

# IL GRANDE ITALIANO\*



\*Великий Итальянец



Azimut Grande 36 Metri

№ 3 (5) МАЙ-ИЮНЬ 2023





РЕКЛАМА



# КОСМО 4/22

КЛУБНЫЙ ДОМ КЛАССА DE LUXE



КОЛЛЕКЦИОННАЯ НЕДВИЖИМОСТЬ  
НА БЕРЕГУ МОСКВЫ-РЕКИ

ГАС

HALS-DEVELOPMENT.RU

+7 (495) 023 42 31

ЗАСТРОЙЩИК ООО «СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЗАСТРОЙЩИК «ГАЛС-КОСМОДАМИАНСКАЯ».  
ПРОЕКТНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ НА САЙТЕ НАШ.ДОМ.РФ.









PERINI NAVI

# GENESIS

THE ITALIAN SEA GROUP









Газпромбанк Private Banking

Семейный капитал, как семейная реликвия, передается от отца к сыну. Разумно распорядиться капиталом — долг преемников, а сохранить благосостояние семьи — дело надежного банка. Банка, проверенного временем.

Газпромбанк Private Banking.  
Объединяя поколения.



AZIMUT GRANDE 26 METRI

# ОТРАЖЕНИЕ СОВРЕМЕННЫХ ТЕНДЕНЦИЙ И ТЕХНОЛОГИЙ



GRANDE 26M





**AZIMUT YACHTS**  
RUSSIA

OFFICIAL DEALER

Представительство в России, центральный офис в Москве:  
125212, Москва, Ленинградское шоссе 39, стр. 7  
[azimutyachts.ru](http://azimutyachts.ru)  
Тел: +7 (495) 980 77 00





CHAMOVSKIKH

JEWELLERY HOUSE







# TURQUOISE

YACHTS

ISTANBUL  
MONACO  
FT LAUDERDALE

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

74 M | 245 FT  
DELIVERED 2022







YOUR YACHT  
DESIGNED, ENGINEERED, CRAFTED.  
YOUR WORLD



Domino

DOMINO

# Готовые квартиры у Чёрной речки



## Гармония жизни в историческом центре

Domino – жить в гуще событий Петербурга, и при этом ощущать уют и тишину современного продуманного жилого пространства. Дом расположен в исторической части Приморского района, рядом с живописными парками и дворцами Крестовского острова.

Аккуратный архитектурный облик, современные площадки для отдыха с амфитеатром и сохраненными деревьями в собственном закрытом дворе, малое количество квартир на этаже и отсутствие студий, крытые наземный и подземный паркинги – все это обеспечит высокий уровень комфорта.

Дом сдан

Увеличенное остекление и лоджия/балкон в квартирах

Благоустроенный двор без машин

Историческая часть Приморского района



Wellamo

Wellamo

# Клубный дом в историческом центре



## Умиротворяющая камерная атмосфера

Расположенный в Адмиралтейском районе жилой комплекс бизнес-класса Wellamo станет уютным и комфортным местом для своих будущих жителей: близость воды, отличная социальная инфраструктура, удобные транспортные артерии для автомобилей.

Клубный формат комплекса подразумевает небольшое количество квартир, а коммерческие помещения, окна которых будут выходить на сквер и улицу Курляндская, образуют уютный рекреационный кластер, где можно выпить кофе и поиграть с детьми.

Видовые квартиры с террасами

Квартиры с сауной

Закрытый двор без машин



**ЭТАЛОН**

+7 (812) 210 60 50



# Y MAGAZINE



Есть на свете такая практика — «ноги в воду». Раз в несколько лет человек садится на берегу водоема, опускает ноги в воду и думает о том, что в жизни пора поменять, от чего отказаться, куда ему двигаться дальше. И обязательно что-то меняет.

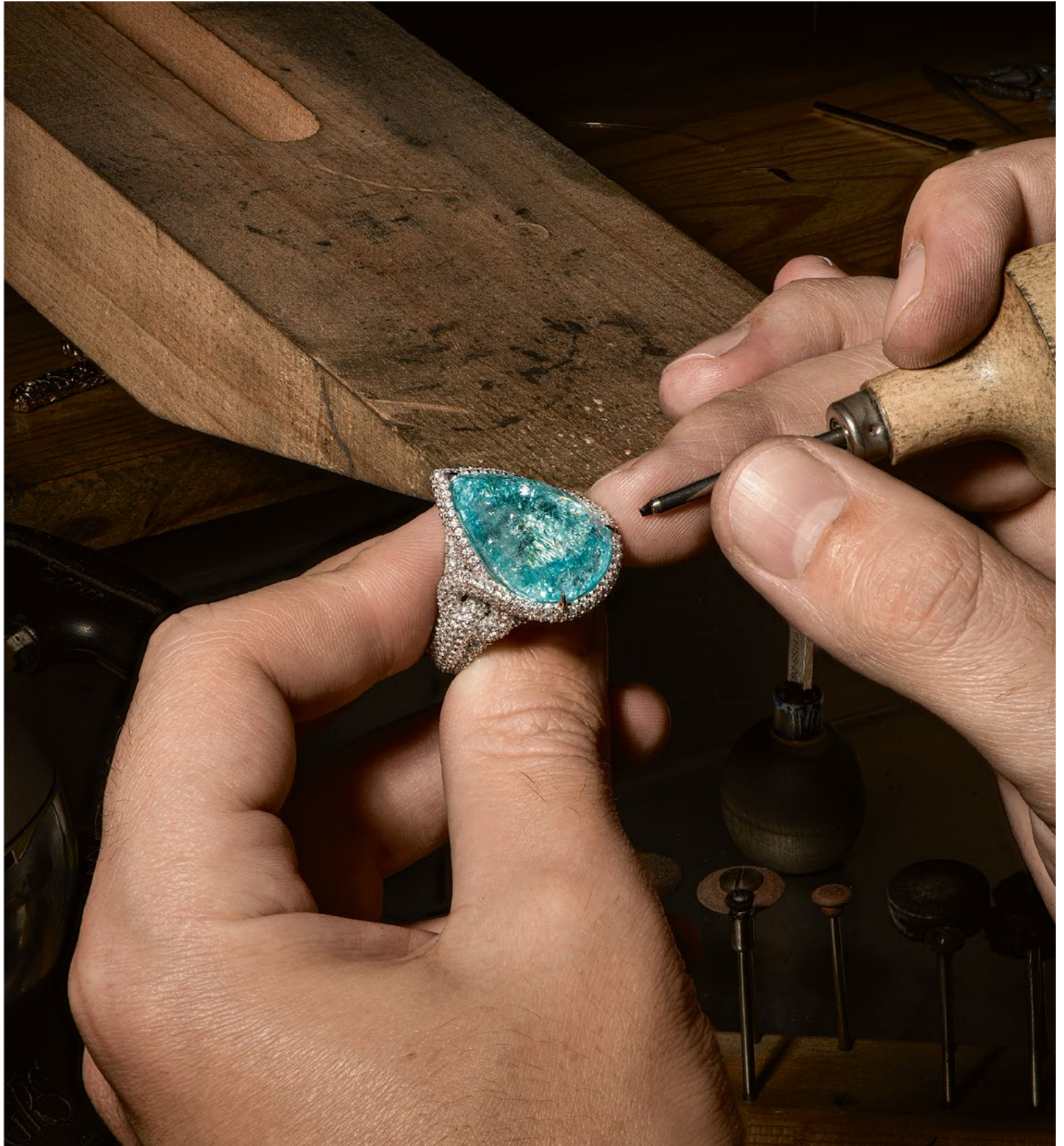
Если сегодня, к примеру, кто-то равнодушный к яхтам «опустит ноги в воду» и задумается об изменениях, у него тут же возникнет множество новых вопросов. Куда, владея электрояхтой, девать излишки энергии, пока она стоит в марине? Как регулярно выбираться на воду с друзьями, если из водных «игрушек» есть пока только гидроцикл? Можно ли благодаря купленному когда-то биткойну осуществить давнюю мечту и приобрести яхту? Именно об этом мы и рассуждаем на страницах номера, который вы держите в руках.

Признаться, мы тоже «опустили ноги в воду» и поняли: пора внимательнее относиться к себе и своему здоровью — как физическому, так и ментальному. И, конечно же, сразу задумали и сделали специальный материал на эту тему. Выяснилось, что яхтинг очень помогает сохранить баланс и даже красоту.

С новым сезоном, и приятного чтения!

**Мария Мошкина, главный редактор**





*Parure Atelier*

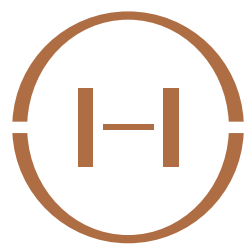
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ - МОСКВА - АЛМАТЫ - АСТАНА - ДУБАЙ  
#CREATEYOURHISTORY  
PARURE-AT.RU











HELMS

mental and body concierge



Система управления качеством жизни  
и эстетикой тела

Москва, Пречистенка, 29



# СОДЕРЖАНИЕ

№ 3 (5) МАЙ–ИЮНЬ 2023

## 30 / *НОВОСТИ*

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

## 74 / *ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ*

**Артем Костромитин:** что представляет собой яхтенная инфраструктура Самары

**Зарий Черняк:** какие сегодня существуют методы борьбы с подводным шумом, наносящим урон морской экосистеме

**Светлана Хавина:** где провести время в Стамбуле как местный, но с небольшим налетом туризма



## 80 / *ИНТЕРВЬЮ*

Яхтенный дизайнер Томмазо Спадолини в этом году отмечает 45 лет в профессии. Он рассказал журналу много интересного, в том числе поделился секретом, как заговорить с заказчиком на одном языке, и рекомендовал молодым дизайнерам получить хотя бы минимальный морской опыт

## 86 / *ЗОЛОВА ЯХТА*

Выразительный концепт Aeolus верфи Oceanco задуман с заделом на будущее — и в отношении дизайна, и в плане примененных технологий



## 92 / *ИТАЛЬЯНСКОЕ КАПРИЧЧО*

Достоинства суперяхты Azimut Grande 36 Metri не только в дизайне, наружном и интерьерном, но и в эффектных и эффективных технических и технологических решениях, которые делают ее уникальной даже несмотря на то, что она серийная



## 100 / *ОДИН ФУТ — И ОНА «СУПЕР»*

Верфь Gulf Craft впервые представила свой бренд Nomad в категории суперяхт. Встречаем Nomad 101



*Мое королевство  
отличается от других мест*

МИР ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ И КРАСОТЫ  
ЧТОБЫ ИСПОЛНИТЬ ВАШИ САМЫЕ ЗАВЕТНЫЕ И  
СМЕЛЫЕ ЖЕЛАНИЯ.  
ОТ 70 МЕТРОВ И БОЛЬШЕ.



M/Y SERENE



**FINCANTIERI**  
YACHTS





### 106 / «НЬУМБА» УХОДИТ В ОТРЫВ

*Nyumba* — яхта южноафриканской верфи Southern Wind, которая стала для нее важной вехой, а владельцу, опытному яхтсмену, и его супруге дала возможность наслаждаться путешествием под парусом на высокой скорости

### 112 / МОРЕ, СТИЛЬ, ТЕХНОЛОГИИ БУДУЩЕГО

Любовь к морю и яхтам — в душе у каждого итальянца, и продукция одной из старейших итальянских верфей — Cranchi — наглядное тому подтверждение



### 118 / ВИДЕН НАМ БЕРЕГ ТУРЕЦКИЙ

В рейтинге Global Order Book 2023 Турция заняла четвертое место по объему строящихся яхт длиной от 24 м, уступив лишь таким гигантам, как Италия, Германия и Нидерланды. Что же представляет собой яхтенная индустрия этой страны?

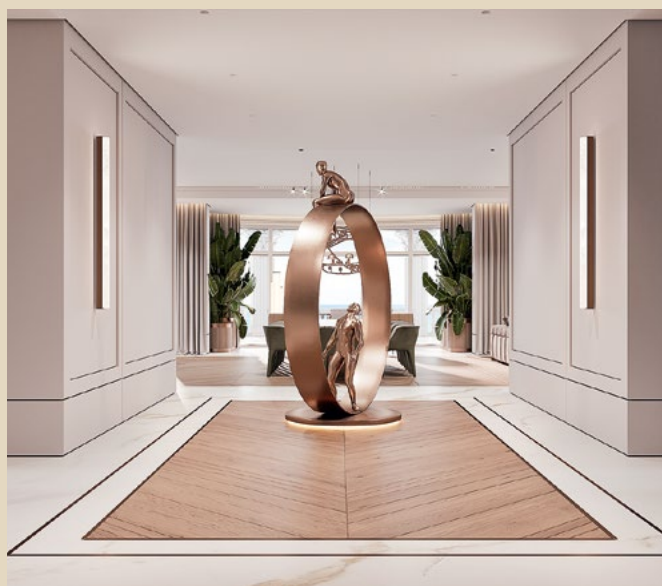


### 126 / ЖЕСТКИЕ ПРОТИВ ГИБКИХ

Как только на рынке появились компактные солнечные панели с приемлемым КПД и доступной ценой, яхтсмены сразу нашли им применение. При помощи экспертов разбираемся с плюсами и минусами принципиально разных типов панелей

### 132 / К ЧЕМУ ИДЕТ SANLORENZO?

В конце прошлого года IMO приблизила дедлайн декарбонизации мирового флота аж на 50 лет! Оценив ситуацию, на верфи Sanlorenzo составили свою дорожную карту декарбонизации



### 138 / ДОМ НА ПАЛЬМЕ

Спрос на недвижимость в Дубае неуклонно растет, и сейчас самое время выгодно вложить свои средства, а заодно стать частью всемирной истории Raffles



 СБЕР Первый

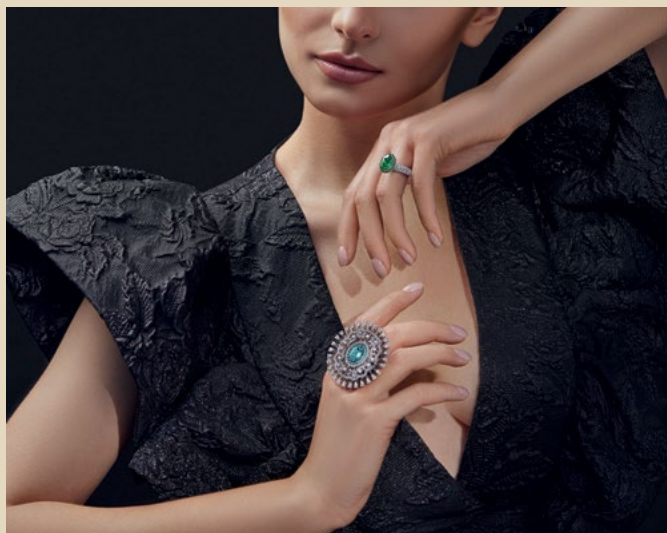
**10% кешбэк бонусами  
в ресторанах по премиальной  
карте СберПервого**



Реклама.

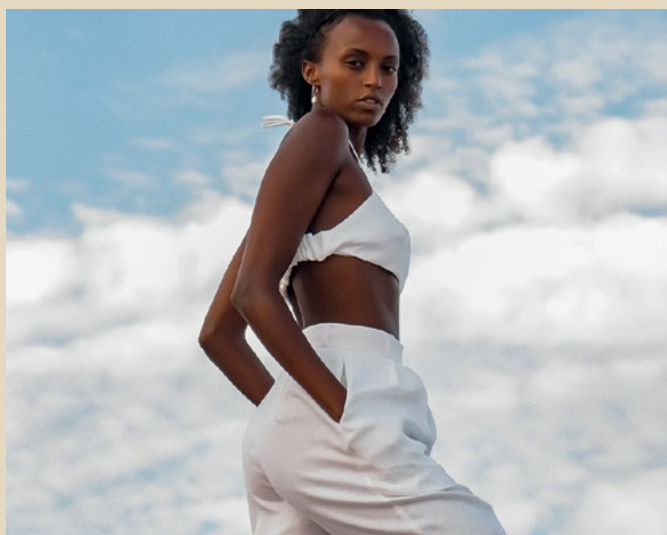
Организатор программы – ПАО Сбербанк (генеральная лицензия Банка России на осуществление банковских операций № 1481 от 11.08.2015). Подробнее о программе, об условиях начисления и списания бонусов – на [spasibosberbank.ru](https://spasibosberbank.ru).





### 142 / ПО СЛЕДАМ ФАБЕРЖЕ

Свою миссию уральский бренд СНАМОВСКИН видит в возрождении славы ювелирного дела эпохи Фаберже



### 148 / ЧИСТЫЙ СТИЛЬ

Что сегодня предлагают дизайнеры одежды тем, кто занимается яхтингом, часто отдыхает на воде или просто любит облачаться в одежду в морской стилистике?

### 154 / ОСТРОВ УЕДИНЕНИЯ

Krabej Island by Six Senses в Камбодже. Бродя по тропинкам буйного леса или вдоль пляжа, наблюдая за жизнью веселых обезьянок или крабов, занимаясь йогой или хайкинггом, напрочь забываешь обо всех проблемах шумного мегаполиса

### 158 / ЧАСЫ С КУБИНСКИМ ХАРАКТЕРОМ

Часовой дом Cuervo y Sobrinos совместно с кубинским фридайвером Пипином Феррерасом выпустил часы Buceador Caribe Pipin Edition — новую версию своей знаменитой дайверской модели



### 160 / HELMS. ПРОСТРАНСТВО ГАРМОНИИ И КРАСОТЫ

Год назад в центре Москвы открылось пространство клубного типа, вобравшее в себя все лучшее от санаторно-курортного обслуживания

### 162 / ЧЕРНОМОРСКОЕ ЗОЛОТО

В отеле Grand Karat Sochi, что в центре курортной столицы России, комфортно отдыхать и работать в любое время года

### 166 / ПОД ГИПНОЗОМ ДРАГОЦЕННОСТЕЙ

Воспевая красоту бриллиантов и самоцветов, ювелиры бренда EdelStein собрали в своей коллекции украшений практически все модные тенденции

### 168 / В ОДНОЙ ЛОДКЕ

Сотрудничество компаний Omoikiri и Elleci, производящих премиальную сантехнику и аксессуары для кухни, привело к появлению продукта, который полюбили в России

### 170 / КОКТЕЙЛИ БЕЛЫХ НОЧЕЙ

На крыше отеля SO/ St. Petersburg открылась летняя терраса HI-SO, где можно попробовать блюда от нового шеф-повара и авторские напитки



✦ Sunreef Yachts Eco

# ZERO EMISSION

*sail into the future*



Sunreef Yachts | ул. Тарчице 6, 80-718 Гданьск, Польша | +48 693 920 325 | [info@sunreef-yachts.com](mailto:info@sunreef-yachts.com)

[www.sunreef-yachts-eco.com](http://www.sunreef-yachts-eco.com)



## 172 / МАКСИМУМ ДИНАМИКИ И КОМФОРТА

Детально знакомимся с круизером Beneteau Gran Turismo 36. На основе этой модели можно составить впечатление и обо всей линейке Gran Turismo



## 176 / ПЛОДЫ КООПЕРАЦИИ

На яхтенной выставке в Дюссельдорфе британский круизер Arksen Adventure 30 издалека легко можно было спутать с финской лодкой XO EXPLR 10 Sport. К счастью, дело не в плагиате, а в партнерском соглашении между компаниями

## 180 / КАТЕР ИЗ БУТЫЛОК

Электрокатер Eelex 8000 шведской компании X Shore вобрал в себя много интересных инженерных решений



## 184 / СПЕЦПРОЕКТ

О пользе яхтинга для здоровья, ментального и физического, мы поговорили с экспертами по медицине и спорту и, конечно, с яхтсменами



## 192 / ЯХТА ИЛИ ПАУЭРБАНК?

Человечество только-только разобралось с вопросом возобновляемых источников энергии, как тут же возник новый: куда девать ее излишки?

## 196 / УВИДЕТЬ И ЗАХОТЕТЬ

Очередной обзор полезных вещей и оборудования, которые могут пригодиться судовладельцам

## 200 / ВЕСЕЛОЕ РАЗНООБРАЗИЕ

Небольшая подборка новых водных «игрушек» к сезону, призванных сделать ваш отдых ярче



## 204 / ТЕАТР ПРИРОДЫ

Остроконечные пики гор, яркие домики, отражающиеся в водной глади, кайры и тупики, пиво с яйцами чайки, городок, жители которого отказались от времени... Путешествие на яхте по летним Лофотенским островам в Норвегии дарит особенные впечатления





# NEVAYALI

i z m i r

## НОВЫЙ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС НА ЭГЕЙСКОМ ПОБЕРЕЖЬЕ ИЗМИРА

ИЗМИР – ТОП-3 ГОРОД В ТУРЦИИ  
ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ РОСТ  
КВАРТИРЫ С ПРЕМИУМ ОТДЕЛКОЙ И ТЕРРАСАМИ  
ПОЛНОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ СДЕЛКИ

Реклама. \*Нева Ялы Измир. Комплекс находится на стадии строительства. Фото: freerik.com



[WWW.NEVAYALI.COM](http://WWW.NEVAYALI.COM)



Москва, 1-й Красногвардейский пр-д., д. 22 ☎ +7 499 300 0303 📞 +7 985 102 8500







ТЦ «Смоленский Пассаж», Смоленская пл. 3, 2 этаж | 10.00-22.00 | + 7 495 740 88 33 доб. 1

ТЦ «DREAM HOUSE», дер. Барвиха, 85/1, 2 этаж | 11.00-22.00 | +7 495 740 88 33 доб.205

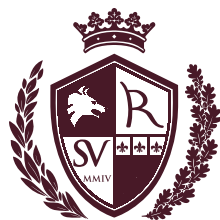
ТЦ «Атриум», Земляной вал, 33, 1 этаж | 10.00-23.00 | +7 925 513 00 03

ТЦ «Outlet Архангельское», дер. Воронки, 1 к.4 | центральная линия | 10.00 - 22.00 | +7 925 004 75 33



[RASCHINI.COM](https://RASCHINI.COM)

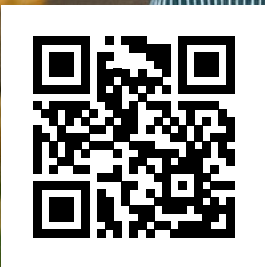




RASCHINI

*Из Италии с любовью!*









**88**  
баллов

 LA LISTE®

ЛУЧШИЙ РЕСТОРАН  
В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ  
ПО ВЕРСИИ LALISTE.COM

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

Крестовский проспект, 21 лит. Б • (812) 602-07-07

IL  LAGO  
dei cigni





## Y MAGAZINE / № 3 (5) МАЙ–ИЮНЬ 2023

**Учредитель и издатель:** ООО «Мотор Боат Медиа»

**Офис в Москве:** Royal Yacht Club,  
125212, Ленинградское ш., 39, стр. 6  
+7 (495) 781-60-33, info@ymag.media

**Офис в Санкт-Петербурге:**  
197198, Петровский пр., 14, к. 4  
+7 (812) 617-01-11, info@ymag.media

**Генеральный директор** Кристина Геннадьевна Щербина  
+7 (921) 448-81-77, ks@ymag.media

**Главный редактор** Мария Алексеевна Мошкина

**Арт-директор** Кирилл Невоструев

**Выпускающий редактор** Екатерина Хлопкова

**Корректор** Александра Ларионова

**Директор по рекламе** Андрей Аханьков  
+7 (495) 729-97-40, aa@ymag.media

**Над номером работали:** Анна Аникина, Арина Вишневская,  
Арина Качалина, Алексей Кириллов, Артем Костромитин,  
Алексей Максимов, Михаил Романов, Глеб Смирнов,  
Дмитрий Стадниченко, Евгений Тихонов, Светлана Хавина,  
Зарий Черняк, Петр Шестаков

**Фотографы:**

Карло Борленги, Джефф Браун, Алина Гараженко, Валерия Исаенко,  
Джованни Малгарини, Дмитрий Стадниченко, Джованни де Стефано,  
Франческо Ферри, Айван Фойс, Ангелина Чудакова

**Руководитель выставочных проектов** Дмитрий Макаров  
+7 (921) 973-87-12, dm@ymag.media

**Распространение и развитие:**  
pr@ymag.media

**Подписка** осуществляется на сайте [ymag.media](http://ymag.media), стоимость  
6 номеров составляет 4800 руб.

Цена свободная

Тираж 35 000 экземпляров

Обложка: Суперяхта Azimut Grande 36 Metri

Журнал подписан в печать 28.04.2023

**Отпечатано в типографии**

**ООО «Принт»**

190020 Санкт-Петербург,  
наб. Обводного канала, 136, к. 1,  
лит. Б, оф. 1Н-165,  
+7 (812) 335-18-30  
Заказ № РП-57

 @ymag.media

 @ymagmedia

**Y MAG.MEDIA**



Все права защищены. Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций. Серия ПИ № ФС77-83707 от 26.07.2022 г. 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 приведены на условиях приобретения в Европе, без учета налогов и пошлин Российской Федерации, если не указано обратное.



SETTING NEW STANDARDS OF LUXURY



Изображение является компьютерной визуализацией и используется для демонстрационных целей.

MAKING WAVES IN 2023

SUPERYACHT COLLECTION

175 - 140 - 120 - **111** - 100

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ

Jonacor Marine

[www.jonacor-marine.ru](http://www.jonacor-marine.ru) | +7 812 702 47 70

Официальный представитель на Дальнем Востоке  
Laguna Yachts | +7 962 223 72 19





# PERINI NAVI: ВЕТЕР ПЕРЕМЕН



На крыше надстройки  
младшей Genesis 48  
предусмотрены  
опциональные  
солнечные панели



Безопасные  
этаноловые «очаги»  
постепенно переходят  
с моторных суперяхт  
на парусные





Так будет выглядеть новая 56-метровая яхта Perini Navi с огромным «пляжным клубом» в корме

После временного затишья, последовавшего за приобретением знаковой для истории яхтинга верфи Perini Navi, компания The Italian Sea Group продолжает трансформировать и омолаживать именитый бренд. Новый модельный ряд под названием Genesis включает три круизных парусника длиной 48, 56 и 77 м. Все они обладают футуристической внешностью и относятся к премиальному сегменту. Дизайнеры постарались сохранить знаковые элементы прежних Perini Navi, переосмыслив их с прицелом на будущее. Протяженные обтекаемые поверхности, обилие стекла, многоуровневая главная палуба и огромный «пляж» в корме свидетельствуют о том, что The Italian Sea Group адресует Genesis не поклонникам спорта и регат, а тем, кому просто нравятся красивые неклассические парусники с комфортом моторных яхт.

Впрочем, 48-метровую яхту, например, предлагают в двух вариантах: гоночном и круизном. Она получит новые обводы корпуса, что позволит ограничить углы крена, выдвижной шверт для уменьшения осадки и опциональные солнечные панели на крыше хардтопа.

Систему управления парусами разместят на двух консолях и добавят джойстики, чтобы облегчить работу в одиночку.

За основу 56-метровой Genesis верфь возьмет самую популярную модель Perini Navi и основательно переработает ее конструкцию и парусное вооружение вместе со студией Malcolm McKeon Yacht Design.

Памятуя о том, что львиную долю славы Perini Navi принесла яхта *The Maltese Falcon*, в Italian Sea Group решили поставить на 77-метровый флагман такое же парусное вооружение с двумя современными электрогидравлическими поворотными мачтами. Другой особенностью этой модели станет грандиозный «пляжный клуб» с откидными балконами-террасами.

Сейчас на верфи строят четыре лодки под брендом Perini Navi: *Art Explora* — самый крупный в мире парусный катамаран из алюминиевого сплава (47 м), два кеча (60 и 56 м), спроектированных Роном Холландом и Малкольмом Маккеоном соответственно, а также 47-метровый шлюп.





# ПОЛЕТ ФАНТАЗИИ

Индустрия суперяхт имеет очень близкие отношения с авиацией, в первую очередь, конечно, частной. Мы наблюдаем активное сотрудничество чартерных компаний из обеих сфер; некоторые яхтенные дизайнеры также успешны и в оформлении салонов и ливрей бизнес-джетов. Но придать яхте формы самолета пока осмелилась только итальянская верфь Codecasa. По крайней мере она представила такие проекты.

Впервые об идее построить яхту, вдохновленную авиацией, Codecasa заявила в 2020 году. Это был проект 68-метровой Codecasa Jet 2020, созданный главой верфи Фульвио Кодекаса и знаменитым яхтенным дизайнером Томмазо Спадолини. И вот спустя три года появился аналогичный более компактный проект Codecasa Jet 50, во внешние линии и баланс внутренних пространств которого дизайнеры внесли некоторые изменения.

С носа Codecasa Jet 50 (длина 50 м, валовая вместимость до 500 рег. т) действительно напоминает фюзеляж самолета (или, скорее, экраноплана без крыльев). Особенно интересна кормовая часть судна. Там, как и у предыдущего проекта длиной 68 м, мы

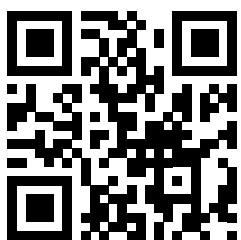
видим высоко расположенную вертолетную площадку, под которой на модели Codecasa Jet 2020 спроектирована двухуровневая мастер-каюта. Также на старшей модели четыре пассажирские каюты располагались на нижней палубе (помещения экипажа в носовой части), а каюта капитана примыкала к ходовой рубке.

Скорее всего, и на Codecasa Jet 50 принята та же схема. А между надстройкой в носовой части, где расположены ходовая рубка с выносными постами управления по бортам и, предположительно, верхний салон, — идеально «чистая» палуба с бассейном. Относительно энергетической установки судна и других его характеристик информация отсутствует. Сообщается только, что эти оригинальные проекты планируются со всеми необходимыми сертификатами безопасности в соответствии с требованиями классификационных обществ и «самым инновационным технологическим оборудованием».

Поклонников авиации и владельцев частных самолетов среди клиентов таких верфей, как Codecasa, немало. Это дает надежду, что мы увидим Codecasa Jet 50 под красивым именем на воде.



# Уличная мебель с уникальным характером



+7 495 414 40 44  
+7 985 174 73 37  
sales@veranda.ru

МТК «Гранд» г. Химки, Ленинградское шоссе, ул. Бутаково, д. 4  
Вход 5, этаж 1 – салон verandaru  
Уличный павильон «Садовая мебель»

ТЦ «Крокус Сити» г. Красногорск, 66 км МКАД  
ул. Международная, д. 4, этаж 2, «Твой Дом»  
Ежедневно с 10:00 до 22:00

персонально  
профессионально

verandaru

www.veranda.ru





# ДЛЯ ВЛЮБЛЕННЫХ В МОРЕ

**Б**езмятежно-голубые аквамарины ценятся на протяжении вот уже 3000 лет. Вся суть красоты этих минералов заключена в названии: aqua — вода, mare — море (лат.).

Наиболее редкие экземпляры родом из Бразилии имеют синий оттенок и носят название «Санта-Мария», а их аналоги из африканских стран, где добывают аквамарины всех оттенков, зовут «Санта-Мария Африкана». Знамениты также месторождения в Пакистане, Мьянме, Вьетнаме, Китае, США и России.

Лучшие представители этого вида бериллов обладают интенсивным цветом, высокой

чистотой и крупным размером. Сочетание этих трех свойств — большая редкость, хотя встречаются и крупные, и прозрачные камни без заметных включений. Для улучшения качества аквамарины часто облагораживают с помощью нагрева.

Аквамарин — идеальный подарок для тех, кто влюблен в море, и преподнести его можно по поводу и без.

Мастера ювелирного бренда Parure Atelier, занимающиеся изготовлением только эксклюзивных украшений на заказ, помогут создать уникальную вещь, воплотив в жизнь любые художественные задумки.



# CHOOSE YOUR OWN COURSE



**Official Dealer**  
Premium Yachts  
T +7 495 741 00 03  
E [info@premiumyachts.ru](mailto:info@premiumyachts.ru)  
W [premiumyachts.ru](http://premiumyachts.ru)

Royal Yacht Club  
Ленинградское шоссе дом 39, стр. 7  
125212 Москва, Россия

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



**SIRENA YACHTS**

48 / 58 / 58 / 68 / **78** / 88  
COUPE RPH





# НАЧАЛО СЕМЕЙНОЙ ИСТОРИИ

**Ф**eadship готовится передать заказчику 67-метровую суперяхту под кодовым названием Project 823 и в марте вывела ее из достроечного эллинга, чтобы завершить дооснащение и перейти к ходовым испытаниям. Наружный и внутренний дизайн судна разработала студия De Voogt, которая входит в Feadship, а в проектировании конструкций стального корпуса и алюминиевой надстройки участвовало бюро Azure Naval Architects. В экстерьере яхты легко узнаются семейные черты Feadship: точная носовая часть с вертикальным форштевнем (вспоминаются *Viva* и *Moonrise*), непрерывные прямые линии палуб перемежаются с округлыми формами (*Aquarius*), нет лишних, портящих дизайн элементов.

Project 823 — семейная лодка, и заказавший ее опытный владелец внес ряд пожеланий относительно планировки и внутреннего обустройства. Среди них достаточно простой в отношении декора, но высококлассный и детализированный интерьер, построенный на спокойной цветовой палитре, отчего на борту царит неформальная атмосфера.

Яхта может принимать до 10 гостей. Мастер-каюта расположена в носовой части главной палубы, три двухместные гостевые каюты — на нижней, VIP-апартаменты наверху, рядом с ходовой рубкой. Перемещение между палубами облегчает лифт, который поднимается в том числе и на сандек, любимое место отдыха семьи владельца. Центральная часть сандека с обеденным столом и баром закрыта от ветра и солнца надстройкой, но широкие бортовые иллюминаторы и почти десяток световых люков в хардтопе позволяют наблюдать за пейзажем, не выходя наружу.

Что касается пропульсивной системы, то она у Project 823 классическая, с двумя валовиниями. Маршевые дизели MTU 12V 4000 M65R разгоняют судно до максимальных 15 узлов, запас хода в крейсерском режиме 12 узлов достигает 5000 миль, электричество на стоянке вырабатывают три генератора Scania по 250 кВт. Все просто, надежно и при этом соответствует требованиям экологических стандартов.





## В лунном свете



### Historiador Doble Luna \*

Луна является символом множества различных понятий, включая мудрость, любовь и плодородие. Модели часов из коллекции Historiador Doble Luna\* отображают метаморфозы, происходящие с этим спутником Земли в обоих полушариях одновременно.

Швейцарская мануфактура  
Латиноамериканское наследие



WWW.ALLTIME.RU  
ДОСТАВКА ПО РОССИИ

МОСКВА • САНКТ-ПЕТЕРБУРГ • ВОЛГОГРАД • ВОРОНЕЖ • ЕКАТЕРИНБУРГ  
ИРКУТСК • КАЗАНЬ • КАЛИНИНГРАД • КРАСНОДАР • КРАСНОЯРСК  
МУРМАНСК • НИЖНИЙ НОВГОРОД • НОВОСИБИРСК • ОМСК • ПЕРМЬ  
РОСТОВ-НА-ДОНУ • САМАРА • САРАТОВ • ТУЛА • УФА • ЧЕЛЯБИНСК



*Cuervo y Sobrinos*





## УМНЫЙ ПОМОЩНИК

С новым феном-стайлером BORK F732 сборы на деловую встречу или семейное торжество проходят легко и занимают меньше времени. Удобные насадки-стайлеры Air Volume Brush и насадка-концентратор с магнитными креплениями помогают быстро создать нужный образ: приручить непослушные волосы и придать им объем, выпрямить, сделать идеальные локоны или волны (для лучшей фиксации фен оснащен функцией холодного обдува).

Управление феном интуитивно понятно. Прибор сам подбирает температуру и скорость воздушного потока в зависимости от выбранного режима. Автоматические режимы обеспечивают бережный уход за кожей головы и волосами, в том числе поврежденными или нежными детскими. Предусмотрен даже режим для ухода за шерстью домашних любимцев. Ручные режимы предназначены для моментальной сушки и деликатной укладки.

Фен-стайлер BORK F732 с запатентованной системой ионизации Plasma Coating без насадок весит всего 432 грамма, а столько всего умеет!





# Неординарные решения

---



В ходе работы над яхтой Blue Jeans, компания Van der Valk достигла новых высот в разработке индивидуальных яхт на заказ. Эта 33-метровая модель с приподнятой рулевой рубкой примечательна инновационными элементами, выполненными по заказу клиента, включая высокие потолки, балкончики с трамплинами для прыжков в воду, расположенные в зоне отдыха на главной палубе, стеклянные фальшборты для улучшения обзора, «утопленную» зону отдыха в форпике и многие другие. Элегантный профиль яхты, созданный дизайнером Гидо де Гротом, гармонирует с высочайшим качеством исполнения этого впечатляющего проекта.



Связаться с нами можно по телефону +31 651703199, | Более подробная информация на сайте [vandervalkshipyard.com](http://vandervalkshipyard.com)





# У САМОГО СИНЕГО МОРЯ

С того момента, как осенью 2021 года заговорили о новых моделях Azimut, уже стали известны некоторые подробности. В линейку Seadeck войдут Seadeck 6 (длина 17,2 м), Seadeck 7 (21,8 м) и Seadeck 8. Дизайн разработал Альберто Манчини вместе с Маттео Туном и Антонио Родригесом (интерьеры). Концептуально новая серия перекликается с линейкой успешных бестселлеров Oasis Deck родственного бренда Benetti, где акцент сделан на жизнь на воздухе и особенно — на открытый лаунж в корме. По словам Манчини, идея была создать семейную лодку, где максимально реализована близость к морю, с большим пространством на борту и полностью открытым в корму салоном. Эту зону назвали Fun Island.

На Seadeck 6 будут три пассажирские каюты, а на Seadeck 7 их запланировано четыре (плюс каюта экипажа). В оформлении помещений предполагается широкий выбор натуральных и переработанных материалов (ткани, древесина), а для палубного покрытия вместо тика используют пробку.

Другая идея проектов — приблизить продукцию верфи к нормам IMO по выбросам CO<sub>2</sub>, которые должны стать законом не позднее 2030 года, и снизить общее энергопотребление. Яхты серии Seadeck получат современный аккумуляторный блок, дополненный солнечными панелями мощностью 1500 кВт·ч, с которыми смогут оставаться на рейде с нулевым уровнем выбросов в течение 4–8 часов. Также на борту предполагаются системы рекуперации энергии для подогрева воды, а среднегодовой эффект от этих мер обещает сокращение выбросов на 40% по сравнению с традиционными судами близких размеров.

Для повышения ходовых качеств в конструкции корпусов и надстроек применен углепластик (до 40%); также Манчини оптимизировал обводы. По расчетам, Seadeck 6 с моторной установкой из трех Volvo Penta IPS650 (480 л.с.) сможет развивать 33 узла, а Seadeck 7 с двумя Volvo Penta IPS1200 (900 л.с.) — 30 узлов.

Производство моделей серии Seadeck начнут в течение следующих 20 месяцев. Дебют Seadeck 6 запланирован на выставке boot Düsseldorf 2024 (первый корпус уже в работе); затем появятся Seadeck 7 и -8 с демонстрацией, соответственно, на Каннском яхтенном фестивале и в Дюссельдорфе уже в 2025 году. На сегодня продано десять яхт Seadeck 6 и пять Seadeck 7.







# ПАНОРАМНАЯ ТЕРРАСА ОТЕЛЯ

SO/ST. PETERSBURG\*

+7 911 261 00 00 телефон / whatsapp  
Санкт-Петербург, Вознесенский пр. 6





# ▶ ДОМ, КУДА ХОЧЕТСЯ ВОЗВРАЩАТЬСЯ

Сегодня девелоперы отмечают четкий запрос на жилые комплексы с универсальными и гибкими пространствами, которые позволяют видоизменять и настраивать городскую среду под новые потребности резидентов. Именно такой жилой комплекс, современный, функциональный и эргономичный, возводит Группа «Эталон» в исторической части Приморского района Санкт-Петербурга, недалеко от станции метро «Черная речка».

В Domino Premium всего 168 квартир — по две-три на этаже. Подобная планировка гарантирует тишину и комфортные взаимоотношения между соседями.

Покупателям доступны 1–4-комнатные квартиры от 41 до 130 кв. м с высокими (до 3 м) потолками, французскими балконами с остеклением в пол, классическими и европланировками. Есть также предложения с мастер-спальнями, комнатой для стирки и совсем редкие форматы квартир (например, с выходом на общую открытую террасу, где можно устроить живой газон или цветник).

В Domino Premium все продумано до мелочей: на первых этажах дома разместятся востребованные объекты инфраструктуры, необходимые для комфортной жизни, включая общественное пространство для проведения соседских мероприятий, деловых встреч или занятий фитнесом. На закрытой благоустроенной территории жилого комплекса, свободной от автотранспорта, проектом предусмотрены современные детские и спортивные площадки, велодорожка, зоны семейного отдыха.

Domino Premium — это дом, в который возвращаешься с удовольствием!



# ИНГОССТРАХ

Просто быть уверенным

## Страхование катеров и яхт

Каско судна и страхование  
ответственности перед третьими  
лицами

Покрытие рисков при  
транспортировке яхты,  
подъеме и спуске на воду

Рекомендации  
по предотвращению  
убытков



Ваш персональный менеджер  
**Елена Федотова**  
8 903 275 96 39

8 495 641 41 24, вн. 22225  
yachts@ingos.ru  
ingos.ru

Отдел страхования речных судов и яхт  
127994, Россия, г. Москва, ул. Лесная, д. 41.

СПАО «Ингосстрах». Лицензии ЦБ РФ СИ № 0928,  
СЛ № 0928, ОС № 0928-03, ОС № 0928-04,  
ОС № 0928-05, ПС № 0928 от 23.09.2015. Реклама.





## ТРЕТИЙ СОШЕЛ!

Казалось бы, Damen Yachting только недавно представила модели второго поколения яхт Limited Editions, а на воду уже спустили третью Amels 60. Первый корпус под названием *Come Together* верфь показала публике прошлой осенью на монакской выставке, вторая яхта — *Entourage* — с измененным бортовым остеклением отправилась в свое

первое путешествие уже в этом году; еще две лодки достроят в следующем.

Успех Amels 60 обусловлен «звездным» дуэтом дизайнеров Эспена Ойно и Эндрю Винча, солидной репутацией Damen Yachting и ее умением безошибочно определять ожидания владельцев. Среди прочего у этой яхты вместимостью 830 рег. т два серьезных козыря: один из самых боль-

ших сандеков в этом классе и возможность нести на борту 9-метровый тендер. Все Amels 60 оснащаются гибридной дизель-электрической пропульсивной системой, которая работает в четырех режимах и позволяет судну двигаться абсолютно бесшумно. Имя третьей яхты до ходовых испытаний не разглашается, но секретом ему быть недолго.



## ПЕРВЫЙ «ОАЗИС»

На торжественной церемонии в Ливорно воды коснулась первая яхта Benetti V. Now 50M (пр. FB605) с новой концепцией «пляжного клуба» Oasis Deck. Несколько лет назад верфь сделала серьезную ставку на эту дизайнерскую разработку, и теперь заказчики наконец-то смогут увидеть, как вживую выглядит и ощущается Oasis Deck.

Владельцем этой стальной яхты стал постоянный клиент Benetti, которого впе-

чатлила 107-метровая *Lana* и заложенные в *Oasis 34M* прогрессивные идеи. Лодку отличают низкий фальшборт и ножевидный вырез в его носовой части, шикарный бассейн с прозрачными стенками на кормовой платформе и максимальный обзор во всех гостевых зонах. Новаторский подход Benetti также подчеркивает дизайн интерьеров, где на первом месте стоит игра света, преломляемого вставками из кристаллов Lalique и позолоченными элементами отделки.

Линейку Oasis, подразумевающую менее формальный стиль жизни на борту, верфь разработала вместе с британскими дизайнерами из Redman Whiteley Dixon, и уже спроектированы более крупные модели длиной 60, 67 и 72 м. В Benetti подчеркивают, что универсальная планировка этих яхт позволяет одинаково успешно использовать их для чартера и семейного отдыха.



# Гражданство Турции для яхтсмена

## ВОЗМОЖНОСТИ:

Безвизовый въезд в более чем  
110 стран мира

Путешествия по Средиземному  
морю и не только

Можно включить в заявку  
членов семьи

**АРЕХ** Capital  
Partners  
Citizenship by Investment

## ИНВЕСТИЦИИ В ГРАЖДАНСТВО:

Покупка недвижимости  
в Турции от \$400 000

Или депозит на 3 года  
в турецком банке \$500 000

Арех Capital Partners — лицензированный агент программ «Гражданство за инвестиции»  
Тел: +7 495 221 4170, 8 (800) 234 4170 | Web: [арехс.орг](http://арехс.орг) | Telegram: @арехс

\*Второе гражданство — это законная привилегия, право на которую закреплено в Конституции РФ







# ЗА БРЕНДАМИ В FOXLAND

Магазины Foxland продолжают радовать и удивлять ценителей брендовой одежды. Одна из приятных новостей этой весны — открытие нового флагмана, который расположился в торговом центре «Метрополис» на Ленинградском шоссе в столице. Здесь представлены все актуальные коллекции известных европейских и российских марок.

Radical Chic — модная одежда и яркие дизайнерские аксессуары с «говорящими» рисунками на разные темы. Так, например, шелковые и хлопковые платки здесь — не просто дополнение к образу, а новое средство массовой информации.

Исключительное качество и уникальный дизайн соединились в предметах одежды «ЯRUSSIA». Ее дизайнеры стремятся подчеркнуть прекрасные особенности нашей страны, ее победы и достижения.

Новая коллекция Aeronautica Militare создана для решительных людей, стремящихся к самовыражению, в том числе через современную городскую моду. Для переменчивой погоды — куртки Scandii, яркие и современные, сдержанные и благородные, сочетающие функциональность и комфорт.

Магазины Foxland расположены в Москве в ТЦ «Метрополис», «СпортХит», «Юнимолл» и подмосковном комплексе «Лисья нора».

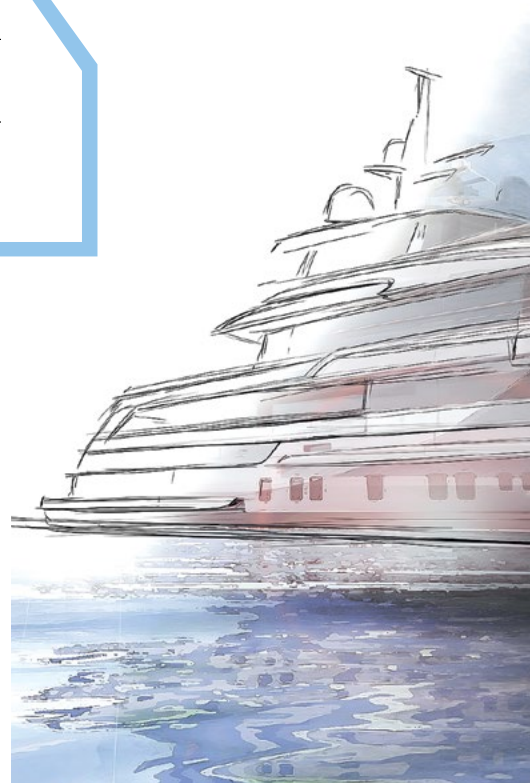
# NL — СОВСЕМ НЕ НИДЕРЛАНДЫ

Венецианская студия Nuvolari Lenard и турецкая верфь Mengi Yay анонсировали новый бренд моторных суперяхт с лаконичным названием NL. В его модельный ряд на первом этапе войдут лодки длиной 47–65 м со стальным корпусом и надстройкой из легкого сплава.

Mengi Yay — не новичок в судостроении: за 60 лет компания построила более 200 судов, среди которых кастомные яхты длиной до 50 м. Первая NL S1 (47 м, 499 рег. т) уже вошла в стадию достройки, и владелец получит ее в следующем году. Кроме того, на верфи заложили второй корпус S1 и более крупную 50 Plus. Две старшие модели: NL 60 Plus и NL 65 Plus — пока проектируют и летом озвучат детали.

Дизайнеры подчеркивают, что яхты NL созданы для эксплуатации в разных климатических зонах и подходят не только для типичного средиземноморского отдыха, но также для путешествий по миру. Расчетный запас хода NL S1 достигает 4000 миль на 12 узлах, и во многом такая высокая автономность связана с обводами корпуса, которые разработало бюро Van Oossanen Naval Architects.

Обладая серьезным опытом в дизайне интерьеров для кастомных суперяхт, Nuvolari Lenard предлагает оформлять гостевые помещения NL в ключе «расслабляющей роскоши» с учетом вкусов заказчика, однако это не отменяет возможности привлекать сторонних дизайнеров.





# MOLECULE

парфюмерия и косметика



РЕКЛАМА. ООО «Молекула», 123308, г. Москва, ул. Зорге, д. 5, стр. 3, ОГРН 1137746551360/ИНН 77/4909316.

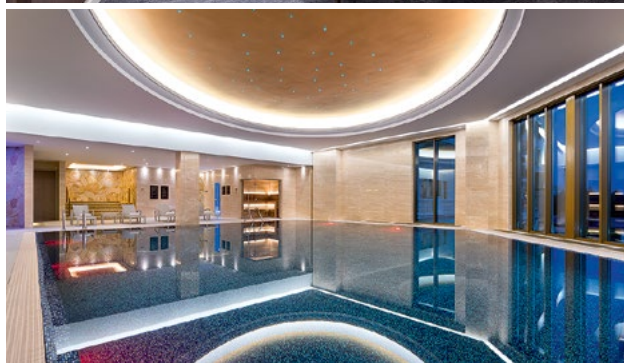
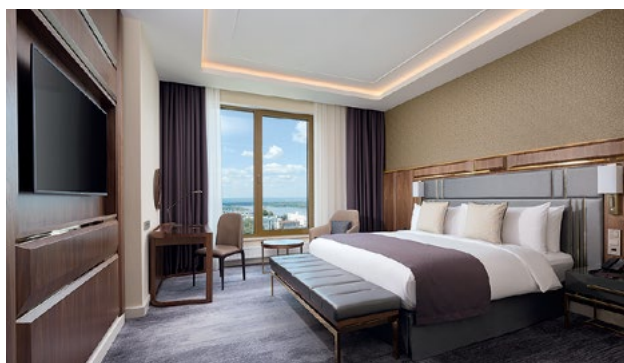


СОВЕРШИТЕ ПОКУПКУ  
НА MOLECULE.RU





# ПЯТИЗВЕЗДОЧНЫЙ ОТДЫХ В САМАРЕ



Пятизвездочный отель «Лотте Самара» располагается в самом центре удивительно красивого города-миллионника на берегу Волги. В России только Самара, Москва, Санкт-Петербург и Владивосток привлекли внимание всемирно известной южнокорейской сети Lotte Hotels & Resorts для открытия отелей под именем бренда.

Бескрайние водные просторы, Жигулевские горы и потрясающие места, которые с каждым днем поражают все больше путешественников со всей страны, — это повод, чтобы уделить время прогулке по замечательному городу. А после отдохнуть в одном из 193 роскошных номеров «Лотте Отеля», из окон которого открываются виды на Волгу, исторический центр и здание Театра оперы и балета.

Пребывание в отеле разнообразят роскошные завтраки, изысканные рестораны с летними террасами, премиальный фитнес-клуб и термальный комплекс. Любители спа найдут в меню уходовые процедуры на основе косметики мировых брендов и комплексные расслабляющие ритуалы для лица и тела. Посещение панорамного бассейна, травяной бани, хаммама, сухой финской сауны и душа впечатлений позволят путешественникам получить целую гамму приятных ощущений.



# BOLD IS BEAUTIFUL



**Official Dealer**

Premium Yachts

T +7 495 741 00 03

E [info@premiumyachts.ru](mailto:info@premiumyachts.ru)

W [premiumyachts.ru](http://premiumyachts.ru)

Royal Yacht Club

Ленинградское шоссе дом 39, стр. 7

125212 Москва, Россия

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



**SIRENA YACHTS**

48 / 58 / 58 COUPE / **68** / 78 / 88 RPH





# БЕСКОНЕЧНАЯ ШУТКА

Работы у верфи Turquoise в этом году хоть отбавляй: сейчас там строят сразу шесть суперяхт, включая крупные *Vento* (87 м) и *Toro* (79 м), которые уже близки к завершению. Но еще раньше к заказчику попадет 75-метровая *Infinite Jest*, или «Бесконечная шутка», которую спустили на воду в конце марта. История ее названия восходит к пятому акту шекспировского «Гамлета», где главный герой обращается к черепу Йорика, и связана с одноименным романом-иллюзией Дэвида Фостера Уоллеса, в котором мир пытается справиться с «вирусом блаженства».

Наружный дизайн *Infinite Jest* разработал итальянец Андреа Валичелли, а оформлением интерьеров занималась студия Sinot из Нидерландов. В элегантной внешности яхты много классических черт, однако есть и ряд характерных элементов, подчеркивающих ее современность и оригинальность. Среди них особая игра прямоугольных и округлых форм, примечательная геометрия фальшборта, который плавно спускается к транцу, и похожие на кавычки вертикальные иллюминаторы в носовой части.

Помимо апартаментов владельца с рабочим кабинетом и приватной палубой, на борту предусмотрено шесть двухместных гостевых кают (одна из них VIP). В корме главной палубы расположен бассейн с прозрачной стенкой и стеклянной секцией на дне. Таким образом, когда на якорной стоянке гости отдыхают



в «пляжном клубе», естественный свет наполняет его не только через открытую кормовую дверь и балконы, но также сквозь бассейны. Водные «игрушки», включая 10-метровый тендер-лимузин и два вспомогательных катера, хранятся в просторном гараже в центральной части корпуса.

Вместимость *Infinite Jest* порядка 1700 рег. т. В движение ее приводят два дизельных Caterpillar 3516C (суммарная мощность 5150 л.с.), обеспечивающих максимальную скорость 17 узлов. Построенная под надзором регистра Ллойда яхта вскоре пройдет ходовые испытания, и летом есть шанс увидеть ее на Средиземном море.



# JEROME

RISTORANTE

*Un ristorante italiano  
nel centro storico di San Pietroburgo*

ИТАЛЬЯНСКИЙ РЕСТОРАН  
В САМОМ ЦЕНТРЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Новое меню от шефа, Алессандро Кария

JEROME RESTAURANT

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, БОЛЬШАЯ МОРСКАЯ УЛИЦА, 25

Т +7 812 918 69 20

JEROMERESTAURANT.RU



# БЕСПРОИГРЫШНЫЙ ВАРИАНТ

**В**опрос, где остановиться в Дубае, обычно волнует и тех, кто едет в эмират впервые, и тех, кто хорошо знает это направление. Одни долго выбирают между отелем, апартаментами или виллой, другие стараются не прогадать с местом, ведь в Дубае хочется успеть все: искупаться и позагорать, сходить на выставку и совершить шопинг, провести день в парке развлечений и в спа, отведать гастрономические эксперименты знаменитых шефов и просто полюбоваться красивым вечерним видом. Хорошо, что в Дубае есть Avani Palm View Dubai Hotel & Suites — отель из категории тех, что видишь на фотографиях и на карте и прекращаешь поиски.

Во-первых, Avani Palm View Dubai Hotel & Suites идеально расположен между деловым районом Dubai Media City, престижным The Palm Jumeirah и Dubai Marina. Вид из каждого из 264 номеров 48-этажного здания на рукотворный зеленый остров The Palm обеспечен всем гостям. К слову, каждый из номеров отеля, будь то одноместная сту-

дия или роскошный люкс с тремя спальнями, имеет окна в пол — как раз для того, чтобы любоваться видами. А продолжить это делать можно у двухуровневого бассейна на крыше или тут же, в Aqua Bar с идеальной инстаграмной обстановкой.

Во-вторых, Avani Palm View Dubai Hotel & Suites избавляет от мук выбора: отель или апартаменты, — поскольку каждый номер оснащен полноценной кухней. Тот, кто часто путешествует с детьми, знает, насколько это бывает важно.

В-третьих, отель обязательно понравится тем, кто привержен здоровому образу жизни. Помимо бассейна с видом, здесь есть тренажерный зал с самым современным оборудованием. А ресторан Seven Seeds и кафе The Pantry by Avani в течение всего дня предлагают, как говорят в отеле, «честную» здоровую еду. Кажется, это именно то, что нужно в Дубае, где всегда найдется повод немного побаловать себя.





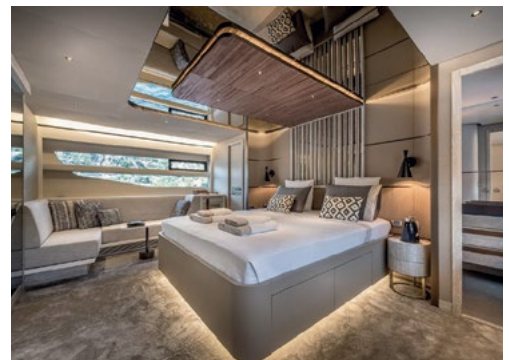
EXPLORER series

22 XP / 26 XP / 32 XP / 37 XP / 45 XP

# NUMARINE



НОВЫЙ СТАНДАРТ В КЛАССЕ  
ЭКСПЕДИЦИОННЫХ ЯХТ



NORD STAR YACHTING / ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР NUMARINE

+7 812 325 55 32 sales@nord-star.com www.nord-star.com





## ИНТЕРЕСНЫЙ KAZE

Французский дизайнер Филипп Бриан представил концепт-проект 60-метрового кеча под названием KAZE, в котором отражается его взгляд на современный круизный парусник. Планировка кормовой палубы с бассейном и трансформируемым «пляжным клубом» свидетельствует о том, что Бриан привнес в конструкцию характерные и наиболее востребованные особенности моторных яхт. Тем не менее результат «межвидового скрещивания» получился весьма привлекательным в эстетическом отношении, и у KAZE есть все шансы понравиться тем, кто хочет, но не решается пересечь на парусные яхты из-за их спортивного уклона.

Вместимость KAZE составит 499 рег. т, а высота мачт позволит яхте ходить Панамским каналом. По мнению Бриана, для такой лодки парусное вооружение типа кеч гораздо более выгодно, чем шлюп, поскольку распределение нагрузки между двумя мачтами

облегчает жизнь экипажу, плюс у пассажиров появляется больше места для отдыха. Особое внимание дизайнер уделил тому, чтобы владелец чувствовал себя на борту свободно и раскованно, как в своей частной резиденции на берегу, не меняя привычек.

Обводы корпуса KAZE рассчитаны так, чтобы яхта легко шла без помощи двигателя даже при маловетрии. В ее пропульсивной системе предусмотрен генератор, позволяющий вырабатывать электричество на ходу под парусами, и, по замыслу создателей, это практически полностью исключает необходимость использовать ископаемое топливо.

Проект уже миновал начальную стадию разработки: компания Southern Spars составила спецификации рангоута и парусов, дизайнер Франческа Муцио предложила вариант оформления интерьера, а сам Филипп Бриан ведет переговоры с ключевыми верфями, которые способны воплотить эту красоту в материале.

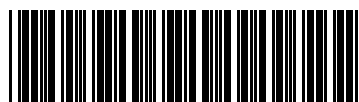


# Togas

## Искусство быть искусным



Сфотографируйте штрихкод  
и получите скидку в бутиках Togas и на сайте togas.com



97676997



\*Предложение действует до 30.06.2023 г. Скидка не распространяется на товары с действующими скидками и заказные позиции, не суммируется с другими акциями и предложениями. Не распространяется на покупку подарочных карт и не является публичной офертой.

**15% на весь  
ассортимент\***

текстиля для дома  
и продуктов для сна





## ИДЕАЛЬНОЕ СОЧЕТАНИЕ

**В** уютных залах ресторана Wine and Crab на Никольской улице в центре Москвы царит атмосфера винного погреба, а летом, расположившись на открытой веранде, можно наслаждаться солнечным светом и яркими цветами. Над деликатесами здесь колдует шеф-повар Руслан Ахмедов. Вам приготовят камчатского краба, которого при вас же выловят из аквариума, а также различные блюда из морепродуктов, рыбы и мяса. Винная карта — особая гордость заведения: за нее Wine and Crab удостоился награды в два бокала Wine Spectator. В качестве сопровождения блюд предлагается около 1500 позиций элитных вин из разных стран и более 300 наименований игристого и шампанского.

Бар в морской стилистике — еще одно место притяжения гостей: шеф-бармен создает там авторские коктейли из уникальных ингредиентов со всего света.

Если вы желаете познакомиться с многообразием блюд из краба и открыть для себя новые вкусовые сочетания, то Wine and Crab — идеальное для этого место!



## ВИРТУАЛЬНЫЕ ДЕНЬГИ ЗА РЕАЛЬНУЮ ЯХТУ

**Н**а выставке яхт в Палм-Бич (США) компания Cloud Yachts представила первую в мире программу токенизированного совместного владения суперяхтой SuperYacht Experience. Ее задача — сделать манящий многих мир роскошных яхт доступнее. Звучит очень красиво, но как же это работает?

Купить токен (цифровую акцию) можно прямо на сайте Cloud Yachts, используя для этого криптовалюту Ethereum (ETH), систему ApplePay или банковскую карту. В результате покупки вы заключаете смарт-контракт на долевое владение яхтой и можете пользоваться ей по договоренности с другими собственниками или

просто иметь в виде капиталовложения для дальнейшей продажи. Специалисты по блокчейну и технологии смарт-контрактов утверждают: такая форма собственности освобождает владельца актива от бумажной волокиты (в данном случае связанной с покупкой и продажей), делая его более ликвидным, а также исключает вмешательство органов власти в право собственности.

Для справки, Cloud Yachts также стала первой в истории компанией, заключившей договор на продажу NFT-яхты. И стоит отметить, это была яхта не только для метавселенной: «живую» версию ее цифрового изображения уже строят на верфи Tactical Custom Boats в Канаде.





SETTANTOTTO 78



SESSANTASETTE 67



A46 LUXURY TENDER



M44 HT



ПРЕМЬЕРА 2023  
SESSANTADUE 62 FT



Z35



ENDURANCE 30



26 CLASSIC



26 RIDER



## CRANCHI. КРАСОТА ВСЕГДА ПРАВА

Одна из старейших верфей - более 150 лет опыта. Неповторимое сочетание итальянского стиля, передовых технологий и надежности в любой акватории.



Официальный дилер  
верфи CRANCHI

[info@firstyachtgroup.com](mailto:info@firstyachtgroup.com)

+7 (495) 108 29-92

+7 (991) 652 08-30







Компания U-Boat Worx (Нидерланды) представила дизайн интерьера подводной суперяхты *Nautilus*. Это уникальное в своем роде судно (длина 37,5 м, ширина 7,7 м, валовая вместимость 1250 рег. т) спроектировано для посещения самых заповедных и отдаленных мест планеты с удивительным подводным миром. Интерьеры *Nautilus Yacht* разработали в сотрудничестве с известной дизайнерской студией *Officina Armare*.

Сделав акцент на комфорте, специалисты *Officina Armare* создали впечатляющее пространство, в котором передовые технологии органично сочетаются с элегантными элементами дизайна. У яхты прекрасно обставленный салон, удобный для отдыха, развлечений или работы, эффектная мастер-каюта, просторные гостевые апартаменты. Гостиные на главной палубе и на фордеке (смотровой салон *Mezzanine Observation* с куполом-блистером) также предусмотрены для того, чтобы гости могли расслабиться. Наблюдать за подводными обитателями в помещениях позволяют огромные круглые окна-иллюминаторы по бортам. *Nautilus* оборудован современным фитнес-залом с беговой дорожкой, велотренажером и зоной пауэрлифтинга, а на сандеке есть бар и джакузи. В корме под палубой помещается электрический тендер; его можно использовать для заброски дайверов к месту погружения.

На борту *Nautilus* стоят дизель-электрическая силовая установка и комплект литиевых батарей, что позволяет яхте развивать скорость 9 узлов в надводном положении и 4 узла под водой; запас хода составляет 3200 миль, максимальная глубина погружения 150 м. В путешествие одновременно смогут отправиться 10 счастливицков, которых будет обслуживать экипаж из семи человек.

# ПОД ВОДУ — НА СУПЕРЬЯХТЕ



# terrassa



ЛЕТНЯЯ ВЕРАНДА С ВИДОМ  
НА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

УЛ. КАЗАНСКАЯ, Д. 3А | ТЕЛ.: 8 (812) 640-16-16





# ЭКСПЛОРЕР ДЛЯ СОЛНЦЕПОКЛОННИКОВ



Турецкая верфь Numarine продолжает расширять и обновлять свой модельный ряд. На смену популярной модели 37XP приходит более современный «средиземноморский эксплорер» 40MXP. Вопреки числу в названии, длина яхты составит 39 м, и за счет двухметрового прироста она получила более просторный кормовой кокпит с бассейном у транца. Именно такого роскошного «пляжного клуба» не хватало тем владельцам 37XP, которые предпочитают ленивый отдых дальним походам, и Numarine услышала их пожелания. Поскольку вход в салон сдвинули на три метра к носу, открытый кокпит удалось разделить на обеденную и «пляжную» зоны. Последнюю можно защитить от палящего солнца за счет опционального бимини-тента, интегрированного в свес верхней палубы.

«Гламуризация» не отразилась на ключевых характеристиках яхты, а именно на мореходности и автономности плавания. Как и предшествующая модель, 40MXP способна преодолеть порядка 6000 миль на восьми узлах без дозаправки. Обводы спроектированного Умберто Тальявини композитного корпуса не изменились, но теперь Numarine предлагает по желанию установить более мощные двигатели MAN по 900 л.с. Именно с такими дизелями были проданы первые две лодки, которые верфь передаст заказчикам в 2025 году.

Планировки помещений почти не поменялись, и оформление для них снова поручили разработать дизайнеру Джану Ялману, так как время показало, что его работы нравятся клиентам. В качестве гаража на 40MXP предлагается использовать открытую площадку в кокпите верхней палубы, куда помещается сравнительно крупный тендер и три гидроцикла. Numarine уже хорошо закрепилась в сегменте 25–40 м, и новая 40MXP еще больше упрочит ее положение.





[www.mfitness-online.ru](http://www.mfitness-online.ru)

**ФИТНЕС-ОБОРУДОВАНИЕ ПРЕМИУМ-КЛАССА**







## НА OMODA — В БУДУЩЕЕ

**В** начале марта в России стартовали продажи кроссовера Omoda C5 с интеллектуальной системой полного привода. Марка Omoda вышла на рынок под девизом «Выбираешь путь — выбираешь будущее» и уже начала завоевывать сердца россиян.

Высокотехнологичный и стильный кроссовер теперь выпускается в новой модификации с двигателем 1.6 TGDI. Турбированный бензиновый 150-сильный мотор сопряжен с 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией DCT «мокрого» типа. Двигатель позволяет Omoda ускоряться до 100 км/ч за 8,6 с, обеспечивает безупречную динамику и экономичность (в смешанном цикле потребляет не более 7,4 л бензина Аи-92). Помимо прочего, кроссовер получил новую заднюю многорычажную подвеску с гидравлическими телескопическими амортизаторами, которая нивелирует раскачку и сводит на нет любые отклонения от траектории.

В рамках пресс-тура по заснеженным еще дорогам Карелии состоялась серия тест-драйвов. Участники пробега побывали в Приозерске, Сортавале, Видлице, Лодейном Поле и отметили хорошую управляемость автомобиля на разных дорожных покрытиях и бездорожье. Водителям пришлось по душе комфортабельные передние кресла с электрорегулировками (шесть направлений), система предотвращения столкновений, ассистент контроля за полосой следования, помощник при перестроении и функция экстренного торможения. Пассажиры оценили большой панорамный люк, а также безупречную работу мультимедиа с голосовым управлением и аудиосистемой Sony с восемью динамиками.

Автомобиль предлагается в различных комплектациях (стоимость топовой версии Supreme — 2 559 900 руб. с учетом всех маркетинговых акций), а также в 10 вариантах окраски, включая комбинированную (крыша имеет отличный от остального кузова цвет).



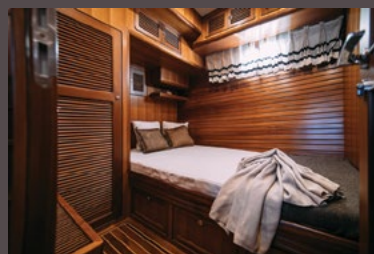


ВОПЛОЩЕНИЕ ВАШЕЙ МЕЧТЫ

SELENE 49  
OCEAN TRAWLER



SELENE®  
OCEAN TRAWLER



+7 812 325 55 32 • [info@nord-star.com](mailto:info@nord-star.com) • [www.nord-star.com](http://www.nord-star.com)



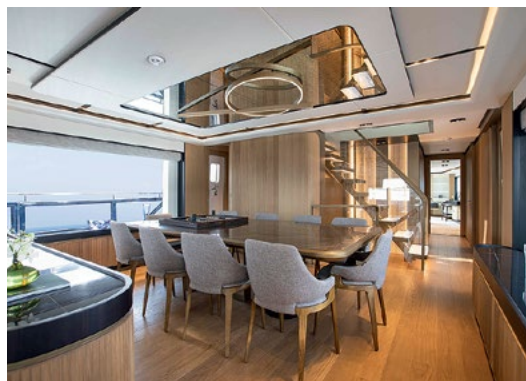
# ПЕРВАЯ 111-Я

На Dubai International Boat Show состоялась премьера новой модели линейки Majesty верфи Gulf Craft, чье производство расположено совсем недалеко от места проведения выставки — в Умм-эль-Кайвайне (ОАЭ). 34-метровая моторная яхта Majesty 111 водоизмещением 140 т заняла место между моделями с индексами «100» и «120» и во многом превзошла их. Три единицы вполне можно связать с любовью жителей Эмиратов к красивым числам, хотя в нумерологии, например, сочетание цифры «1» и числа «11» обозначает гармонию материального и внутреннего миров.

Основной задачей верфи и сотрудничавшего с ней по этому проекту дизайн-бюро Phantom Studio (Нидерланды) стало создание яхты с панорамным остеклением и большими общими пространствами с практически незаметными границами между разными по функциям зонами. Получилась трехпалубная яхта с наполненными светом верхним и основным салонами и шестью каютами, включая весьма необычный «мастер». Дело в том, что в потолке мастер-каюты есть окно, которое одновременно является дном бассейна на верхней палубе. Так что обитатели апартаментов получают не только очень красивый рассеянный свет в помещении, но и возможность не выходя из каюты проследить за тем, как много времени, например, дети провели в бассейне. Если необычные ракурсы надоели, окно в потолке можно закрыть электрической шторкой.

На верхней палубе Majesty 111, кроме бассейна и зоны отдыха возле него, есть еще один крытый кондиционированный салон с огромным телевизором. Не стоит забывать, что яхту строили в ОАЭ, а здешний климат очень часто заставляет прятаться от солнца.

Моторная установка судна состоит из двух дизельных двигателей MAN V12-1900 по 1900 л.с.; для обеспечения бортовых систем электроэнергией предусмотрено два генератора по 55 кВт.





# КЛИНИКА ЭСТЕТИЧЕСКОЙ МЕДИЦИНЫ



UNION BEAUTY



## Искусство

## красоты!

Наша клиника собрала для вас, пожалуй, лучшую команду врачей со всей России. Профессиональный стаж каждого более 10 лет.

**Ищите скидку для читателей журнала на самые популярные звездные программы по QR-коду:**

Москва, ул. Малая Калужская, д. 15, стр. 1  
[www.union-beauty.ru](http://www.union-beauty.ru) 8 495 609-68-88



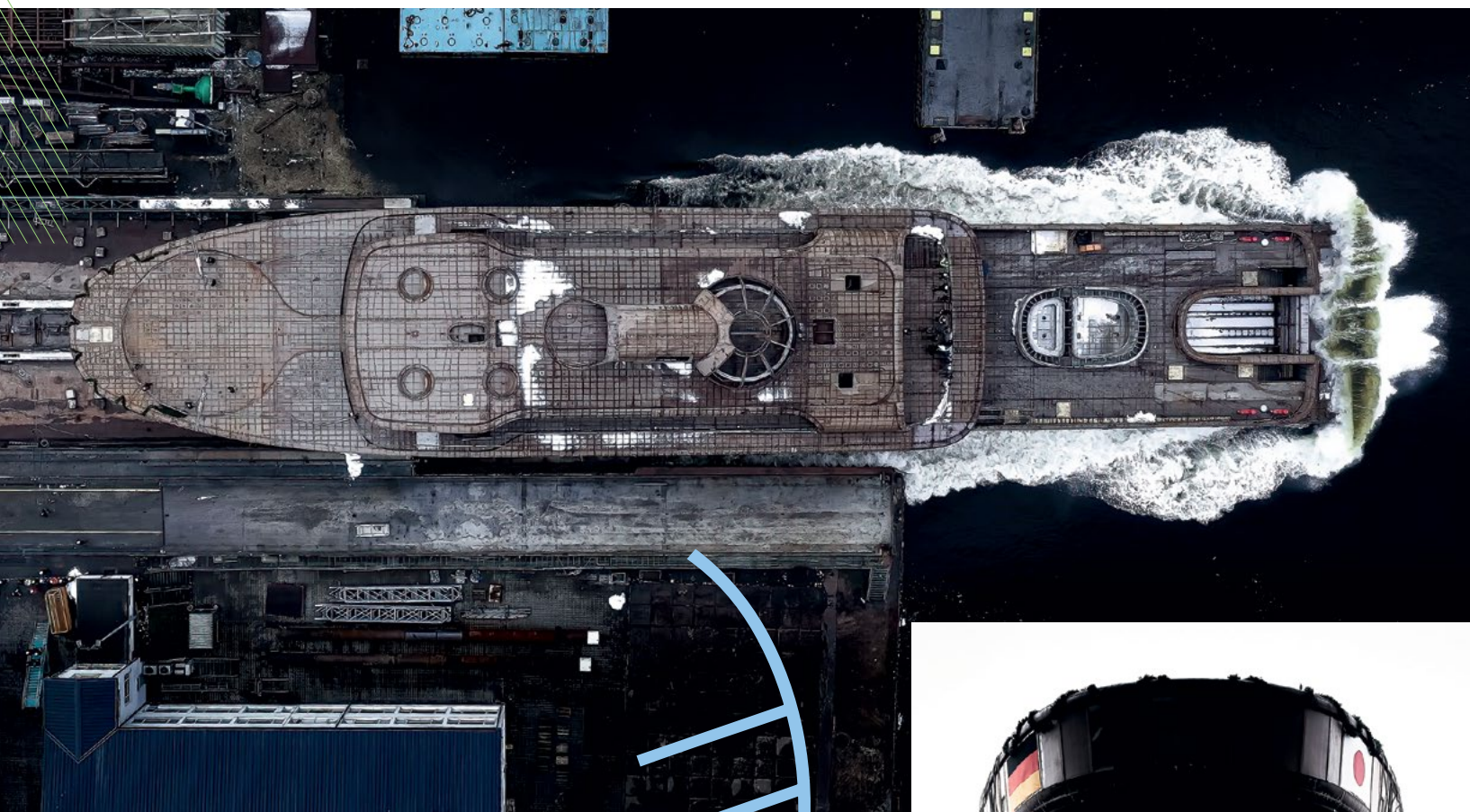
Наши врачи – лауреаты международных премий в области красоты и здоровья, участники российских и международных конгрессов, конференций и симпозиумов по вопросам антивозрастной терапии, дерматовенерологии, эстетической медицины и лазерной косметологии.

В клинике для вас открыты отделения аппаратной и инъекционной косметологии, ухода за телом, трихологии и SPA.

В арсенале клиники как новейшее, так и годами проверенное оборудование. А авторские методики наших специалистов помогут исполнить ваши мечты и желания!

ПОЛУЧИТЕ КОНСУЛЬТАЦИЮ СПЕЦИАЛИСТА ПО ОКАЗЫВАЕМЫМ УСЛУГАМ И ВОЗМОЖНЫМ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯМ





## ЭТО КОСМОС!

**Н**а производственной площадке верфи Lürssen в Рендсбурге (Германия) 8 марта провели технический спуск на воду 114-метровой суперяхты с проектным названием Cosmos (Project 13759). Над ее экстерьером и интерьером работал австралийский дизайнер Марк Ньюсон, известный далеко за пределами яхтенной индустрии, а в последней прославившийся проектом яхты *Solaris* (2021) и сотрудничеством с легендарной итальянской верфью Riva.

У яхты (ее валовая вместимость 6300 рег. т) весьма необычный облик с высокой надстройкой на большей части длины и вертолетной площадкой на фордеке, поднятом до уровня палубы мостика. Венчает надстройку лаунж/смотровая площадка в форме полусферы. На протяженной открытой кормовой палубе, характерной для экспедиционных яхт, будут находиться бассейн и «док» для большого тендера.

Это первая яхта верфи с модульной системой топливных элементов с использованием метанола, позволяющей эксплуатировать судно с минимальным воздействием на окружающую среду, значительно сокращая ее углеродный след. Фактически на борту можно провести на якоре без вредных выбросов более 15 ночей или пройти маршрут протяженностью свыше 1000 миль.

После спуска Cosmos отправили в док по соседству для дальнейших работ, а владельцу суперяхты передадут в 2025 году. Заказал ее верфи Lürssen клиент из Японии, о чем красноречиво говорит флаг на левом борту недостроенного судна.



Safe Quality\*



\* Безопасно. Качественно. \*\* Швейцарские Перевозки Очень Важных Персон. Реклама не является публичной офертой

Организация перевозок очень важных персон,  
во всех странах, на всех континентах.  
Безопасно. Качественно.

**SWISS VIP TRANSPORTATION\*\***

+7 985 077 00 01





# МИР ФИТНЕСА

**В** центре подмосковной Барвихи, в ТЦ Dream House, открылся салон-магазин MFITNESS. В нем можно приобрести инновационные тренажеры, различные фитнес-аксессуары для дома или индивидуальных занятий с тренером, а также подобрать полезные подарки себе и своим близким.

В шоуруме представлено самое разное профессиональное оборудование: для силового и функционального тренинга, аэробики, йоги, пилатеса, оздоровительного и реабилитационного фитнеса, в том числе и для занятий в воде.

Компания MFITNESS успешно работает уже более 20 лет: знакомит российских поклонников фитнеса с продукцией ведущих производителей тренажеров и фитнес-аксессуаров со всего мира, занимает одну из лидирующих позиций в оснащении крупных фитнес-сетей, хорошо себя зарекомендовала в гостиничном секторе. Специалисты компании воплотят любые идеи создания домашнего фитнес-зала, а также обеспечат последующую сервисную поддержку.

Экспертная команда консультантов всегда поможет с выбором товаров, подберет наилучший вариант для решения конкретных задач, покажет, как правильно пользоваться оборудованием для достижения наибольшего эффекта и с пользой для здоровья.

Любите свое тело, занимайтесь фитнесом безопасно и с удовольствием, и результат не заставит себя ждать.







**DeMos**  
клиника здоровья

**Вы на  
правильном  
пути!**

*Полный спектр  
услуг для Вашей  
здоровой улыбки*



Санкт-Петербург, наб. Адмирала Лазарева, 14  
Санкт-Петербург, ул. Пражская, 44

+7 (812) 309-75-09  
[demosmed.ru](http://demosmed.ru)

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ, НЕОБХОДИМО  
ПРОКОНСУЛЬТИРОВАТЬСЯ СО СПЕЦИАЛИСТОМ





# АМУРЫ И СЕНТИМЕНТЫ

Наконец затяжная зима сдалась под натиском солнечных лучей, и можно сервировать стол на веранде загородного дома или где-нибудь у воды, а тематику вашему обеду или ужину зададут названия коллекций посуды бренда Togas: «Мартинелли Сентимент», «Мартинелли Амур», «Мартинелли Флерс» и «Мартинелли Натур».

Вся посуда и столовые аксессуары выполнены из очень прочного и термостойкого белоснежного фарфора, при создании которого использовалось экологически чистое сырье. Он практически не меняется спустя долгое время, не тускнеет, сохраняет свою белизну и блеск. Предметы из разных коллекций можно смело сочетать между собой, так как изящные узоры, нанесенные на каждое изделие вручную в технике деколь, хорошо гармонируют друг с другом. Нежные серебристо-серые пасторали на тарелках и чашках «Мартинелли Амур» и «Мартинелли Сентимент» прекрасно уживаются с цветочным орнаментом и пейзажами в стиле туаль-де-жуи, украшающими предметы серий «Мартинелли Натур» и «Мартинелли Флерс». Осталось дополнить сервировку столовым текстилем Togas и аксессуарами, соответствующими случаю, — и обычный прием пищи превратится в церемонию на свежем воздухе. Togas — это по любви.







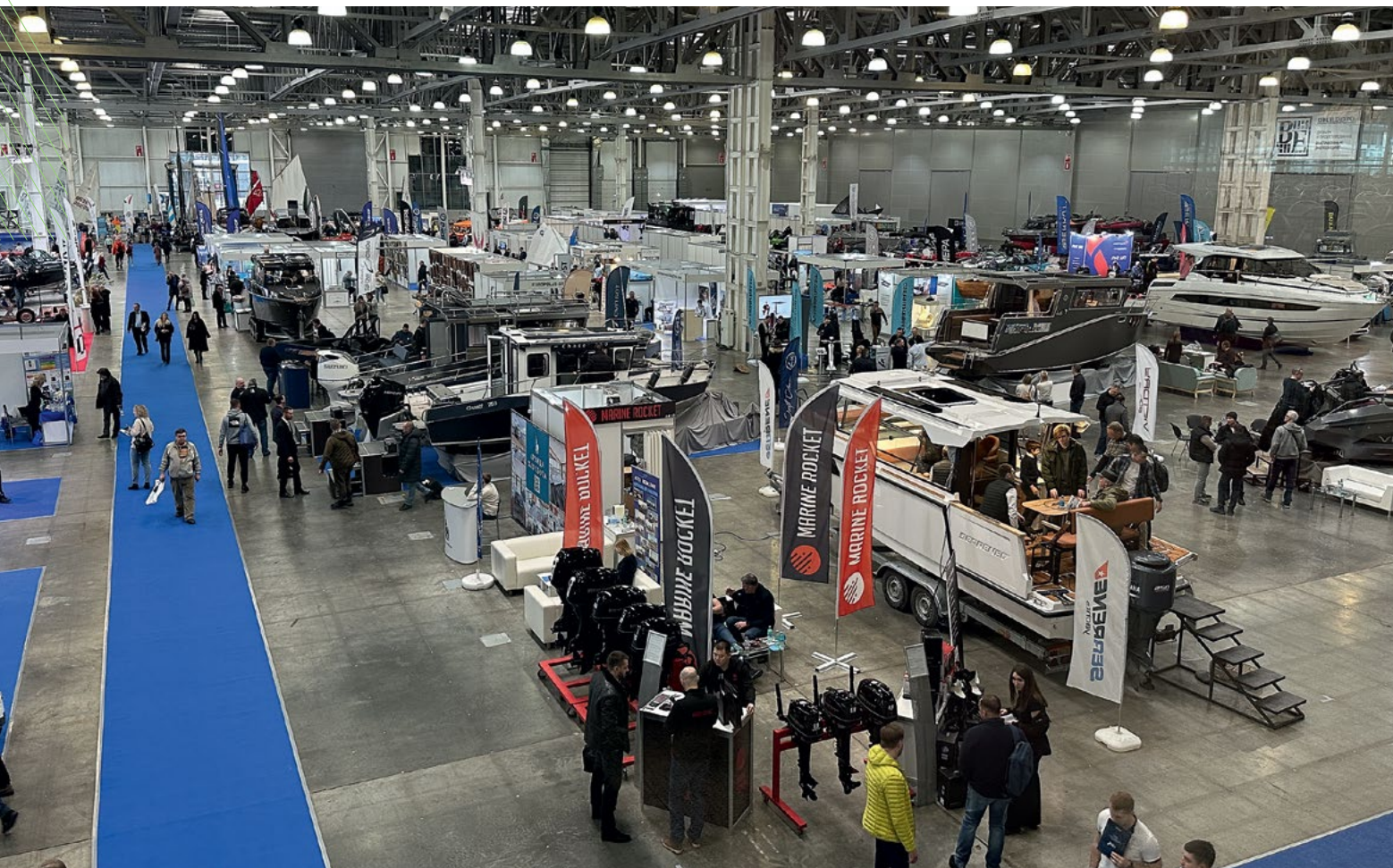
# GIRO

traditional mediterranean  
restaurant



**@GIRO.RESTAURANT**  
**+ 7 812 60 270 60 БАСКОВ ПЕРЕУЛОК, 2**





# MOSCOW BOAT SHOW. ЗДЕСЬ ВСЕ

Яхтенная весна в России традиционно начинается в столичном выставочном комплексе «Крокус Экспо» с Moscow Boat Show, которое в этом году проходило со 2 по 5 марта. По данным организаторов, 16-ю международную выставку катеров и яхт за четыре дня посетило более 12 000 человек: профессионалов отрасли, любителей водно-моторной техники, поклонников спорта и отдыха на воде. Отрадно, что свою продукцию здесь представили не только завсегдатаи выставочных площадок, но и молодые бренды (в основном российские). В павильоне демонстрировали катера и лодки для дневных прогулок и длительных путешествий, охоты и рыбалки, а также моторы, аккумуляторы, воздушные компрессоры и другое оборудование, дельные вещи и одежду для яхтсменов.

Moscow Boat Show всегда славилось живым общением посетителей и представителей компаний на стендах, а также интересными

выступлениями спикеров деловой программы, среди которых в этот раз были Глеб Визель, Альберт Назаров, Анна Гончарова, рассказавшие о разных аспектах дизайна в судостроении, Илья Баштухин, морской юрист, выступивший с докладом на тему «Отсутствие комплексного правового регулирования отрасли как препятствие для развития яхтинга в России», начальник управления научных исследований и инновационной деятельности ФГБОУ ВО «ВГУВТ», который затронул насущную тему речного туризма.

Любая выставка — это всегда еще и праздник, поэтому интерактивной водной программе для всей семьи устроители уделили большое внимание. Желающие могли попробовать себя в роли яхтенного капитана, приняв участие в тренингах по управлению парусной яхтой, а также покататься на каяке, каноэ и фитнес-плотах в специально оборудованном бассейне.

До встречи на Moscow Boat Show 2024!



# ROOMAMOUR

для настоящих  
ценителей искусства

[myroomamour.com](https://myroomamour.com)

МОСКВА, БЦ «СИРИУС», КАШИРСКОЕ ШОССЕ, Д.3, КОРП.2, СТР.9

+7 969 777 04 69



# ЖИЗНЬ НА ВОЛГЕ

**Артем Костромитин,  
директор яхт-клуба «Ласточка» (Самара)**



Зима для нашего яхт-клуба не настолько «мертвый сезон», как для большинства гаваней и стоянок: у нас есть ресторан и банный комплекс, которые не дают заскучать ни клиентам, ни сотрудникам. Кроме того, зимой большинство судовладельцев проводят работы с корпусами своих яхт: покраска, полировка, ремонт... В этом году возникли сложности с наличием запчастей и материалов, стоимость на них возросла, но и эти проблемы оказались решаемыми. Так что зимой «Ласточка» жила своей привычной жизнью.

Открытие сезона у нас совпадает с проведением выставки Samara Boat Show. Это как нельзя лучше позволяет членам клуба, жителям Самары и гостям поскорее проснуться от зимней спячки и вспомнить, что лето слишком коротко и нужно больше времени проводить на воде.

В течение сезона наша площадка пользуется у горожан большим спросом для проведения семейных торжеств и праздников и просто для отдыха у воды, поэтому никаких других мероприятий, кроме выставки, мы не планируем. Но я приоткрою завесу тайны: в этом году мы начинаем строительство нового яхт-клуба в одном из живописнейших мест Самарской области — в селе Ширяево.

Наша «Ласточка» очень популярна! Здесь стоят и парусные яхты, и большие моторные лодки, и среднеразмерные утилитарные и рыбацкие катера. У любителей паруса в Самаре есть и свой клуб, на правом берегу Волги, с особой атмосферой, близкой именно тем, кто увлечен парусным спортом. Но я заметил, что среди тех яхтсменов, что ценят комфорт и высокий уровень сервиса, «Ласточка» вне конкуренции, поэтому часть парусной тусовки все же стоит у нас.

Как самарец я с особым удовольствием наблюдаю развитие такого вида отдыха, как поездки за Волгу, и наш яхт-клуб пользуется особым спросом у тех, кто и вылазку на дикую природу с палаткой и костром хочет сделать удобнее и комфортнее. У нас можно приятно провести время до и после поездки, пока матросы носят ваши вещи на борт яхты или в машину, заказать еду с собой.

В последние годы набирает обороты внутренний туризм, и яхтинг вместе с ним. К нам каждый год приходят новые клиенты, иногда возвращаются старые лодки уже с новыми владельцами. В Самаре хорошая яхтенная инфраструктура. У нас много стоянок, доступны марины и заправки на воде — то, чего очень не хватает другим регионам, где яхтинг еще предстоит развивать. В Самару на зимнее хранение приходят суда из Саратова, Ульяновска, из Татарстана. У нас очень много лодок всех размеров и конфигураций. Летом мы круглосуточно наблюдаем активное движение по Волге. Жизнь не стоит на месте, и это здорово! **YMAG**





спорт

культура

высокая кухня

## НОВАЯ ФИЛОСОФИЯ ЗАГОРОДНОГО ОТДЫХА



[leninskoeclub.ru](http://leninskoeclub.ru)



+7 (812) 56-56-300



СПб, п. Ленинское, ул. Советская 171

ЛК

ЛЕНИНСКОЕ  
ЗАГОРОДНЫЙ КЛУБ



# НЕ НАВРЕДИ!

**Зарий Черняк,  
инженер-кораблестроитель**



Озабоченность экологическим будущим планеты подвигла ряд компаний заняться разработками, направленными на снижение вреда от деятельности человека. В судостроении и судоходстве это свелось к поиску альтернатив ископаемому топливу, замене токсичных конструкционных материалов нейтральными, внедрению на производствах эффективных систем очистки и т. д. По некоторым направлениям уже введены строгие нормы, например в отношении содержания CO<sub>2</sub> и NOx в выбросах двигателей (IMO Tier III). Но есть реальные экологические опасности, для которых эти нормы будут еще ужесточаться, и одна из них — подводный шум.

Как утверждают эксперты, излучаемый под водой шум от движения судна, особенно в низкочастотном диапазоне, входит в число наиболее неблагоприятных для окружающей среды побочных следствий судоходства. По опубликованным данным NOAA (Управления океанических и атмосферных исследований при Министерстве торговли США), превышение уровня 160 дБ может представлять значительный риск для морской фауны. В то же время фактический шум может достигать 180–195 дБ с максимумами в частотном диапазоне, наиболее вредном для морской фауны, и распространяться на большие расстояния (до 1000 миль). Он нарушает коммуникационные сигналы морских обитателей, дезориентирует их, может спровоцировать изменение поведения и даже гибель. При этом рост интенсивности судоходства и энерговооруженности судов приводит к тому, что уровень подводного шума непрерывно увеличивается на протяжении десятилетий.

Недавно появилось сообщение об успехах в изучении этой проблемы британских исследователей, которые решали задачу снижения уровня подводного шума, вызванного кавитацией гребных винтов. Сотрудники компании Oscar Propulsion и Стратклайдского университета разработали и запатентовали технологию PressurePores снижения шумности гребных винтов. После четырех лет изысканий с применением компьютерного моделирования динамических процессов (CFD), после модельных испытаний гребных винтов в кавитационной трубе было доказано, что PressurePores может уменьшить объем вихревых кавитационных пузырей (первая стадия кавитации) почти на 14%, а излучаемый под водой шум — до 10 дБ. Что

такое технология PressurePores? Как поясняет Ларс Эйкеланд, директор морских программ Oscar Propulsion, это ряд отверстий малого диаметра на периферийных радиусах лопастей винта, определенное количество которых расположено по определенной схеме. Они позволяют «сбросить» давление на нагнетающей поверхности винта, демпфируя звуковой эффект его кавитации в первой стадии. Надо полагать, речь идет о совокупном шуме от коллапса каверн на поверхности лопасти и внутри концевой вихря. При этом, как утверждается, отверстия практически не влияют на создаваемый винтом упор.

Эффективность PressurePores была проверена на гребных винтах исследовательского катамарана университета Ньюкасла и в ходе стресс-тестов гребного винта методом конечных элементов. Технология PressurePores, как отмечают разработчики, может быть применена как на новых, так и на существующих гребных винтах, пригодна для всех типов судов, включая моторные яхты, и любых типов приводов, в том числе для днищевых колонок и подруливающих устройств.

Здесь стоит заметить, что сверление сквозных отверстий в лопастях гребных винтов, правда, на корневых радиусах лопастей и с целью предотвращения кавитационной эрозии поверхности, исследовали в СССР еще в 1940-х годах и позднее. Было установлено, что одно-два отверстия у корня лопасти вызывают местные изменения характера обтекания: в районе отверстия на засасывающей поверхности возникает пик разрежения, и, как описано в специальной литературе, образуется кавитационный след отверстия, препятствующий разрушительному схлопыванию основной зоны кавитации.

Есть и другие методы ухода от кавитации, но «бесплатная» PressurePores выглядит весьма заманчиво (сколько она стоит, не сообщают). Наверное, следует ожидать появления иных способов борьбы с подводным шумом, ужесточения законодательных норм в этой сфере (пока они затрагивают только некоторые типы судов и зоны обитания косяков рыб, китов и пр.). Все это потребует определенных расходов. Но, согласитесь, безопасность морской экосистемы гораздо важнее. «Прежде всего — не навреди» — этот старейший принцип медицинской этики, приписываемый Гиппократу, следует рассматривать как основу любой деятельности человека на планете. **YMAG**





Бухгалтерское и налоговое сопровождение  
на индивидуальных условиях

**+7 (495) 444 8382**

**FORTIS**  
|||



# НЕПРИВЫЧНЫЙ СТАМБУЛ

Светлана Хавина, консьерж



Давайте предположим, что вы не первый раз в городе, уже обошли все основные достопримечательности и поели кебабы всех видов. Как провести время в Стамбуле как местный, но с небольшим налетом туризма? Я с радостью помогу. Я давно живу в Турции, но все еще ощущаю себя здесь как Englishman in New York.

Я люблю начинать свой день у воды, в месте, где практически не бывает приезжих и в воздухе витает обаяние стамбульской буржуазии. Если вы находитесь в европейской части города, то кафе при отеле Grand Tarabya — отличный вариант завтрака на Босфоре. А если в азиатской, смело идите в Divan Kalamis. Кстати, обе локации идеальны, если вы привыкли бегать или ездить на велосипеде по утрам: широкие набережные к этому очень располагают.

От хлеба к зрелищам. Музей семьи Сабанджи посещаю минимум раз в месяц. Это один из самых известных частных художественных музеев Стамбула. Его здание — бывший особняк знатных вельмож, бывшее посольство Черногории и бывшая дача семьи Сабанджи, глава которой, Сахып Сабанджи, турецкий бизнесмен и филантроп, внес огромный вклад в народное образование Турции, основав в 1999 году частный университет в Стамбуле (сейчас входит в топ-5 в стране). Ознакомившись с богатой коллекцией музея, не спешите уходить. Здесь можно остаться на обед. Помимо живописной террасы и видового кафе, на территории музея есть отличный ресторан при кулинарной школе MSA.

Сегодня Стамбул знаменит не только своим богатым историческим наследием, но и современным искусством. Стамбульская биеннале, уже более 30 лет представляющая работы художников со всего мира, ежегодная ярмарка современного искусства Contemporary Istanbul, центры, фонды, частные коллекции и бесчисленное количество галерей — неотъемлемая часть мегаполиса. В этом году мы все затаили в ожидании открытия обновленного здания музея современного искусства Istanbul Modern по проекту одного из самых известных архитекторов нашего времени Ренцо Пьяно, на счету

которого, среди прочих, Центр Помпиду и Дом культуры «ГЭС-2». Если повезет, посетите музей на берегу Босфора можно будет уже этим летом.

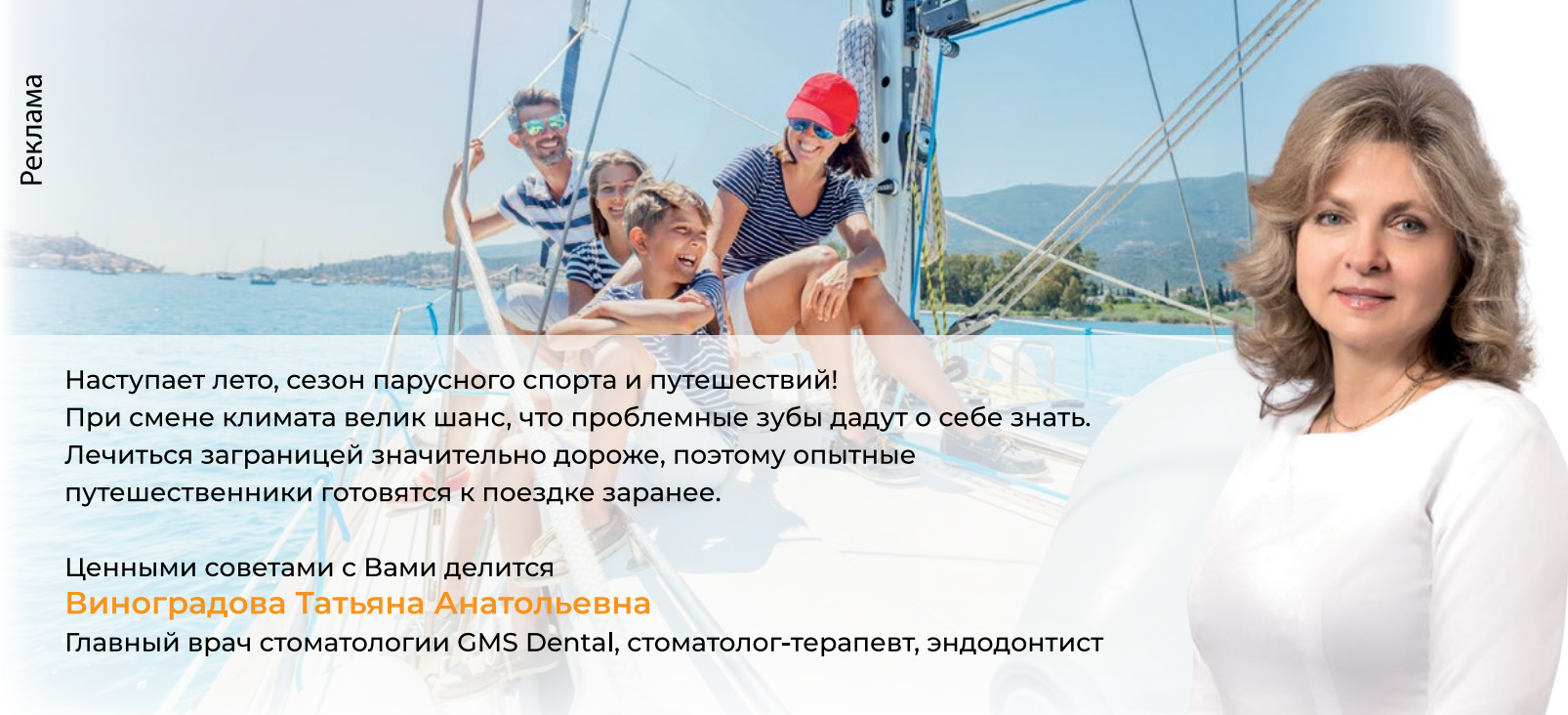
Куда идти, если открытие Istanbul Modern все же затянется? Если интересуетесь современным искусством, обязательно загляните в центр Arter, который тоже расположился в очень необычном здании, спроектированном лондонским бюро Grimshaw Architects. Тем более именно сейчас здесь показывают самую обширную ретроспективу одного из пионеров турецкого концептуализма Дженгиза Чекила. В его работах локальный контекст объединен с универсальными темами и абстрактными формами. На сегодня многим из них больше 30 лет, но они до невероятного актуальны. Если современное турецкое искусство после посещения Arter вас серьезно увлечет, воспользуйтесь услугами арт-менеджера центра, чтобы попасть во множество маленьких арт-галерей города.

Тем, кого интересует шопинг, настоятельно рекомендую обратить внимание на местные модные бренды: сумки Misela, украшения Tohum, одежду Gul Hurgel, спортивную марку Les Benjamins и десятки других.

С наступлением вечера пора задуматься об ужине. В октябре 2022 года в Стамбул пришел французский гид Michelin. В гид включили 53 заведения на любой вкус и кошелек. Смело бронируйте рестораны из этого списка, но лучше это делать заранее. А если ищете аутентики, то я с радостью проведу вас по лучшим местам с уличной едой. Мероприятие не для слабонервных, но если вы готовы сидеть на табуретке и есть с газетки, гарантирую: вы не пожалеете о таком опыте.

Лучшее продолжение ужина — коктейль на террасе. Spago, на мой взгляд, идеальный вариант для диджестива с видом на город. А дальше решать вам: погрузиться в ночную жизнь большого города в одном из клубов или отдохнуть в номере отеля. В любом случае Стамбул будет с вами до конца поездки, как заботливый друг, который всегда проводит до дома. **Y MAG**





Наступает лето, сезон парусного спорта и путешествий!  
При смене климата велик шанс, что проблемные зубы дадут о себе знать.  
Лечиться за границей значительно дороже, поэтому опытные путешественники готовятся к поездке заранее.

Ценными советами с Вами делится

**Виноградова Татьяна Анатольевна**

Главный врач стоматологии GMS Dental, стоматолог-терапевт, эндодонтист

## ТОП 5 ПОПУЛЯРНЫХ УСЛУГ ПЕРЕД ОТПУСКОМ

**GMS DENTAL**  
СТОМАТОЛОГИЯ

### Что чаще всего делают у стоматолога перед поездкой:

- ▶ Рентген для обнаружения хронических воспалений, которые могут обостриться при смене климата и перепадах давления. Отпуск рискует быть испорченным.
- ▶ Лечат кариес, который может создать проблемы в отпуске.
- ▶ Отбеливание — чтобы фото сияли белоснежными улыбками. Рекомендуем за 2 недели до поездки.
- ▶ Air Flow — чтобы снять налет, камень и вернуть естественную белизну.
- ▶ Фторирование — чтобы снять чувствительность при познаниях местной кухни.  
Делается после Air Flow

### Чего не следует делать перед отъездом?

- ▶ Лечение зубов, которое предполагает много этапов работы в зубных каналах и использование временных пломб
- ▶ Протезирование и смена старых коронок требует время к адаптации
- ▶ Имплантация, которая подходит под постоянным контролем стоматолога и сопровождается антибиотикотерапией.

**Положите в чемодан болеутоляющее средства и антибиотики. В местных аптеках могут возникнуть трудности с переводом названий лекарственных препаратов.**

**Если Вам или вашему ребенку нужно подготовиться к отпуску, посетите клинику премиального класса в центре Москвы — GMS Dental.**

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

+7 495 781 5577



ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ О ВОЗМОЖНЫХ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯХ



# ТОММАЗО СПАДОЛИНИ

” ВИДЕНИЕ МИРА, В КОТОРОМ  
МЫ ЖИВЕМ, ОТРАЖАЕТСЯ  
НА НАШИХ ПРОЕКТАХ, НО ОНИ  
ВСЕГДА СОХРАНЯЮТ СВОЮ  
ИДЕНТИЧНОСТЬ БЛАГОДАРЯ  
ПРОСТЫМ, ЭФФЕКТНЫМ  
И УЗНАВАЕМЫМ ЛИНИЯМ.

Текст: Алексей Кириллов

Фото: Джованни Малгарини, Джованни де Стефано, The Really Good Media Company





Томмазо Спадолини — человек в яхтенной индустрии известный и уважаемый, особенно в родной Италии. В этом году он отмечает 45 лет в профессии, и этот период охватывает чуть ли не всю современную историю яхтинга. Он начинал в студии своего отца, одного из патриархов итальянского индустриального дизайна, с годами заработав себе доброе имя и солидную репутацию. Известность ему принесли дизайн быстроходной суперяхты *Fortuna* для короля Испании, 70-метровая *Numptia* и еще ряд отмеченных высокими наградами проектов.



Томмазо Спадолини начал свою карьеру на верфи Cantieri di Pisa, а после долго работал с Canados

В прошлый раз мне довелось пообщаться с Томмазо Спадолини в Каннах еще до пандемии. Тогда на борту совершенно нестандартной яхты *Freedom* (Cerrri Cantieri Navali, 28 м, 2018) он оживленно рассказывал о том, как придумывал ее вместе со своим постоянным клиентом и другом, дизайнером одежды Роберто Кавалли. Помню, меня поразило, как маэстро с легкостью отходит от шаблонов в творческом поиске и спокойно идет на компромисс, если иначе невозможно выполнить пожелания заказчика.

С тех пор прошло четыре года, и портфолио Спадолини пополнилось новыми лодками. «Одновременно с *Freedom* мы завершили еще две яхты, — рассказывает он. — Это Cerrri 102 *Francesca*, для которой мы создали интерьеры, и рефит 38-метровой спортивной *A2*. Затем была *Crowbridge*, 42-метровая яхта, построенная на Cantiere delle Marche в 2020 году. Для нее мы придумали наружный и внутренний дизайн. Через год спустили на воду еще один проект с нашими интерьерами, суперяхту *My Legacy* (Codecasa, 56 м. — Прим. ред.). Это далеко не все, но особо я хочу отметить еще маленькую десятиметровую *Patrone 100*, которую мы сделали к столетию верфи».

Говоря о нынешнем состоянии рынка яхтенного дизайна, Спадолини отмечает, что работает в нише с невероятным потенциалом. «Долгие годы мы участвовали в развитии особой “ветви” дизайна, — поясняет он. — Она оформлялась постепенно, повышался уровень компетентности, расширялись возможности ее применения. Сейчас, имея дело с чрезвычайно оживленным рынком, мы считаем, что несем за нее ответственность и должны отстаивать качество нашей работы».

Защищать свои идеи и убеждения дизайнерам и проектировщикам приходится не только перед верфями, но и в диалоге с заказчиками. С одной стороны, по неписаным прави-





Проект  
48-метровой  
моторной  
суперяхты

лам индустрии последним нельзя перечить, но и создавать видимость идеальной синергии в ущерб проекту тоже неправильно. «Окончательное решение зачастую рождается в результате продуктивного противостояния дизайнера и клиента, где принимаются в расчет все факторы, — уверен Спадолини. — Ничто не мешает предложить владельцу различные стили и технические приемы, чтобы через инновации улучшить жизнь на борту».

Это не так просто, как кажется, особенно если клиент принадлежит другой культуре. Начинать приходится с изучения ее особенностей, чтобы затем правильно выстроить общение и действительно заговорить с заказчиком на одном языке. «Это очень важная тема, — соглашается Томмазо Спадолини, — и за четыре с лишним десятка лет работы мне довелось иметь дело с людьми из разных культур и языковых групп. В каждом случае было что-то новое, и опыт постоянно расширялся».

За примером далеко ходить не надо — достаточно взглянуть на интерьеры *My Legacy*, которую построили для клиента с Ближнего Востока. Если вам доводилось бывать в арабских странах и видеть их жизнь не только с территории отеля, то вас не удивит убранство гостевых помещений этой яхты. Успешно исполнить такой заказ, не понимая восточных традиций и предпочтений, почти невозможно, не говоря уже о том, чтобы получить удовольствие от самого процесса. Например, не зная о любви арабов старшего поколения к традиционной мебели ручной работы, можно ошибиться, навязывая им фабричную продукцию, и потерять клиента. «*My Legacy* радует меня тем, что ощущение роскоши воплощается в каждой детали ее интерьера, и в то же время в них про-

слеживается неподдельное искусство, — отвечает дизайнер. — Мы обратились к подлинным мастерам, которые работают с душой и делают почти все вручную. Да, возможно, отделка выглядит чересчур богатой, но в этом богатстве есть последовательность. Подобный классический интерьер демонстрирует увлечение морем и яхтингом через связь с роскошными интерьерами яхт прошлого. Я достаточно пожил, чтобы помнить некоторые из них!»

Весной Томмазо Спадолини обнародовал детали проекта стальной 48-метровой водоизмещающей яхты. Основные требования клиента были таковы: классическая, но при этом тяготеющая к современной внешность; крутой, но не вертикальный форштевень; вместимость порядка 490 рег. т, запас хода около 4500 миль и целый комплекс пожеланий относительно планировки палуб. Задача кажется нехитрой, вот только создать идеальную яхту в рамках «50/500» очень сложно. «В основном все упирается в оптимальное соотношение площади помещений и открытых палуб, — объясняет Томмазо Спадолини. — Если говорить более предметно, то для контроля над вместимостью необходимо играть открытыми и закрытыми пространствами, не выпуская из головы потребности пассажиров. Чтобы добиться этого, порой мы используем многофункциональные открыто-закрытые зоны». Среди требований к проекту также значилась возможность использовать солнечную энергию. По предварительным расчетам, на надстройке судна получится разместить около 60 кв. м панелей, чтобы покрывать потребности в электричестве на бытовые нужды в течение нескольких часов, не запуская генераторы.



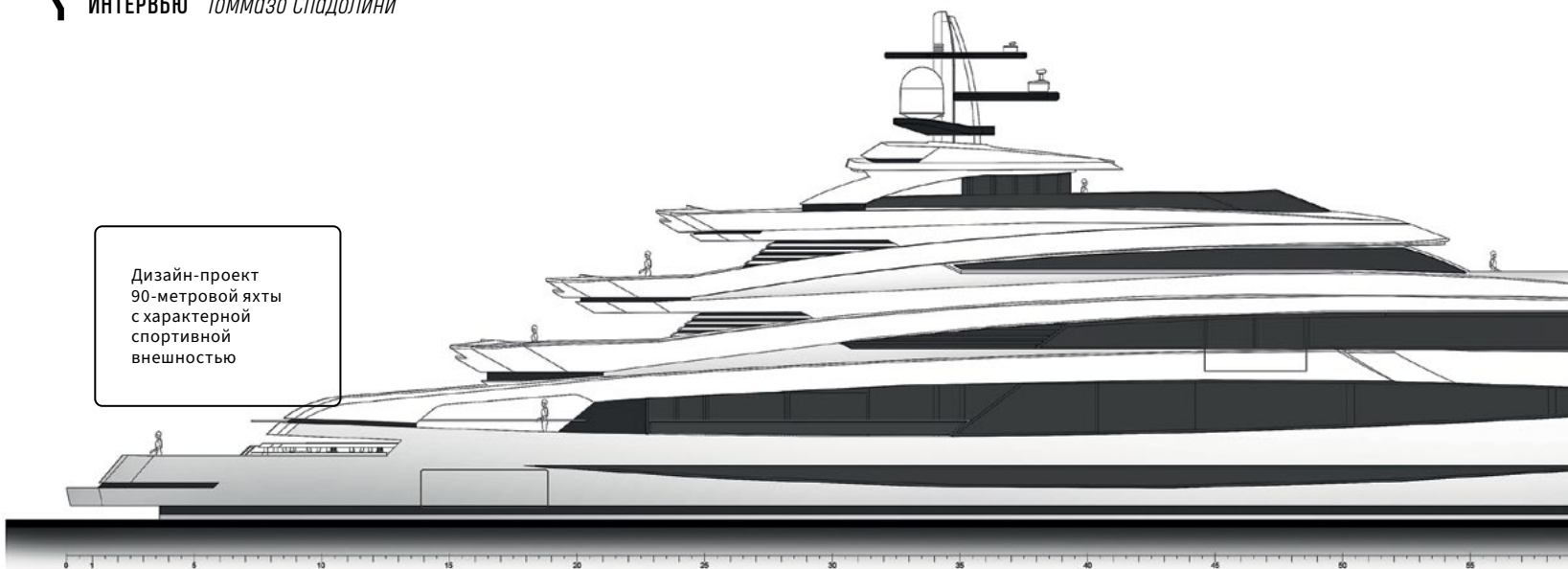


Центральная лестница  
на яхте My Legacy



Спадолини  
не ограничивается  
рамками одного  
стиля и оформляет  
интерьеры так,  
как их видит заказчик





Дизайн-проект 90-метровой яхты с характерной спортивной внешностью

Другой заказчик обратился к флорентийскому дизайнеру с просьбой «нарисовать» ему спортивную 90-метровую яхту, на которой пассажиры могли бы сохранять связь с морем, а владелец — иметь возможность уединиться на собственной приватной палубе, где его не побеспокоят гости и экипаж. «Эта яхта, способная развивать порядка 20 узлов, должна была выглядеть как быстроходная лодка, и мы добились этого за счет изогнутых линий палубы, которые опускаются в корму, — поясняет Томмазо Спадолини. — Близость к воде мы подчеркнули с помощью обильного остекления и огромного двухуровневого «пляжного клуба». Наконец, маршруты перемещения гостей проложены так, чтобы они могли пользоваться всеми зонами отдыха, минуя палубу владельца».

В таком проекте есть где развернуться: три бассейна, роскошная мастер-каюта с двумя ванными комнатами и обзором на 270°, кинозал, вертолетная площадка, сандек площадью 200 кв. м... По словам Томмазо Спадолини, это самая крупная яхта из тех, что ему доводилось прорабатывать до мельчайших деталей, хотя потенциальные клиенты приходили к нему и за более длинными лодками.

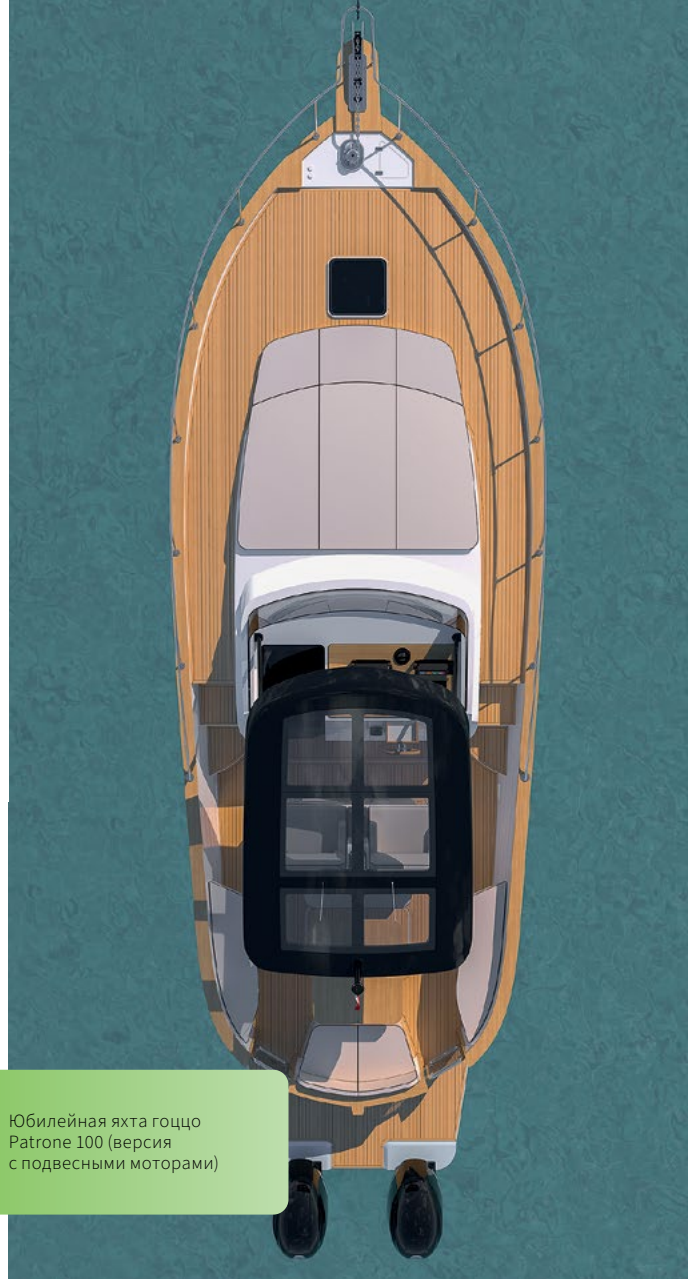
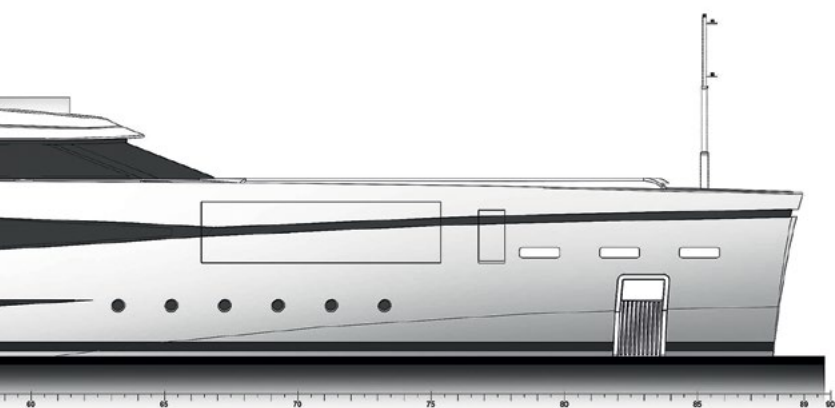
«Сомневаюсь, что могу определить какие-то конкретные элементы, которые гарантированно подошли бы для будущих поколений владельцев, — отвечает он на вопрос о том, как обеспечить дизайну жизнь вне времени. — Это довольно сложная тема, однако, размышляя о ней, я не без удовлетворения вспоминаю некоторые свои яхты, которые удостоились наград и по сей день служат образцами итальянского дизайна. Конечно, видение мира, в котором мы живем, отражается на наших проектах, но хочу подчеркнуть, что они всегда сохраняют свою идентичность благодаря простым, эффектным и узнаваемым линиям».

Когда Джанарнальдо и Бенедетта Морено, владельцы одной из старейших итальянских верфей



Концепт экспедиционной яхты (49,5 м, <500 рег. т) для заказчика из Италии





Юбилейная яхта гоццо  
Patrone 100 (версия  
с подвесными моторами)

Patrone, обратились к Спадолини с просьбой воплотить историю рыбацких гоццо в новой модели Patrone 100, маэстро участливо откликнулся на их предложение. Речь шла о чем-то большем, нежели рестайлинг модели родом из 1960-х годов: им предстояло создать новый символ, который заставил бы оборачиваться пожилых почитателей традиционных лигурийских лодок и смог привлечь внимание молодежи. Нам, не привыкшим к такому типу яхт, сложно понять, чем они милы итальянцам, однако обилие людей на причалах, где во время Генуэзского морского салона пришвартованы гоццо, однозначно свидетельствует о народной любви к ним.

Пример Patrone 100 показывает, что Томмазо Спадолини легко переключается между суперяхтами и небольшими серийными лодками, демонстрируя мастерство и универсальные навыки работы с разными типами судов. В последние годы его студия мало работает с парусниками, но когда-то он начинал именно с них и по-прежнему остается увлеченным яхтсменом. «Я всегда советую молодым дизайнерам по возможности получить хотя бы минимальный морской опыт, — заключает Спадолини. — Он помогает лучше понять происходящее на борту, ведь это именно то, что ни в коем случае нельзя принимать на веру». **YMAG**



# ЭОЛОВА ЯХТА

На главную ближневосточную яхтенную выставку в Дубае пока приходит сравнительно мало суперяхт, поскольку многие из них в это время зимуют в других регионах или проходят рефиты перед началом сезона. Однако крупные верфи не пропускают это событие, особенно сейчас, когда яхтинг в ОАЭ динамично развивается. Например, для Oceanco, принадлежащей оманскому бизнесмену Мохаммеду Аль Барвани, дубайское шоу не менее значимо, чем MYS, и по этому случаю компания подготовила выразительный концепт Aeolus. Этот дизайн-проект яхты длиной 131 м создан в рамках инициативы Oceanco NXT. Он демонстрирует инновации на всех уровнях — от эстетики до технической начинки — и адресован следующему поколению владельцев.

Текст: **Алексей Кириллов**

Фото: **Njord, Oceanco**







Джайлз Тейлор отказался от слишком простых геометрических форм, но при этом не переусложнил дизайн экстерьера



С такого ракурса надстройка выглядит, как отдельная яхта, которую перевозят на судне-лодковозе. Очень необычный визуальный эффект!



## ДИТЯ ВЕТРА

Внешность Aeolus придумал Джайлз Тейлор, в прошлом директор по дизайну Rolls-Royce. Несколько лет назад он начал сотрудничать с Oseanco и теперь впервые выступил как самостоятельный яхтенный дизайнер. Впрочем, опыта ему не занимать: создавая что-то новое, Тейлор настраивает свое внутреннее зрение так, чтобы максимально детально вообразить, как объект творчества впишется в будущую жизнь, и увидеть его через призму эмоциональных ценностей владельца. Продумывая Aeolus, Тейлор постарался наделить яхту способностью пробуждать в людях романтику моря и обратился к стихии ветра, которой в античной мифологии повелевал полубог Эол, сын Посейдона. Учтивая, что дизайнер серьезно увлекается Древним Египтом, вполне резонно ожидать в его работах отсылку к былым эпохам.

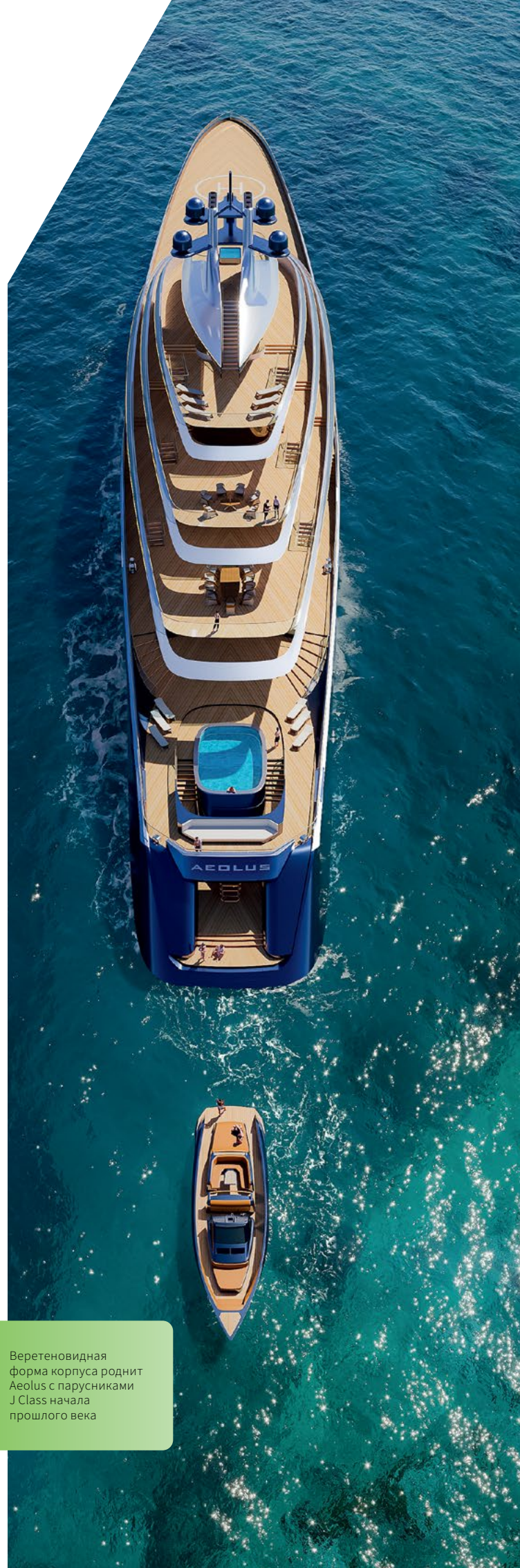
Чем примечательна внешность Aeolus? Во-первых, поражает сложная погибь ее борта: от форштевня и почти до самого транца тянется непрерывная волнообразная линия, которая определяет границу поверхностей разной кривизны. У современных автомобилей, в частности у BMW, такие элементы встречаются на кузове давно, а вот для яхт, особенно крупных, это редкость.

Вторая характерная деталь — необычная надстройка, издали напоминающая раскрытый спиральный венчик щупалец морской полихеты. Кажется, спугнешь ее — и вся конструкция мигом втянется в корпус. При этом надстройка смещена в корму, и верхние палубы визуально истончаются в области свесов, будто сам Эол хорошенько подул на еще не отвердевшие конструкции.

Наконец, если внимательно посмотреть на яхту в профиль, то через массивный вырез фальшборта можно заметить доселе неизвестный (по крайней мере, мне) дизайнерский прием. В первой трети корпуса носовая палуба неожиданно обрывается, и за ней начинается открытое, просматривающееся насквозь пространство главной палубы с зоной отдыха. Сама же надстройка в таком ракурсе ассоциируется с отдельной яхтой, которую перевозят на барже с острым, словно колун, форштевнем. Во многом такой эффект создает сложное выгнутое остекление с обратным наклоном.

Чтобы полностью оценить замысел Джайлза Тейлора, стоит взглянуть на яхту сверху. Обратите внимание: все открытые палубы как минимум двухуровневые. Это важный момент, ведь все последнее десятилетие нам рассказывают о том, как здорово жить на лодке с минимумом ступеней. Тейлор рассудил иначе и подает многоуровневость как преимущество.

Веретеновидная форма верхних палуб и их «дырявые» свесы — еще один пример ухода от шаблонов. Да, полезного места на палубах чуть меньше, чем могло бы быть, но зато надстройка получилась изящной и воздушной, плюс отдыхающие на разных «этажах» пассажиры могут видеть друг друга и переговариваться. Дополняет всю эту красоту сплошная тиковая выстилка, аккуратное, будто серьги-пусеты, швартовное оборудование, прозрачный релинг переменной высоты (еще бы добавить стеклоподъемники в фальшборте!). Ну а вишенкой на торте выступает раздвоенная мачта-плавник с приватной смотровой площадкой. Там, погрузившись в джакузи, гости получают все шансы ощутить себя на вершине счастья под звуки золотой арфы, для которой будто специально оставили место между половинками мачты.



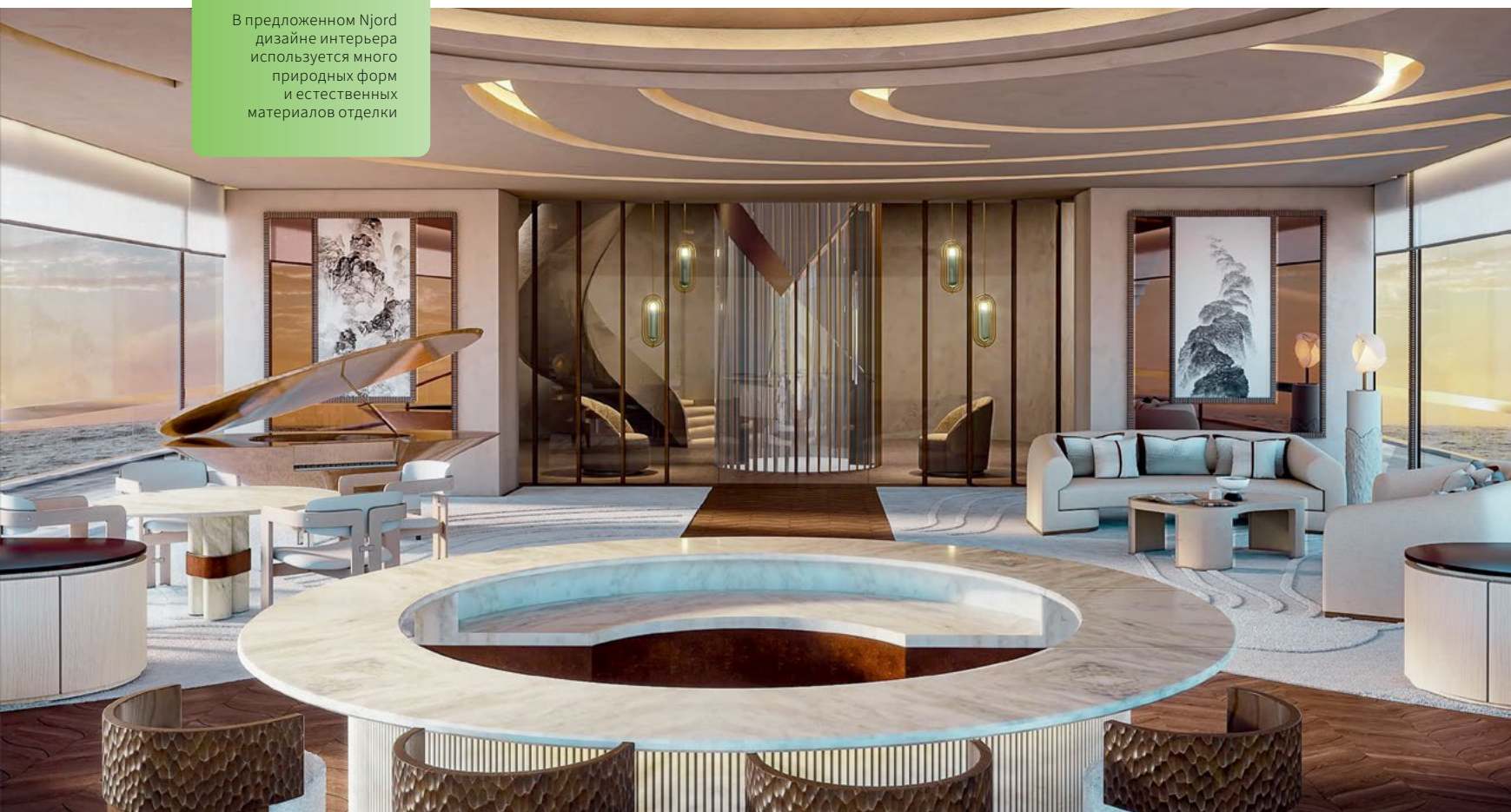
Веретеновидная форма корпуса роднит Aeolus с парусниками J Class начала прошлого века





Создатели Aeolus  
(слева направо):  
Сара Колбон,  
Альбин Берглунд,  
Парис Балумнис,  
Мария Солиман  
и Джэйлз Тейлор

В предложенном Njord дизайне интерьера используется много природных форм и естественных материалов отделки







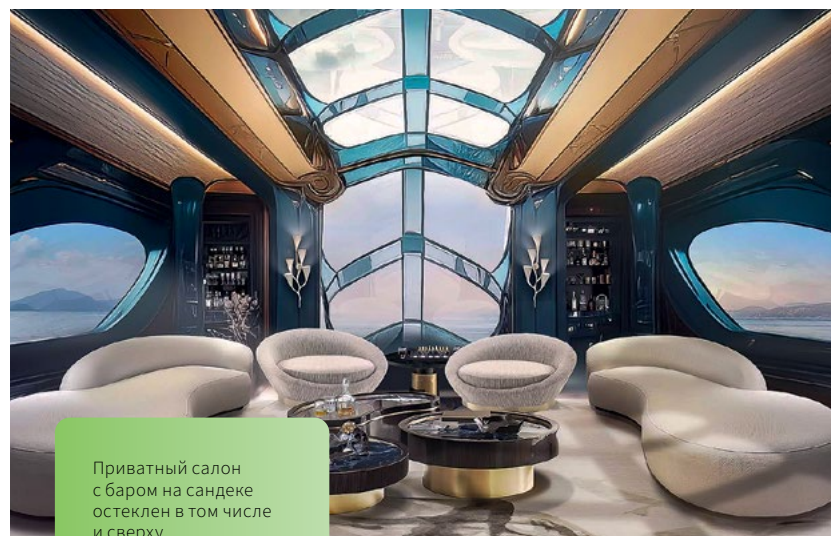
Мастер-каюта напоминает пещеру с панорамным видом. Особое внимание обращает на себя необычная каменная купель

## КУРС НА NJORD

Для создания концепции интерьеров Aeolus верфь привлекла Марию Солиман, Альбина Берглунда и Сару Колбон из молодой студии Njord, которая возникла как часть именитого британского бюро Bergman Design House и специализируется на яхтенных проектах. Одна из первых работ Njord — новые интерьеры для *Galaxy* (Benetti), 56-метровой суперяхты американского бизнесмена Дейва Хэйджвуда, которая в прошлом году прошла рефит в Monaco Marine. На этом примере виден нетривиальный подход дизайнеров к решению творческих задач, проявляющийся не только в новаторских приемах оформления пространства, но также в умении увлечь клиентов смелыми идеями, помогая им выйти за рамки обычного. Словом, именно то, что нужно для Oceano NXT.

В предложенном оформлении интерьеров Aeolus определенно читается что-то античное, комплиментарное идеям Тейлора. Это и повсеместное использование «колонн» разного диаметра, и характерные текстуры обработанного камня, и, конечно, похожая на библейскую известняковую пещеру каюта владельца с нишей под кровать и купелью у подножия. Дополняют роскошный минимализм необычные светильники: одни в форме колонии гидроидных полипов, другие похожи на кремниевые панцири диатомей... В отделке предполагается использовать нейтральные для окружающей среды материалы вроде произведенной из кактусов искусственной кожи Desserto, экотекстиля Oliveri Homes, а также панелей из дробленого мрамора и кварца как альтернативы паркету из редких пород древесины.

Создатели Aeolus видят ее как плавающее убежище от мирской суеты, и с точки зрения организации пространства на борту она подходит на эту роль. Отдельного внимания заслуживает шикарный бассейн в корме главной палубы, который обрамляют ведущие на «пляжный клуб» трапы. Такая компоновка позволяет купающимся наверху и отдыхающим внизу людям оставаться в одной компании и свободно

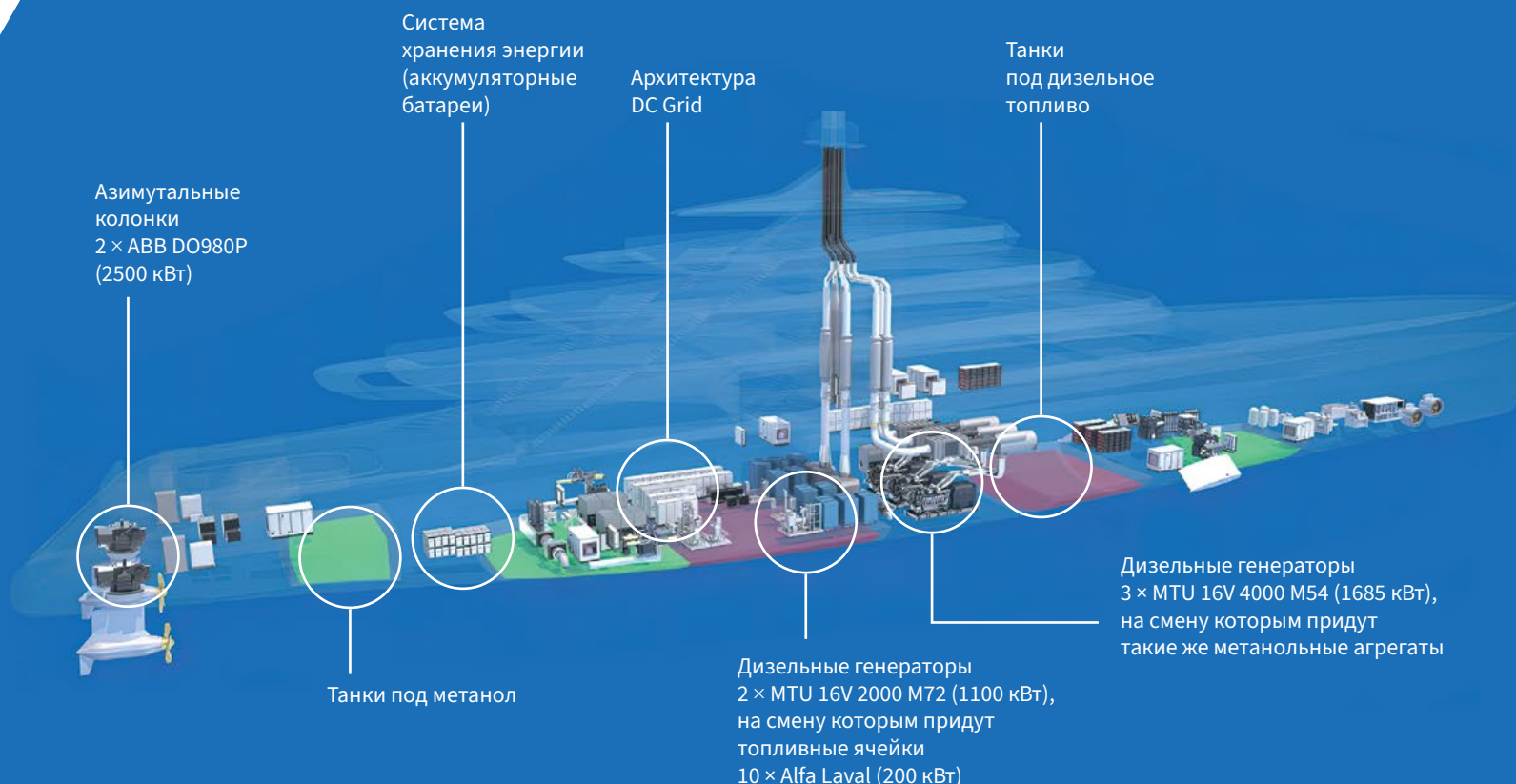


Приватный салон с баром на сандеке остеклен в том числе и сверху

общаться. При этом «пляжный клуб» спланирован так, что защищает гостей от посторонних взглядов, а когда вокруг нет зевак, можно откинуть балконы-террасы, смешать в баре легкие коктейли и расслабиться у самой воды. Дети в это время, скорее всего, захотят порезвиться в бассейне, и присматривать за ними родители смогут через смонтированный в его дне панорамный иллюминатор.

При такой длине и вместимости более 6000 рег. т на яхте достаточно места, чтобы обустроить прямой доступ к «пляжному клубу» для живущих в четырех гостевых каютах на нижней палубе пассажиров. Еще две гостевые каюты расположены на главной палубе по соседству со спортивным залом и атриумом, тогда как апартаменты владельца занимают всю верхнюю палубу. Планировки помещений и открытых палуб Aeolus продуманы так, чтобы те и другие плавно перетекали друг в друга, сохраняя единство даже при закрытых дверях. Интересно, что дизайнеры Njord упоминают, будто бы симметричная планировка мастер-каюты восходит к люксам океанских лайнеров начала XX века, однако, не видя хотя бы общих планов палуб, судить об этом трудно.





## С ЗАДЕЛОМ НА БУДУЩЕЕ

Эстетика эстетикой, но техническая сторона проекта в свете поджимающей «зеленой» повестки не менее важна. Oseanco не теряет связь с реальностью и заложила в проект возможность на протяжении жизненного цикла Aeolus перейти от дизель-электрической пропульсивной установки к гибридной энергетической системе на базе топливных ячеек Alfa Laval и работающих на биометаноле генераторов MTU 16V 4000 M54. Этот факт подтверждает, что верфь тоже сделала ставку на метанол в качестве основного топлива для своих будущих яхт и будет проектировать лодки с учетом сравнительно простого обновления соответствующего оборудования во время рефитов. Это придаст заказчикам уверенность в том, что их дорогостоящий актив с годами не потеряет актуальность. А на промежуточной стадии перехода к нулевым выбросам Aeolus сможет использовать два вида топлива, после того как часть дизельных генераторов заменят топливными ячейками.

Присутствие компании АВВ в списке стратегических партнеров говорит о том, что на борту Aeolus реализуют систему DC Grid, позволяющую применять постоянный ток в качестве основного буфера энергии между генераторами и крупными потребителями, а также снизить расход энергии до 20% (в том числе за счет уменьшения потерь от преобразования переменного тока в постоянный). Через DC Grid запитают две экономичные азимутальные колонки ABB DO980P (2500 кВт), плюс за счет нее инженеры смогут более гибко распределить компоненты энергетической системы в разных частях кор-

пуса. Вместе с конструкторским бюро Lateral Naval Architects верфь просчитала основные технические параметры судна и готова перейти к следующей фазе более детального проектирования под нужды заказчика.

## БОЛЬШЕ ЧЕМ МЕЧТЫ

Может показаться, что Aeolus довольно далеко отстоит от реальности, однако это не так. Большинство задействованных в проекте технологий уже существуют, другие дозреют в ближайшие два-три года, и на деле ограничивающим фактором станет именно дизайн, требующий от заказчика известной смелости. Да, конечно, Aeolus — провокационная и в чем-то даже избыточно красивая яхта, но ее создателям не откажешь во вкусе и серьезных намерениях. Кроме того, это не столь радикальный концепт, как, скажем, *Kairos*, и в нем гораздо больше от настоящей океанской яхты, какими славится Oseanco, чем от плавучей виллы. Появление Aeolus во многом продиктовано уверенностью верфи и Джайлза Тейлора в том, что смелые инициативы должны исходить в первую очередь от них самих и призваны помочь клиентам-новаторам вырваться из прокрустово ложа устоявшегося яхтенного дизайна. **YMAG**



# ИТАЛЬЯНСКОЕ КАПРИЧЧО

Длина  
**35,29 м**

Ширина  
**7,50 м**

Осадка  
**1,97 м**

Водоизмещение  
**180 т**

Запас топлива  
**19 000 л**

Запас воды  
**3700 л**

Мощность  
**2 × 2200 л.с.**  
**2 × 2400 л.с.**

Каюты  
**5 + 4 (экипаж)**

Классификация  
**RINA**  
**(Class Pleasure Certificate)**



«Итальянское каприччо» — так назвал одно из своих сочинений гениальный Чайковский, отразив в музыке восхищение шедеврами итальянского изобразительного искусства и зодчества. Именно тем, что служило и служит основой творчества дизайнеров этой страны, работающих как с объектами на суше, так и с яхтами. Слово «каприччо» (capriccio) имеет несколько смыслов, в том числе «экстравагантность», «причудливость», «неожиданность», которые вполне применимы к новой модели Azimut Grande 36 Metri итальянской верфи Azimut Yachts и прослеживаются в линиях ее силуэта, дизайнерских приемах и технических решениях на борту.

---

Текст: **Петр Шестаков**

Фото: **Azimut Yachts**





## ДИЗАЙН ЭКСТЕРЬЕРА

Мировая премьера Azimut Grande 36 Metri прошла на Cannes Yachting Festival в прошлом году. Помимо собственно верфи Azimut и ее инженерного подразделения, в создание яхты большой вклад внесли специалисты студий Alberto Mancini Yacht Design (дизайн экстерьера), Achille Salvagni Architetti (интерьер) и PL Ausonio Naval Architecture (обводы корпуса, инженерия).


Тот, кто видел эту яхту в Каннах или даже побывал на ее борту, наверняка отметил весьма нестандартную внешность и особенности компоновки. Модель Grande 36 Metri заметно выделялась среди выставочного флота. Альберто Манчини, который в последнее время больше занимается проектами суперяхт престижных брендов, в своем интервью сказал, что один из главных вопросов дизайна — это вопрос пропорций. Клиенты желают большей высоты и объема помещений, а также увеличения открытого пространства палуб; дизайнеры принимают эти требования, ищут решения, и в итоге формируется уникальный облик судна как снаружи, так и внутри.

У Grande 36 Metri необычные пропорции благодаря удлиненным линиям силуэта и смещенной в корму надстройке, зрительно не опирающейся на главную палубу, а интегрированной с верхней, отчего она, надстройка, ощущается невысокой, а надводный борт, наоборот, увеличенным. Внешний дизайн соответствует солидным размерам яхты и поддержан конфигурацией бортового остекления — в корпусе и выше, где в носовой части бортовые проходы закрыты тонированными прозрачными панелями.


## ВЕРХНЯЯ ПАЛУБА

Эта палуба названа semi walkaround из-за своей асимметричности: сквозной проход по ней из кормы в нос возможен только по левому борту; чтобы попасть на фордек справа, надо пройти по главной палубе почти две трети судна, а потом подняться по ступеням. Фордек двухуровневый: наверху обустроена зона отдыха с диванами, огромным «солярием» под тентом или без него, стеклянным джакузи с теплой водой; чуть ниже, в самом носу, — рабочая зона с якорным (две мощные лебедки) и швартовным устройствами.

Дальше в корму расположена ходовая рубка. На приборной панели доминируют три МФД (похоже, специально разработанных), показывающих текущую навигационную обстановку с картами, сигналами от радара и эхолота, изображения от камер наблюдения (на борту их восемь), состояние бортовых систем (помп, цистерн и пр.), ходовых и подводных огней, сетей переменного



Интерьер салона на верхней палубе — светлый, воздушный, пейзажный. Вместо открывающихся дверей по бортам могут быть огромные окна-экраны, как внизу, в салоне главной палубы



По составу оборудования пост управления немногим уступает таковому на ином океанском лайнере





и постоянного тока, открытие и закрытие внешних дверей (они снабжены датчиками). По флангам приборной панели стоят отдельные экраны мониторинга двигателей, показывающие также и другие параметры (полезное дублирование). Рядом есть диванчик, где капитан может отдохнуть (на длинных переходах трудится авторулевой), и стол, на котором удобно разложить навигационную карту. Снаружи по бортам предусмотрены выносные посты управления: рукоятки двигателей, джойстики носовой подрульки и рулей смонтированы на панелях, которые разворачиваются и убираются, становясь незаметными.

За ходовой рубкой находится салон. Особенную привлекательность помещению придают огромные бортовые двери в обрамлении полированного металла, открываемые электроприводом (опция), и дверь на кормовую террасу. На выставке в Каннах в этом салоне по дуге стояли симпатичные диваны, цветовую гамму дополняли ковер и изогнутые стеновые панели, за которыми искусно спрятаны шкафы. Но вместо салона-кинозала (из потолка опускается ТВ-экран) помеще-

ние можно оборудовать как столовую. Дизайн интерьера разработал Акиле Сальвани, специализирующийся на проектах роскошных жилых домов и дизайне интерьеров суперяхт, многие из которых можно назвать знаковыми. Его интересные решения замечаешь на этой яхте повсюду.

Снаружи в корме большую часть пространства палубы занимают диваны. С того, что обращен к салону, можно смотреть на еще один ТВ-экран. Сиденья визави за ним формируют обеденную зону альфреско: невысокий раскладывающийся стол между ними можно поднять. Еще дальше — лежак для загорания с рундуками внизу. На этой палубе есть бар с грилем, винный холодильник... Шикарное место, чтобы позагорать, перекусить и просто побездельничать.

Отсюда есть лестница на сандек. Эта накрытая хардтопом тиковая палуба — определенно не флайбридж, поскольку нет поста управления. Здесь не работают, а только отдыхают, для чего предусмотрены диваны, шезлонги (три в корме) и ветбар с холодильниками. Если ветрено и прохладно, сандек можно защитить съемными прозрачными обвесами.





Обеденная зона салона главной палубы с дизайнерской мебелью работы Акиле Сальвани



## ГЛАВНАЯ ПАЛУБА

По этой палубе мы пройдем из кормы в нос. Обеденная зона в кокпите — это диван, огромный стол и приставные «режиссерские» кресла. Приметные детали работы Сальвани — дизайнерский ветбар и фигурный диванчик на левом борту. Кокпит находится в «тесном контакте» с «пляжем»: транец лодки откидывается, образуя солидную платформу, где нашли себе место просторный лежак-«солярий», невысокие шезлонги, стойка душа. Короче, частный пляж уровня «пять больших звезд» у самого синего моря.

За автоматическими дверями (как на верхней палубе) находится салон. Помещение демонстрирует огромные окна-экраны, фигурный потолок, древесину дуба на полу, тик стеновых панелей и дизайнерскую мебель (ее минимум, ровно столько, сколько нужно). За приятным изгибом диванов (наверху они такие же) обустроена обеденная зона. Как уже говорилось, ее может не быть (уходит наверх), и тогда весь салон — это зона отдыха и развлечений. Интересные детали: контраст цветов, дизайнерские светильники с беспроводной зарядкой смартфона, а также возможность сканировать на смартфон QR-коды для управления развлекательными системами, в том числе музыкой и большим ТВ-экраном, который и здесь опускается из потолка.

В этом интерьере Сальвани объединил массу дизайнерских элементов в одну гармоничную композицию, создав удивительное ощущение уюта. Общее впечатление от интерьера — некричащая роскошь. Знаатоки пишут, что секрет успеха маэстро Сальвани таится в глубинном понимании сути дизайна. Как он сам говорил, художественный образ интерьера воздействует на чувственное, эстетическое восприятие, а другая сторона медали — функционал. В удачном дизайне учтены оба этих момента, совокупно влияющих на качество жизни.



Интерьер салона главной палубы. Если обеденная зона организована наверху, то все это помещение отдается отдыху, развлечениям и общению тех, кто на борту



Интерьер салона главной палубы (вид в корму). Округлости и дуги — один из фирменных стилистических приемов дизайна Сальвани






Из салона по правому борту есть проход в мастер-каюту, по левому — на камбуз. В обставленных зеркалами апартаментах владельца снова огромные «пейзажные» окна в контрастном обрамлении, дизайнерское оформление стеновых панелей, «парящая» над ковром кровать king size, за изголовьем которой обустроены вместительные шкафы. В этой каюте (как и повсюду на лодке) недостатка в местах для хранения чего-либо нет! В отделке туалетных комнат за раздвижными дверями матового стекла (душ и собственно туалет разнесены по бортам) использован каррарский мрамор, благо Виареджио, где строят Grande 36 Metri, находится рядом с Каррарой.

Про камбуз скажу, что он профессиональный, с полным набором оборудования — хоть год живи на борту, только заправляй лодку да подвози продукты. Отсюда есть ступени вниз, к помещениям команды, и дверь на палубу (левый борт).



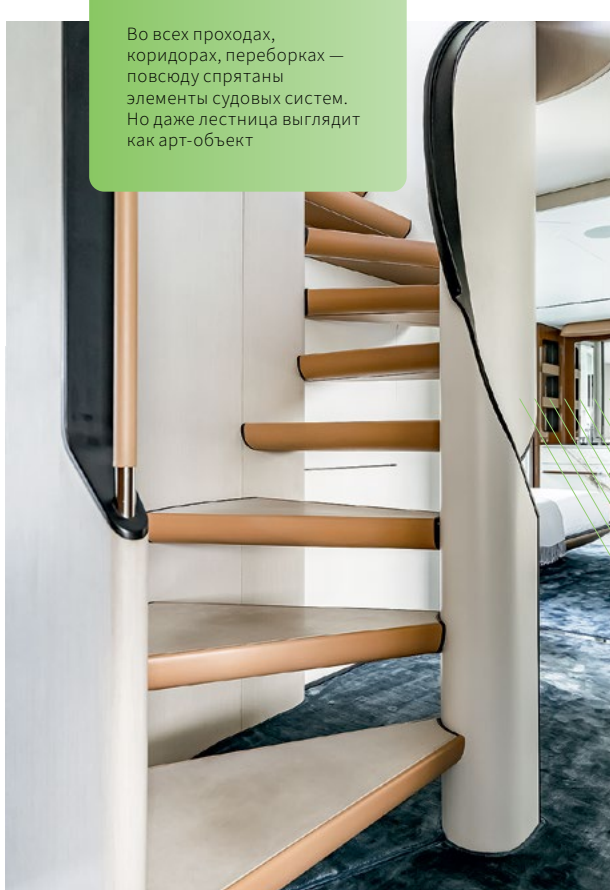


Мастер-каюта. Этот изящный туалетный столик с видом на море — одна из иллюстраций уровня персонафикации и качества работы итальянских мастеров

## НИЖНЯЯ ПАЛУБА

Эта палуба разделена на функциональные зоны водонепроницаемыми переборками, как того требуют правила безопасности. В носу располагается экипаж (четыре каюты на шесть человек + кают-компания). Дальше в корму обустроены двухместные гостевые каюты: четыре симметричные (попарно) с двухспальными или односпальными кроватями. Каюты, особенно те, что с двухспальными кроватями, по размерам, освещенности и оформлению не уступают иной мастер-каюте на лодке длиной даже 50–60 футов. В гостевых каютах предусмотрено по откидной полке второго яруса, а что касается высоты, то она более двух метров во всех обитаемых помещениях: каютах, салонах, коридорах. К каютам из коридора главной палубы ведет лестница сложного дизайна — вполне себе самостоятельный арт-объект.

Моторный отсек настолько плотно набит механизмами, агрегатами и разными системами, что наличие в экипаже штатного инженера выглядит совершенно оправданным. Из этого отсека есть проход в гараж, где стоят тендер длиной 5,5 м и аквабайк — как без них отдыхать в море! Их спускают на воду через подъемные ворота на правом борту: ложементы поднимаются гидравликой, и спуск идет за счет сил гравитации (обратно подъем лебедками).



Во всех проходах, коридорах, переборках — повсюду спрятаны элементы судовых систем. Но даже лестница выглядит как арт-объект





## ОБВОДЫ, ХОДКОСТЬ, ОБОРУДОВАНИЕ

Красота, внешняя и внутренняя, любой, даже самой исключительной яхты, которой предстоит жить в море, не может существовать без инженерной поддержки. Здесь мы коснемся аспектов проекта, связанных с корпусом и его оборудованием.

Начну с обводов, предложенных инженерами PL Ausonio Naval Architecture. Эту форму корпуса назвали D2P (displacement-to-planing), то есть она оптимизирована для переходного режима движения, от водоизмещающего к глиссированию. Помимо двойной скулы (ее верхняя часть в зоне форштевня служит брызгоотбойником), обращает на себя внимание сам форштевень, похожий на... ледакольный из-за участка с характерным наклоном. Но если ледаколы ломают им лед, продавливая его поле массой корпуса, то здесь идея иная. Форштевень внизу заканчивается бульбом, который дает удлинение ватерлинии в водоизмещающем режиме и рассекает волну (wave piercing) на полном ходу. А в корме на днище между гребными валами установлен фальшкиль, полезный для стабилизации курса.

Также на уменьшение сопротивления работает снижение массы корпуса за счет применения углепластика в композитных конструкциях надстройки и ряда элементов. Как написано в документах верфи, все это снижает расход топлива не менее чем на 25% в широком диапазоне скоростей и выбросы CO<sub>2</sub>, повышает остойчивость судна и умеряет амплитуду качки (до 15%).

На борту Grande 36 Metri стоят мощные дизели, сопряженные с гребными валами. Это могут быть два MTU 16V 2000 M84 по 2200 л.с. или 16V 2000 M93 по 2400 л.с. Максимальная скорость, как сообщает верфь, достигает 24 узлов при запасе хода около 500 миль; на скорости экономичного хода 10 узлов дальность плавания превышает 1500 миль.

На лодке два дизель-генератора по 70 кВт с автоматическим контролем спарки, опреснитель повышенной производительности (360 л/ч), система вытяжной вентиляции с эффективным воздухообменом, плавниковые стабилизаторы качки. Мощность носовой подрульки 70 кВт обусловлена и большой массой судна, и площадью парусности, которая при ветре может осложнить процесс швартовки.

Вот такая она, суперяхта Azimut Grande 36 Metri, которая ощущается гораздо крупнее, нежели указывает цифровой индекс «36» в обозначении модели. Ее достоинства заключаются не только в дизайне, наружном и внутреннем, но и в эффектных и эффективных технических и технологических решениях, которые делают ее особенной. Напомню, что она серийная, и это великое искусство — сделать такую яхту в чем-то уникальной. А реализованные верфью персональные пожелания заказчика могут эту уникальность многократно усилить. **YMAG**

Профессиональный по набору оборудования камбуз с огромным духовым шкафом. На такой лодке можно жить «без берега» очень долго





# ОДИН ФУТ — И ОНА «СУПЕР»

Грань, разделяющая суперяхту и просто крупное прогулочное судно, весьма условна. По одной из версий, ею выступает длина 100 футов. То есть яхта длиной 99 футов вроде бы должна заметно отличаться от суперяхты. На самом деле это не так, хотя каждый метр или фут длины корпуса для лодки играет весомую роль. Тем не менее приставка «супер» — это своего рода знак другой категории и повышения статуса на яхтенном рынке.

Текст: **Михаил Романов**

Фото: **Gulf Craft**

В марте на выставке в Дубае компания Gulf Craft показала две премьерные суперяхты: Majesty 111 и Nomad 101. И если с брендом Majesty эта верфь из ОАЭ давно обосновалась в «большом сегменте», то бренд Nomad зашел туда впервые.





## ФЛАГМАН С ФЛАЙБРИДЖЕМ

Длина  
**30,90 м**

Ширина  
**7,40 м**

Осадка  
**1,43 м**

Водоизмещение  
**140 т**

Запас топлива  
**13 825 л**

Запас воды  
**2801 л**

Мощность  
**2 × 1550 л.с.**

Генераторы  
**2 × 45 кВт**

Пассажиры  
**10 чел.**

Экипаж  
**6 чел.**

Категория RCD  
**«А»**

Nomad 101 стал флагманом серии Nomad Fly и всего семейства бренда, куда входит еще пять яхт длиной от 65 до 95 футов, в том числе модели линейки SUV (эту аббревиатуру я расшифровываю как Super Utility Vessel). Nomad 101 — четырехпалубная (включая флайбридж) яхта классической архитектуры, с высоким бортом, клиперским форштевнем, протяженными линиями тонированного остекления надстройки на главной и верхней палубах и линией прямоугольных иллюминаторов в корпусе. Ее спроектировали дизайнеры и конструкторы Gulf Craft, а построили на одной из верфей компании в Умм-эль-Кайвайне. Говоря о внешнем облике судна, уместно также отметить развал борта в носу, лобовое остекление с отрицательным углом наклона в ходовой рубке (верхняя палуба) и вертикальное на главной палубе, там, где мастер-каюта.

У яхты довольно свободные открытые участки покрытых тиком палуб. На фордеке стоит диванчик со столиком, и находящиеся там гости не мешают работе экипажа со швартовным и якорным устройствами (на палубе красуются два якорных шпиля). На главной палубе в корме видим большой диван вдоль транца и стол из деревянного массива под защитой свеса верхней палубы. Отметим обширное пространство и мощные швартовные лебедки по бортам. Спустившись отсюда на кормовую платформу, оказываешься в зоне, которую принято называть beach club. Транец яхты поднимается, открывая пространство, которое можно использовать как гараж для тендера Williams 325 Jet и двух аквабайков или только зону отдыха с диванами и креслами (если тендер, к примеру, держать на платформе).



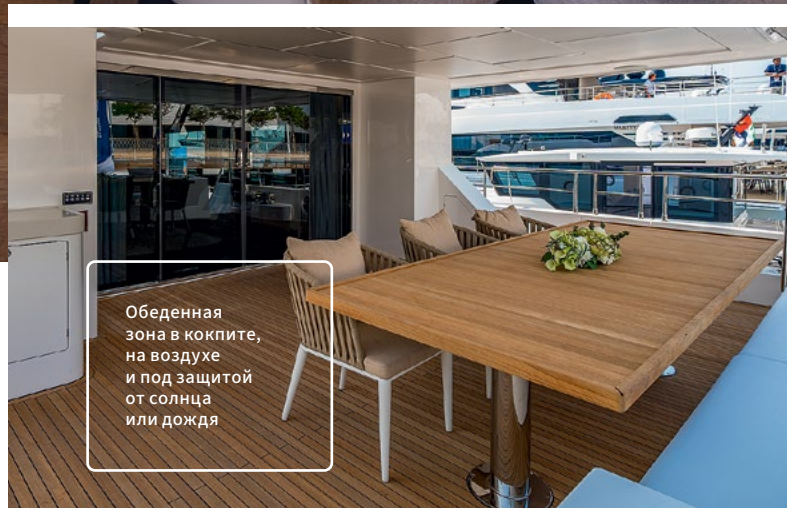




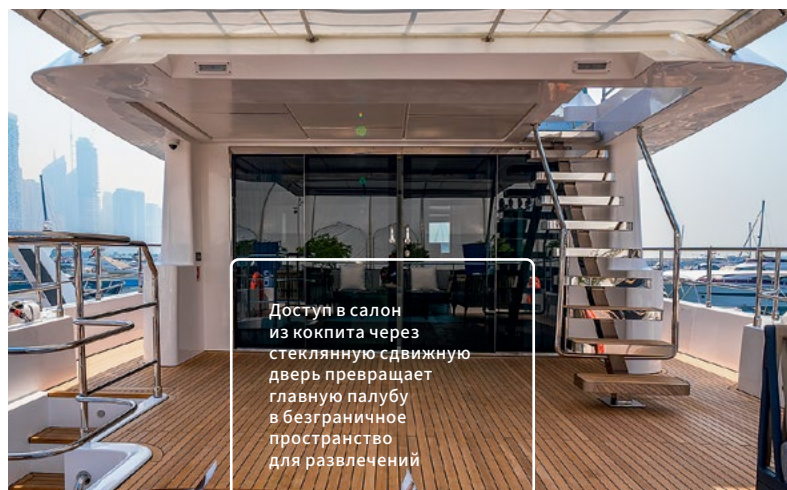
Интерьер салона. Вместе с кокпитом при открытых сдвижных дверях эта часть главной палубы превращается в обширное пространство для приятного времяпрепровождения

Верхняя палуба (35 кв. м открытого пространства), также скомпонованная по принципу walkaround (ничто не мешает обойти надстройку по периметру), демонстрирует одну зону отдыха в корме с диванами в садовом стиле (их можно передвигать), а другую в носу с невысокими мягкими диванчиками вдоль бортов. Проход из кормы в нос и обратно надежно защищен фальшбортом с леером изрядной высоты.

Остается подняться на флайбридж: несмотря на наличие поста управления, на планах эта палуба обозначена как sundeck. Здесь в тени легкого хардтопа (важно, поскольку в Эмиратах солнце нередко очень агрессивное) расположены большой диван на левом борту и отлично оборудованный ветбар с грилем на правом, за постом управления яхтой. Еще удивила морозильная камера, в которой, уверен, поместится целая туша барана (если планируется шашлык) или немаленький тунец (если повезет его поймать). Остальная площадь флайбриджа свободна и дает простор фантазии владельца в отношении вариантов ее использования: например, почему бы не поставить там джакузи вместо банальных шезлонгов для солнцепоклонников!



Обеденная зона в кокпите, на воздухе и под защитой от солнца или дождя



Доступ в салон из кокпита через стеклянную сдвижную дверь превращает главную палубу в безграничное пространство для развлечений



## «МРАМОРНЫЙ ДВОРЕЦ»

Это словосочетание пришло мне в голову при виде мраморной отделки стен нескольких помещений яхты (туда мы еще заглянем) и мебели из этого красивого природного камня — прямо как во дворце-музее.

Осмотр внутреннего устройства яхты начнем в салоне главной палубы. Он разделен на диванную часть, обращенную в корму, и столовую — дальше в нос. Поразил своими размерами стол с мраморной столешницей на 10 человек: чтобы изготовить такой, требуется немалое умение. Окна в салоне не до пола, но площади остекления достаточно, чтобы помещение утопало в свете. Вдоль правого борта под окнами выстроены в линию невысокие шкафы, вмещающие, думаю, немало полезных на борту предметов. Проход по левому борту ведет в солидный камбуз (и здесь рабочие поверхности из мрамора); отсюда есть отдельный выход на палубу.

По правому борту из салона проходишь в мастер-каюту. Размерами помещение с панорамным остеклением, отведенное владельцу судна, не уступает иной яхте, которая «супер-супер». Особенно впечатляет мраморный санблок: и габаритами, и качеством отделки. Из мастер-каюты есть дверь на палубу, чтобы пройти, например, на фордек; эта зона, как мы знаем, не приватная, но у владельца яхты туда свой проход. Еще четыре пассажирские каюты расположены на нижней палубе; одна из них, носовая, оформлена как VIP-каюта, в остальных кровати могут быть раздельными или сдвинутыми. Все апартаменты оборудованы собственными ванными комнатами.

Шикарные, на мой взгляд, созданы условия для экипажа. Зона обитания команды представляет собой пространство площадью 35 кв. м, на котором расположены три каюты, свой камбуз и столовая. Яхта, которую демонстрировали на выставке в Дубае, уже обрела владельца. Он, вероятно, рассматривал перспективу использовать судно в режиме чартера, поэтому проект разрабатывали в соответствии с требованиями для коммерческих судов Bureau Veritas и MLC (Maritime Labour Convention, 2006).



Уютный салон на верхней палубе, откуда можно пройти в ходовую рубку

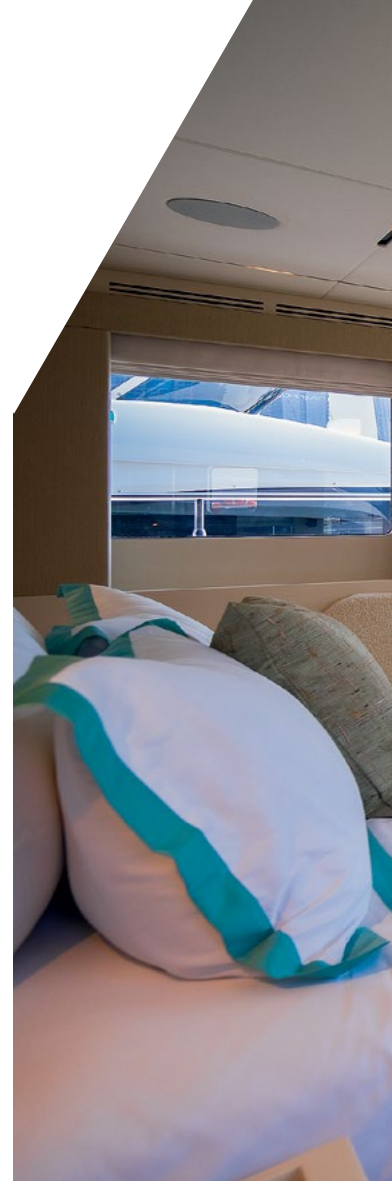




## ОЛЬГА РЕБАЙН,

генеральный директор Jonacor Marine

За два дня до начала выставки DIBS 2023 компания Gulf Craft провела дилер-митинг, на котором немалое внимание было уделено развитию линейки Nomad. Эти яхты — пока в семействе шесть моделей длиной от 65 до 101 фута — оказались очень интересны клиентам многих стран благодаря их техническим характеристикам: запасу хода, надежности, экономичности, — а также комфорту на борту, экологичности и, конечно, безопасности, особенно важной в долгих путешествиях. На встрече дилеров с руководством Gulf Craft говорили также о новом дизайне, перспективных технологиях с разумным подходом к использованию ресурсов, которые уже начали применять при строительстве Nomad 101, об ожидаемых моделях. Будем делиться новостями с читателями журнала.



Осталось заглянуть в помещения верхней палубы. Там расположены панорамный и вполне уютный лаунж-салон (тоже с мраморными деталями в виде кофейного столика) и ходовая рубка — царство капитана. Длинный, почти от борта до борта, пост управления вместили на приборной панели, наверное, все, что используют не только на яхтах, но и в коммерческом флоте. Во всяком случае, при первом взгляде глаза разбегаются, и требуется время, чтобы освоиться в этом скоплении экранов, циферблатов, рукояток, клавиш и т. д., и т. п. Но пусть с ними разбирается капитан — ему управлять яхтой в море.



Носовая VIP-каюта на нижней палубе. Здесь не так просторно, как в мастер-каюте, но интерьер выглядит привлекательным





Интерьер апартаментов  
владельца на главной  
палубе с панорамным  
остеклением  
и отдельным выходом  
на палубу

## ОКЕАНСКИЙ ЗАМАХ

Само название бренда Nomad («странник», «кочевник», «бродяга» — англ.) подразумевает, что эти яхты созданы для покорения морских просторов. В качестве главных двигателей Nomad 101 получил два дизельных MAN V12-1550 (1550 л.с.), с которыми, как сообщает верфь, может развивать на максимуме оборотов (2200 об/мин) скорость 19 узлов. На экономическом ходу, по данным верфи, при скорости 10–12 узлов (около 1400 об/мин) запас хода превысит 1000 миль. Дальность плавания на максимальной скорости составит порядка 400 миль.

Вместе с тем из спецификации, подготовленной для выставки, следует, что в проекте Nomad 101 предусмотрена установка более мощных MAN V12-1900 (1900 л.с.). Это позволит поднять скорость до 24 узлов (2300 об/мин), что практически не отразится на дальности плавания как на полном ходу, так и на скорости экономического хода, но на 20% увеличит расход топлива.

Теперь собственно о мореходности. Верфь позиционирует яхты Nomad как практичные суда для тех, кто любит открывать для себя новые круизные маршруты. Поэтому, помимо необходимого судового, навигационного и бытового оборудования (на борту предусмотрено все и в полной

мере), Nomad 101 должен иметь соответствующий корпус. Gulf Craft давно работает со стеклопластиком, применяя все современные технологии. По словам представителей верфи, яхты серии Nomad разработаны с несколько увеличенным запасом прочности корпуса. У Nomad 101 однозначно острые носовые ватерлинии, что способствует безударному прохождению волн. Также могу предположить (на выставке под водой не видно), что обводы получили скругленную скулу и кормовой подзор — как на других моделях линейки, имеющих наивысшую категорию мореходности RCD «А», прежде расшифровывавшуюся как Ocean.

Океан входит и в планы владельца первой яхты Nomad 101, показанной на DIBS. Он собирается перейти на ней из ОАЭ в Австралию, в Сидней, где в первых числах августа состоится яхтенная выставка. Маршрут протяженностью более 8000 миль пройдет по нескольким морям и Индийскому океану. Предварительная экспертная прокладка показывает осуществимость такого путешествия; оно займет почти месяц при средней скорости 12–13 узлов и непродолжительных стоянках в гаванях для дозаправки и пополнения припасов.

Что ж, большому кораблю — большое плавание. Звание «суперяхты» обязывает! **YMAG**



# «НЬЮМБА» УХОДИТ В ОТРЫВ

Текст: **Алексей Кириллов**

Фото: **Southern Wind**



Считается, что для каждого дела нужен свой инструмент, и любой мультитул — не более чем компромисс. Во многих сферах жизни это действительно так, однако не каждому по карману держать несколько разнотипных яхт для гонок, путешествий и обычного непродолжительного отдыха. А посему верфи и дизайнеры не прекращают искать идеальный рецепт создания многофункциональной яхты, которая бы ни в чем не уступала более специализированным моделям. Примеров немало, и у некоторых это получается лучше, чем у других.

Несмотря на то что *Nyumba* — уже четвертая яхта проекта SW96, она стала для южноафриканской верфи Southern Wind важной вехой, и вот почему. Прежде всего, это ее первая лодка с гибридной пропульсивной установкой. Кроме того, это первая парусная яхта длиной менее 100 футов, на которой применили последовательный гибридный с высоковольтной энергетической системой. Наконец, у нее такое количество модификаций по сравнению с первыми тремя корпусами SW96 (*Sorceress*, *Seatius* и *Ammonite*), что она выходит далеко за рамки линейки smart custom.

Как это нередко случается, вдохновил на создание такой яхты заказчик — молодой, страстный и в то же время опытный яхтсмен с далекоидущими целями. Ему нужна была быстроходная круизная лодка с максимально эффективным расходом энергии, на которой бы они с женой смогли путешествовать вокруг света, обходясь минимальным экипажем. Владельцу *Nyumba* уже доводилось много ходить на карбоновом гоночно-круизном паруснике меньшей длины, и самое

важное для него — не участие в престижных регатах от случая к случаю, а ежедневное наслаждение самим процессом движения под парусом на высокой скорости.

«*Nyumba* — это его третья парусная яхта и первая от Southern Wind, — рассказывает коммерческий директор верфи Андреа Микели. — Задание на разработку дизайна было, мягко говоря, очень глубоким и амбициозным. Таким ожиданиям могла соответствовать только smart custom или полностью кастомная яхта». Обсудив оба варианта, клиент выбрал первый, поскольку стремился найти золотую середину между яхтой мечты и целесообразным подходом к ее проектированию и строительству.

Обводы корпуса SW96 сочетают в себе лучшие наработки Farr Yacht Design для быстроходных парусников. Острые носовые обводы с телесной нижней частью форштевня предотвращают слеминг, сравнительно небольшая площадь смоченной поверхности при отношении ширины корпуса к осадке 5,84, а также низкий и широкий сбалансированный



Обводы корпуса SW96 сочетают в себе лучшие наработки Farr Yacht Design для быстроходных парусников

Длина  
**29,20 м**  
(без бушприта)

Ширина  
**6,90 м**

Осадка  
**3,40/5,50 м**  
(подъемный киль)

Водоизмещение  
**58,8 т**

Запас топлива  
**3680 л**

Запас воды  
**1700 л**

Генераторы  
**2 × HybriGen**  
(120 кВт)

Каюты  
**3 + 1**

Пассажиры  
**6 чел.**

Экипаж  
**2–4 чел.**

Дизайн  
**Nauta Design/  
Southern Wind/  
Farr Yacht Design**



транец обеспечивают яхте отличные динамические характеристики за счет увеличения длины ватерлинии в различных условиях. Как отмечает Джим Шмикер, вице-президент конструкторского бюро Farr Yacht Design, при движении под умеренным и сильным ветром, когда крен доходит до 20°, носовая часть слегка заглубляется в воду, что улучшает ход. У лодки минимальное волнообразование, и за кормой не образуется «петушиный хвост». Сам корпус представляет собой трехслойный композитный сэндвич, где внутренняя и внешняя части борта отформованы из карбона с эпоксидной смолой, а сердцевина заполнена вспененным полимерным материалом Corecell.

Чтобы скомпенсировать дополнительный вес гибридной пропульсивной системы и сопротивление более крупных выступающих подводных частей, стандартный корпус SW96 удлинили на полметра и на 9,5% увеличили площадь грота, изменив форму его вершины с треугольной на прямоугольную. Компания Hall Spars изготовила для *Nyumba* карбоновые мачту и гик, плюс для снижения веса на палубе используются долговечные титановые фитинги. Помимо обычных гидравлических лебедок, на яхте установлена патентованная итальянская система Cariboni Magic Trim, где используется гидравлический цилиндр двойного действия с приводным механизмом, помещенный внутри гика. По мере выдвижения штока такого устройства грота-шкот, проходящий через блоки в его концевых оголовках, выбирается на длину, в четыре раза превышающую ход штока. При этом усилие в гидроцилиндре снижается (наподобие системы блоков, где, проигрывая в длине, выигрываешь в усилии). Таким образом, экипаж может выбирать способ управления парусами: по классике вручную на регатах, когда достаточно людей, или с использованием автоматики во время круизов.

Доработкой корпуса дело не ограничилось, и заказчик, помимо прочего увлекающийся суперкарами, попросил верфь придумать новую, более спортивную надстройку.

«Дизайн надстройки *Nyumba* представляет собой эволюцию концепции GT на недавно построенной SW105 GT *Taniwha*, — поясняет Массимо Джино, сооснователь студии Nauta Design. — Некоторые детали мы изменили так, чтобы они удовлетворяли пожеланиям владельца». Так, например, погон гика-шкота максимально сдвинули в корму, чтобы снизить нагрузки, лежаки в кокпите укоротили, получив больше пространства для перемещения экипажа, а посты управления, наоборот, перенесли чуть вперед и ближе к бортам для лучшего обзора и контроля над парусами. В итоге чистая, не загроможденная оборудованием эргономичная палуба позволяет свободно передвигаться и отлично выглядит.

Кстати, обратите внимание, что рулевые консоли смонтированы на специально спроектированных выносных опорах, и место крепления штурвалов напоминает ступицу гребного винта. Это было еще одним особым пожеланием клиента. Простоту дизайна, о которой не без гордости говорит Джим Шмикер, подчеркивает выбранная цветовая схема: строгий темно-серый корпус начисто лишен каких-либо цветных полос в районе ватерлинии и линии палубы. Этот образ дополняют темные титановые лебедки и фитинги, а также серая необрастающая краска.



Nauta Design спроектировала надстройку для *Nyumba* в стиле GT и доработала планировку кормовой части палубы под требования владельца

«Заказчик очень хорошо представлял, что именно нужно его семье в отношении планировки палуб, — добавляет Андреа Микели. — Например, он настоял на более крупной купальной платформе, поэтому мы спроектировали приватный «пляжный клуб» площадью более 8,5 кв. м у самой воды, куда ведет стационарный композитный трап». Действительно, платформа-трансформер на *Nyumba* отличается от таковой на предыдущих лодках и состоит из двух складных секций: широкой вертикальной и узкой горизонтальной. В походном положении они являются частью транца и палубы соответственно, находясь с ними заподлицо. В разложенном виде широкая секция служит «пляжем», а узкую можно приподнять, чтобы отражать внезапно набегające волны, которые могут смыть с платформы водные «игрушки» или сильно залить гараж.

Будучи успешным бизнесменом, владелец *Nyumba* стремился во что бы то ни стало построить себе инновационную лодку, и при выборе верфи большую роль сыграла готовность Southern Wind доработать техническую платформу SW96, добавив в нее гибридную пропульсивную систему





Кастомная раскладная двухсекционная кормовая платформа образует удобный «пляж» у самой воды

и гидрогенерацию. Узнав о том, что компания сотрудничает с британским оборонным гигантом BAE Systems, он загорелся еще больше и непременно захотел стать первым владельцем такой гибридной яхты. Впрочем, по словам Андреа Микели, порывы заказчика оставались в разумных рамках, и тот не вынуждал верфь рисковать, используя непроверенные технологии. К примеру, он согласился с советом не выносить высоковольтные компоненты (650 В постоянного тока) за пределы моторного отсека и одобрил предложенный баланс между инновациями и надежностью систем.

Моторный отсек пришлось полностью перепланировать таким образом, чтобы эффективно охлаждать все электрические узлы, работающие под высоким напряжением. На обычных SW96 стоят два маршевых дизеля Steug мощностью 279 л.с. и пара генераторов (около 20 кВт), тогда как у *Nyumba* два генератора HуbriGen по 120 кВт сопряжены с единственным компактным электромотором. Генераторы способны полностью зарядить аккумуляторы всего за полчаса, а когда яхта идет под парусами, они работают на минимальной мощности и только тогда, когда это необходимо, чтобы пассажиров не беспокоил шум. Оба решения сопоставимы по массе оборудования и занимаемой площади, однако чуть более тяжелый гибридный вариант выигрывает за счет оптимального распределения веса и лучшего доступа к узлам и агрегатам, в том числе к модулю управления шагом винта Hundedsted производства АВ Marine.





В просторном и очень светлом салоне комфортно отдыхать во время длинных океанских переходов, особенно когда погода не очень



В носовой мастер-каюте видны практичный подход к планировке и внимание к деталям



Яхта соответствует стандартам IMO Tier III и построена по требованиям RINA для чартерных яхт, что само по себе уже немалое достижение для такого сравнительно небольшого и насыщенного оборудованием парусника. «За штурвалом *Nyumba* ощущается как 60-футовая лодка, — делится впечатлениями Андреа Микели. — Когда находишься на палубе или внутри, то воспринимается как суперяхта, а если взять бортовые системы, то она опережает время и отличается решениями, характерными для гигаяхт».

На нижней палубе *Nyumba* обустроено четыре двухместные каюты: мастер-каюта в носовой части, две гостевые ближе к миделю и каюта экипажа в корме, рядом с камбузом. Каждая снабжена собственным санузлом и хорошо освещена за счет иллюминаторов и люков в потолке. Это относится и к салону, над центральной частью которого расположено огромное, интегрированное в приземистую карбоновую надстройку световое окно. Наряду с ведущей на палубу прозрачной сдвижной дверью оно позволяет солнцу освещать салон так, что там не чувствуешь себя словно в темной коробке. Учитывая, что во время океанских переходов пассажирам предстоит проводить внутри немало времени, это очень важный момент.



Великолепно оснащенное штурманское место расположено рядом со служебным трапом на главную палубу



Во всех гостевых санузлах есть световые люки и нетесные душевые кабины

Планировка SW96 предусматривает вторую каюту экипажа, однако на *Nyumba* из нее сделали зону отдыха, где можно уединиться и, например, посмотреть фильм, развалившись на широком диване. Шкиперское место находится по другую сторону динетты и прекрасно оснащено. Кроме навигационной и технической информации, на один из четырех дисплеев выводится изображение с установленной под водой (на руле) видеокамеры, позволяющее следить за состоянием гребного винта. Благодаря расположенному рядом трапу на палубу экипаж может перемещаться между постами управления, шкиперским местом и своими каютами, минуя гостевые зоны.

Капитан *Nyumba* Ник Бургесс участвовал в строительстве и с большим энтузиазмом отзываясь о яхте, которую ему доверили, и о том, как верфь достраивала ее в условиях дефицита компонентов. Непросто было и доставить лодку из эллинга к морю: в декабре ее везли ночью на трейлере порядка 20 км по окраинам Кейптауна, а дальше ждали погоды для спуска, ведь юго-восточный ветер в тех краях нередко достигает 50 узлов. Теперь все трудности позади, лодка успешно прошла ходовые испытания, и счастливый владелец готовится к давно задуманным путешествиям.

«Все его предыдущие яхты тоже назывались *Nyumba*, — говорит Марко Альберти, генеральный директор Southern Wind. — На языке суахили это значит “дом”, и я полагаю, что благодаря тесному взаимодействию с женой владельца в плане оформления интерьеров нам действительно удалось сделать так, что на *Nyumba* они будут чувствовать себя как дома». **YMAG**



# МОРЕ, СТИЛЬ, ТЕХНОЛОГИИ БУДУЩЕГО

Текст: **Глеб Смирнов**  
Фото: **First Yacht Group**

Ты думаешь, что итальянцы — это только гастрономия и мода? Ничего подобного. Итальянцы — это в первую очередь море. (Из разговора с уличным музыкантом в порту Ливорно)





Верфи Cranchi  
больше  
150 лет, и все  
это время ею  
управляет  
одна семья

Достаточно посмотреть на береговую линию страны, чтобы понять: море — в душе у каждого итальянца. И к любви к морю тут смело можно добавить любовь к красоте, путешествиям и чувству стиля. Горячая получается смесь! Неудивительно, что в Италии полно верфей, которые строят невероятно красивые моторные и парусные яхты. Здесь сотни лет оттачивали мастерство корабельщиков, строители яхт, инженеры и дизайнеры. Одна из старейших верфей — Cranchi — и сегодня строит яхты, в которых утонченный дизайн сочетается с последними техническими достижениями индустрии. Верфь была основана в 1870 году Джованни Кранки и вот уже 150 лет начинает постройку очередного шедевра аккуратно и вдумчиво, имея в своем распоряжении лучших инженеров и дизайнеров.

За полтора столетия Cranchi выработала пять принципов деятельности, за которые ее уважают яхтсмены по всему миру.

Во-первых, это приверженность истории и культуре своей страны. Итальянскую яхту (если она построена с душой) можно узнать сразу. Обводы, интерьер, мелкие детали — все это Cranchi тщательно продумывает и воплощает в соответствии с национальными традициями дизайна и высоким уровнем качества.

Во-вторых, стиль. Итальянский стиль — это очень широкое понятие. В случае с Cranchi это сочетание цветов, мебели, аксессуаров, игра со светом и пространством. Все это в совокупности делает эти яхты узнаваемыми как снаружи, так и внутри. С верфью сотрудничают дизайнеры из Christian Grande DesignWorks, Studio Zuccon International Project, Pastrovich Studio — законодатели моды в яхтенном бизнесе, работающие только с лучшими.

В-третьих, технологии. Инженеры Cranchi находятся в постоянном поиске и оценке последних достижений в области производства, ходкости и управляемости яхт, безопасности и комфорта — от новейших материалов до сложнейшей инженерной инфраструктуры.

Четвертый столп, на котором держится Cranchi, — качество и надежность. Разумеется, каждую новую яхту подвергают испытаниям и тщательному контролю качества, чтобы гарантировать владельцу эффективность, безопасность и практичность. Для инженеров верфи главное, чтобы судно не доставляло никаких неудобств, чтобы заказчик не задумывался о мелочах и мог полностью сконцентрироваться на удовольствии от владения яхтой.

И, наконец, в-пятых, — разнообразие модельного ряда. Начав с небольших стильных моторных катеров, Cranchi развилась в серьезного судостроителя. Путешествие, прогулка, отдых и веселье на воде — для каждого сценария найдется подходящая лодка, от небольших прогулочных катеров до суперяхт.





В Cranchi старались всегда быть лучшими в применении новых технологий. Системы, порой уникальные, обеспечивают максимальный комфорт и безопасность на борту. Так, например, специальные купальные платформы для спуска гидроцикла и тендера дальновидные инженеры верфи дали возможность превращать в купальные лаунж-зоны с зонтиками и шезлонгами. Пропульсивная установка Volvo Penta IPS вкупе с джойстиком позволяет легко управлять яхтой при маневрировании в порту и на ходу плюс делает яхту весьма экономичной. Благодаря semi-custom-подходу владельцы легко могут изменять площадь кают и планировку общего пространства на яхте, что делает ее более гибкой и адаптивной к различным нуждам. Автоматические плавниковые стабилизаторы Humphree ранее применялись в основном на суперяхтах. Они выравнивают крен в циркуляции и уменьшают период и амплитуду качки, что положительно влияет на мореходность и безопасность экипажа и гостей. Cranchi применили их на 78-й, 67-й и 62-й моделях.

Одна из главных инноваций, которую внедрила верфь, касается основы основ — корпуса яхт. Композитные материалы (стекловолокно, кевлар, карбон) используются в комбинации с технологией вакуумной инфузии. Это позволяет создавать более легкие и быстрые яхты, а также уменьшать вредное воздействие на окружающую среду. Комплексная технология формовки композитной конструкции на основе эпоксидной смолы предусматривает нанесение в матрицу

работом гелькоута (наружный слой) с последующим формированием многослойной структуры с усилением карбона и кевлара в средних слоях. Слой за слоем формируется корпус. Затем он целиком помещается в печь, где под воздействием температуры превращается в монолит.

Эти достижения применяются на всей линейке Cranchi в той или иной степени. Ну а в разнообразии моделей верфи не откажешь. Здесь выпускают 15 моделей яхт длиной от 26 до 78 футов, которые представлены в трех основных сериях: Flybridge, Hard Top и люксовые каютные катера.

В линейке Flybridge есть 67 Sessantasette и 78 Settantotto с тремя и четырьмя каютами, просторными открытыми палубами и салонами. В 2023 году верфь презентует новую 62-футовую яхту, а в 2024-м — 53-футовую модель. Обе новинки разработаны студией Christian Grande и уже вызвали большой интерес у поклонников бренда.

Линейка Hard Top включает в себя быстроходные модели M44HT, 60ST и 60HT с жесткой крышей со сдвижной секцией, легкие в управлении и весьма серьезные по своим мореходным качествам. Они идеально подходят для длительных круизов и отдыха на воде.

В категории Luxury — модели E26 Classic, E30 Endurance, Z35 Cruiser и топовая A46 Luxury Tender. Эти яхты отличаются большими открытыми палубами, удобными каютами. Из них всегда можно выбрать что-то под свои задачи: катер выходного дня или, например, лодку для круиза по островам.



## 78 SETTANTOTTO

У флагманской модели (длина 25,2 м) есть все, что нужно для жизни на воде: просторный гараж, плавниковые стабилизаторы качки, отдельные зоны команды и гостей, столовая с видом на море, камбуз в отдельном помещении, система полной автоматизации. С тремя установками Volvo Penta D13-IPS1350 по 1000 л.с. она разгоняется до 30 узлов.

Яхта имеет категорию «А» и позволяет путешествовать без ограничений, что существенно расширяет регион плавания. То есть выполнены все жесткие требования СЕ, в том числе касающиеся прочности и остойчивости. К примеру, снижение центра тяжести обеспечивает «угол опрокидывания» 89°.



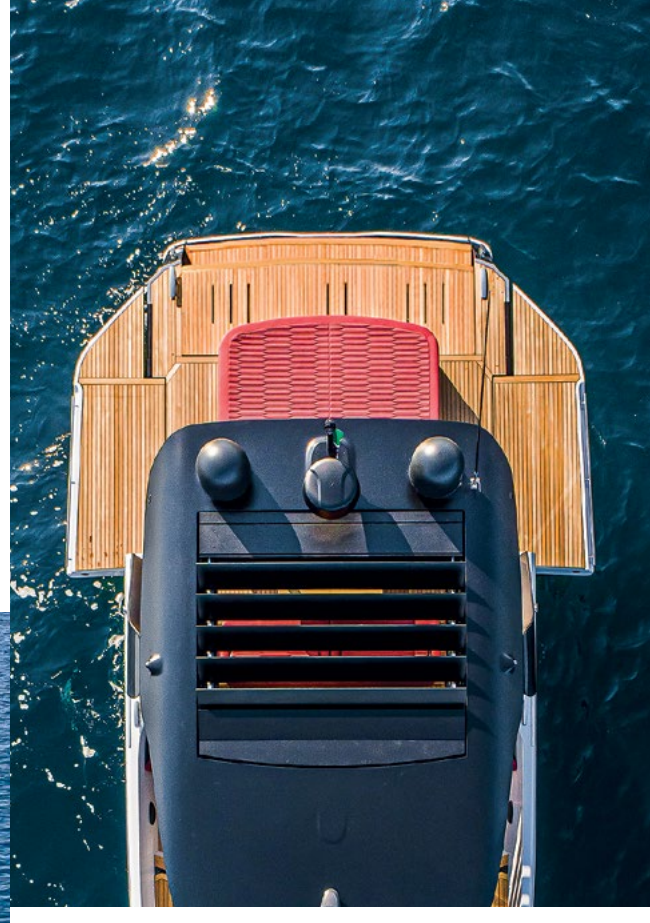
## 62 SESSANTADUE

Эта 20-метровая яхта специально разработана для семейных круизов. На борту три просторные каюты, каждая с собственным санузлом, кухня вынесена к корме и, по задумке дизайнеров, соединяет зону столовой с кокпитом. Большие панорамные окна и много открытого пространства на носу и на флайбридже делают яхту серьезным конкурентом для «одноклассников». Она оснащена двумя установками Volvo Penta D13-IPS1350 по 1000 л.с.



## A46 LUXURY TENDER

Владелец этой модели получает большую кормовую палубу и спортивную рулевую консоль. Яхта имеет две просторные зоны для загораения и столовую с полноценным камбузом. По бортам у кормы откидные платформы увеличивают ширину кокпита до 6,3 м и вкуче с основной палубой и гидравлической купальной платформой формируют настоящую террасу с видом на море — комфортное пространство для отдыха, принятия солнечных ванн и вечеринок.



## M44HT

Эта модель — среди бестселлеров верфи. M44HT предлагает все, чего ожидаешь от моторной яхты: мощность, комфорт, пространство и множество опций, в том числе гараж для тендера и водных «игрушек», барбекю в кокпите. Яхтой, одинаково удобной для отдыха семьей и в компании друзей, можно управлять при помощи небольшого экипажа или самостоятельно. Она гарантирует минимальные расходы на стоянку. Изюминка Cranchi M44HT — самый большой в своем классе сдвижной люк.



## Z35 CRUISER

Эта 12-метровая яхта — номинант премии European Powerboat of the Year 2018. Тут к услугам гостей две каюты и просторный салон, просторный кокпит с баром и удобными сиденьями, большое открытое пространство на корме, которое идеально подходит для купания и принятия солнечных ванн. Судно оснащено двумя дизельными Volvo Penta D4 по 270 л.с. и развивает максимальную скорость 34 узла.



## ENDURANCE 30

У этой модели 10 вариантов цветов корпуса, четыре полноценных спальных места в двух каютах, галюнь — и все это на 10 метрах длины! Две зоны для принятия солнечных ванн, на носу и корме, просторный кокпит с диваном и обеденным столиком, гриль и холодильник. На Endurance 30 удобно не только совершать дневные круизы, но и отправиться в многодневное путешествие с семьей.

Нарисованный нами «портрет» верфи может показаться если не идеальным, то сильно приукрашенным. Но мы оперировали фактами и постарались дать объективную оценку того, что итальянцы из Cranchi предлагают на своих яхтах и что помогает им добиваться лидерства в отрасли. Когда вы увидите любую модель итальянской Cranchi, убедитесь в этом сами. **YMAG**



# ВИДЕН НАМ БЕРЕГ ТУРЕЦКИИ

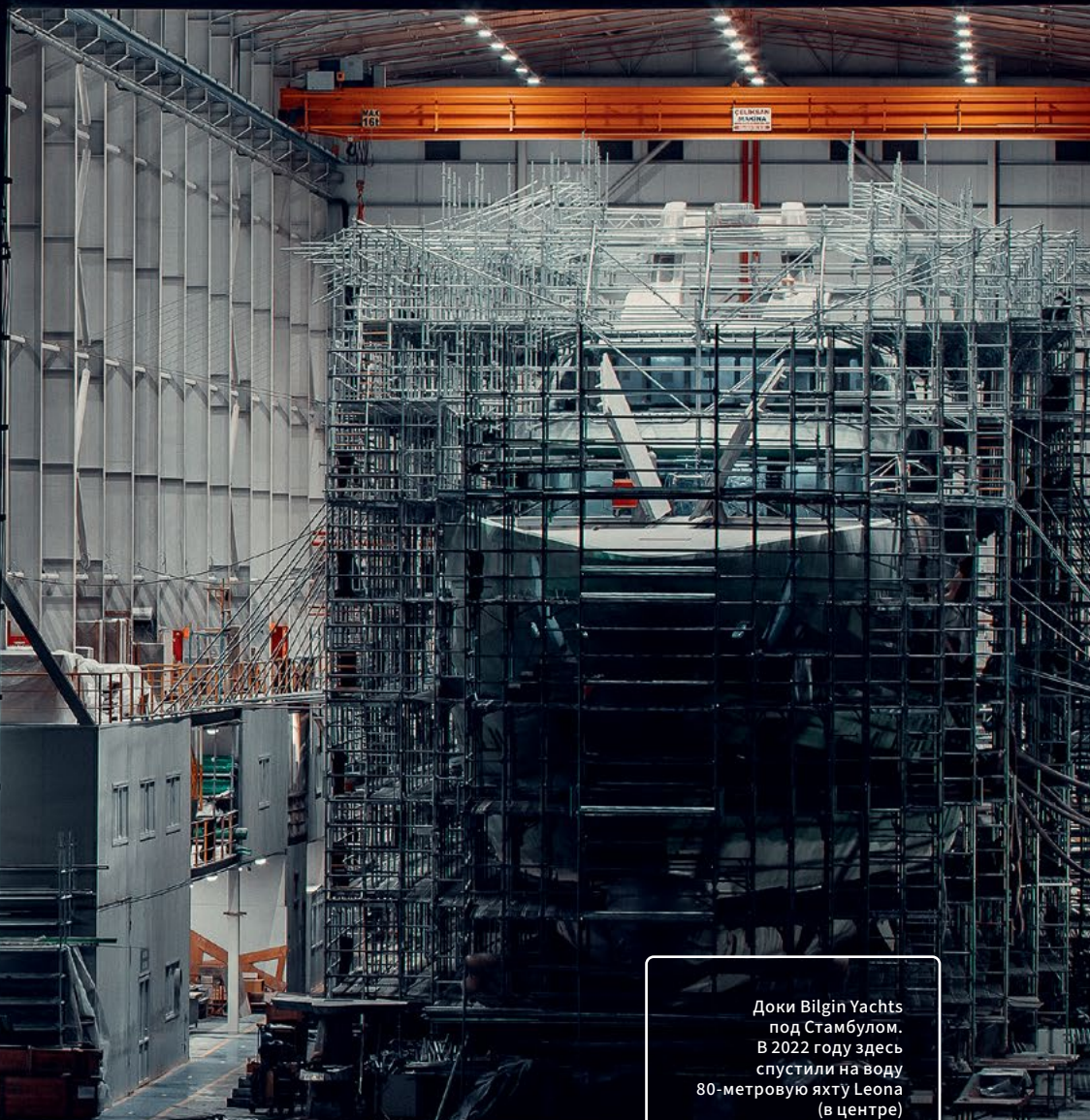
Текст: **Мария Мошкина**

Фото: **Bilgin Yachts, Sirena Marine, Numarine, Turquoise Yachts,**  
**Алина Гараженко, Ангелина Чудакова**



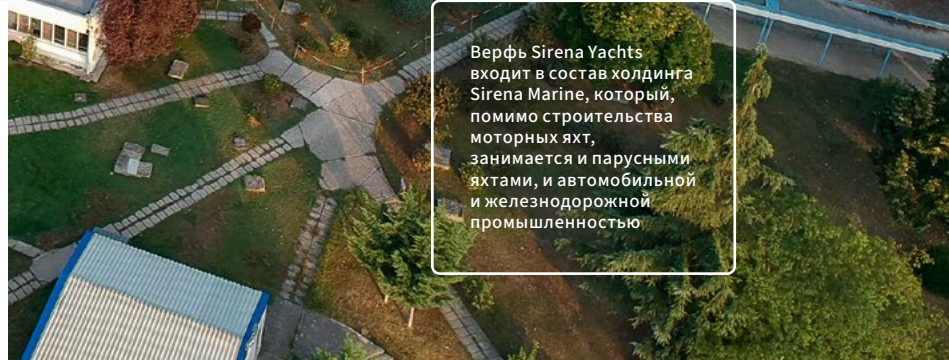


По данным рейтинга Global Order Book 2023, который опубликовали в конце прошлого года, Турция заняла четвертое место по объему строящихся яхт длиной от 24 м: 54 494, если в регистровых тоннах, и 102, если измерять проектами. Обошли страну такие гиганты, как Италия, Германия и Нидерланды. Мы решили, что это достойный повод обратить более пристальное внимание на то, что из себя представляет индустрия строительства яхт в этой стране.



Доки Bilgin Yachts  
под Стамбулом.  
В 2022 году здесь  
спустили на воду  
80-метровую яхту Leona  
(в центре)





Верфь Sirena Yachts входит в состав холдинга Sirena Marine, который, помимо строительства моторных яхт, занимается и парусными яхтами, и автомобильной и железнодорожной промышленностью



## АЛЕКСЕЙ ГОРСКИЙ,

### Premium Yachts

Единичные верфи могут позволить себе постройку яхт по полному циклу производства in house, включая изготовление мебели, раскрой тикового бруса, выпуск деталей из нержавеющей стали и т. д. Sirena Yachts отличается именно этим качеством. Конечно, играет роль то, что Sirena Yachts — один из небольших участков огромного бизнеса. Верфь принадлежит мощнейшему холдингу, финансово полностью независима и может наладить производство подобного типа.

В Турции 19 свободных экономических зон, и одна из них — Анталия, где сосредоточено около 80% всей яхтенной промышленности. За ней по объему производства следуют Тузла и Бодрум. Если последний больше известен как место производства традиционных турецких гулет, которые продолжают строить в основном для туристического и чартерного рынка, то Анталия и окрестности Стамбула — это регионы, где сконцентрировано производство серийных лодок и кастомных суперяхт. Востребованными турецкие верфи сделала не только возможность не платить НДС, если вашу лодку строят в свободной экономической зоне, и в целом более дешевая рабочая сила, чем в Европе, но и уровень мастерства местных рабочих. Турция — одна из тех стран, где высоко развита культура ручного труда, особенно работы с деревом и кожей, и к яхтам это имеет самое непосредственное отношение. Например, «круглобокие» гулеты делают из дерева не одну сотню лет. А на верфи Dream Ship Victory в Вобурне сейчас под надзором специалистов Burgess идет строительство 141-метровой четырехмачтовой стаксельной шхуны *Dream Symphony* с деревянным корпусом. Яхту обещают закончить в 2025 году, и она станет самой большой парусной яхтой в мире. Что еще делает честь турецким производителям яхт, так это открытость к сотрудничеству с мировыми звездами яхтенного дизайна, желание развиваться и, главное, абсолютно честное признание факта, что учиться им есть чему. Играет свою роль и географическое положение — выход к Средиземному, Эгейскому, Черному морям. И яхтсменов, конечно, привлекает возможность, получив яхту, сразу выйти на ней в плавание и поставить ее тут же, в хорошей марине.



Алексей Горский, генеральный директор компании Premium Yachts, представляющей верфь Sirena Yachts на российском рынке, делится своими наблюдениями: «Сейчас турецкая яхтенная промышленность как губка впитывает в себя все новинки на рынке. Никто не скрывает, что практически на всех верфях работают иностранные специалисты. Многие сотрудники верфи Sirena Yachts, например, учатся в Италии и Великобритании, перенимают международный опыт. На выставках я вижу, что представители итальянских верфей активно интересуются проектами и яхтами, которые демонстрирует Sirena Yachts. Все прекрасно понимают, что они уже составляют им конкуренцию».

Большинство современных успешных турецких верфей, строящих серийные яхты, сотрудничает с известными дизайнерами и инженерами-кораблестроителями. Для Sirena Yachts лодки проектируют Герман Фрерс, Лука Валлебона, Кор Д. Ровер, Томмазо Спадолини. С Alia Yachts, производящей полукастомные яхты, активно сотрудничают бюро Vripack, Sinot и Azure Yacht Design & Naval Architecture. Особняком стоит

верфь Numarine, которая не ограничилась совместной работой с такими известными специалистами, как Умберто Тальявини и Hot Lab Design, а «раскрутила» самого успешного на сегодня турецкого яхтенного дизайнера Джана Ялмана.

Что касается сроков поставки, то большинство верфей в настоящий момент сообщают о полной загруженности до 2025 года. На верфи VisionF, что под Стамбулом, есть несколько доступных слотов на модель VisionF 82 с поставкой в 2024 году.

«Книга заказов на модели со стальным корпусом: 32XP, 37XP и новой 40MXP — заполнена до конца 2025 года. Для передачи в 2024 году мы можем предложить несколько моделей из стеклопластика», — рассказали нам на верфи Numarine.

Алексей Глухов, брокер компании Nord Star Yachting, хорошо знаком с ситуацией на турецком рынке и подтверждает комментарии своих коллег: «Производства в Турции сейчас загружены максимально. Надо очень постараться найти такую верфь, у которой получится разместить заказ на следующий год. В основном заказы принимают на конец сезона 2025 года».

Премьера 25-метровой  
Sirena 78 состоялась  
на Cannes Yachting  
Festival в сентябре  
2022 года







## АЛЕКСЕЙ ГЛУХОВ,

**Nord Star Yachting**

Турецкий яхтенный рынок богат в первую очередь на брокераж. Здесь, конечно, покупают и новые лодки, но сделки на вторичном рынке все же преобладают. В страну приходит много лодок из Великобритании, Италии и других европейских стран. Турция — это европейский хаб по реализации подержанных яхт.



Генеральный директор верфи Numarine Омер Малаз (справа) и самый известный яхтенный дизайнер из Турции Джан Ялман





Верфь Numarine занимает нишу производителей яхт-эксплореров. В ее линейке есть модели с корпусами из стали и стеклопластика в популярных размерах от 22 до 37 м и несколько проектов большей длины

Особенным спросом в последние годы пользуются турецкие яхты экспедиционного класса. «Популярны модели Numarine 26XP, -32XP и -37XP, Bering B80, Mengi Yay NB 104/105, — комментирует Алексей Захаров, генеральный директор компании Consult Marine. — Что касается размера, то востребованы модели длиной порядка 24 м и 32–37-метровые лодки».

Среди основных рынков для турецких производителей яхт уже несколько лет фигурируют Россия и США. Верфь Numarine, например, большинство своих яхт из «стальной» линейки построила для американских клиентов; на них же большую ставку делают на Sirena Yachts. «Сейчас рынок № 1 для нас — это Америка. На втором месте Турция, на третьем — Европа. Когда мы начинали, Европа была на первом месте. Все меняется. Также мы в поиске серьезного партнера на азиатском рынке. В остальном мы довольны своим присутствием в мире и не хотим сильно разрастаться с сетью дилеров,

чтобы иметь возможность каждому из них уделять достаточно внимания», — говорит коммерческий директор верфи Али Онгер.

Очевидно, с приобретением яхты в Турции больших проблем не будет. Все дилеры утверждают, что платежи из России в Турцию проходят регулярно, но каждый будущий судовладелец должен быть готов к стандартной процедуре проверки финансовым департаментом верфи.

Сейчас все чаще стали говорить о нехватке мест в маринах. Например, турецкие гавани тянут до последнего, прежде чем объявить цены на следующий сезон. Это первый признак того, что места перестает хватать. Поскольку проблема перенаселенности марин в первую очередь сказывается на гражданах страны, владеющих яхтами, правительство Турции решило построить две новые марины, правда, пока не уточняется, где именно.



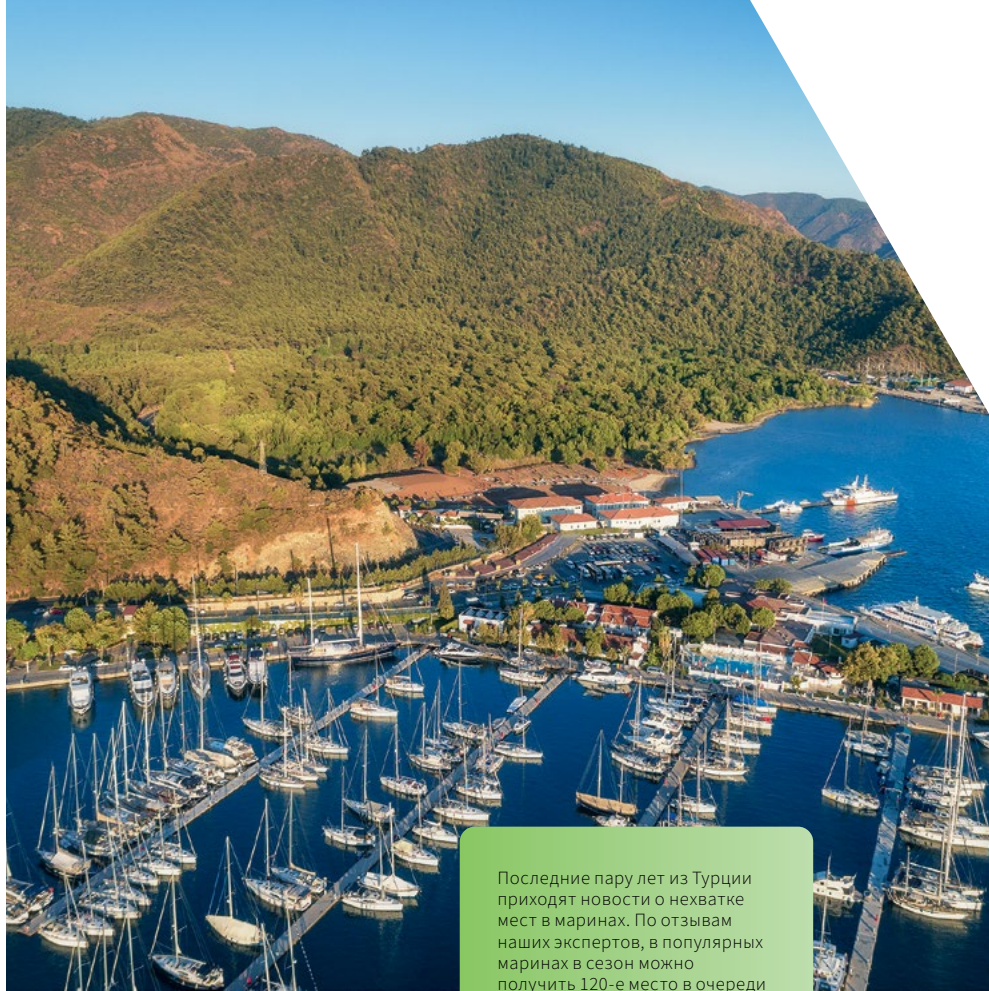


## АЛЕКСЕЙ ЗАХАРОВ,

Consult Marine

Мой личный топ марин в стране выглядят так: D-Marin Didim, Yalıkavak Marina, D-Marin Göcek, Setur Netsel Marmaris Marina, Viaport Marina Tuzla, West Istanbul Marina. В последние годы, правда, место найти стало сложнее: очень многие россияне перевели сюда свои яхты из Европы. Соответственно, и цены поднялись. В марине Гёджека, например, стоимость стоянки лодки с апреля по октябрь в четыре раза выше, чем на острове Родос в Греции.

Как обстоят дела с обслуживанием яхт? Основная яхтенная жизнь в стране сосредоточена на побережье от Анталии до Дидима, и здесь в каждой крупной марине есть площадки с подъемными кранами. Скажем, в Дидиме можно поднять для ремонта корпуса суперяхту длиной до 80 м. В Тузле под Стамбулом всегда специализировались на ремонте коммерческого флота, а сейчас сюда «подтянулся» и яхтенный сектор. Работают тут ответственнее. Алексей Захаров из Consult Marine связывает это с тем, что обслуживание коммерческого флота поднимает планку, так как в этом секторе за ремонтом судов внимательно надзирают классификационные общества. В Viaport Marina в Тузле есть необходимое современное оборудование, в том числе подъемные краны для яхт длиной до 45 м. Среди лучших компаний, с которыми доводилось иметь дело, Алексей Захаров называет Bars Marine и KRM. Также в стране развита сеть сервисов для двигателей: сертифицированные точки обслуживания Volvo Penta, например, есть буквально в каждом крупном приморском городе. Отзывы яхтсменов и их представителей, обслуживающих яхты в Турции, чаще всего положительные: здесь хорошо работают и с пластиком, и с металлом, и особенно с деревом. Но если у вас есть возможность направить



Последние пару лет из Турции приходят новости о нехватке мест в маринах. По отзывам наших экспертов, в популярных маринах в сезон можно получить 120-е место в очереди

капитана или механика наблюдать за процессом, это стоит сделать. Обслуживание генераторов, опреснителей, насосов, систем переработки сточных вод в целом тоже не вызывает вопросов к качеству работ, так как большинство турецких специалистов уже давно проходят обучение у производителей вышеперечисленных систем. Жалобы поступают лишь на соблюдение сроков и в целом более, так сказать, спокойное отношение к работе.

Если перед вами стоит задача сделать глубокий рефит суперяхты, в Турции этим давно и успешно занимаются крупные верфи вокруг Стамбула, строящие, в том числе, и кастомные яхты. Среди них хорошо известна Dupa — легенда турецкой яхтенной промышленности. На этой верфи была построена 72-метровая *Axioma* (бывшая *Red Square*), заложенная в 2007 году, но удивившая свет только в 2013-м как одна из первых современных турецких суперяхт. Сегодня на верфи Dupa активно занимаются рефитами, переоборудованием яхт, в том числе винтажных, и трудятся над проектами Эспена Ойно, Кена Фрейвоха и бюро Sinot. Рефит — серьезная статья дохода и для верфей RMC Marine, и для Aquacht, прославившейся 85-метровой яхтой *Victorious* (2020).

Турецкие верфи, которые не только занимаются рефитами, но и строят суперяхты на заказ, в последние годы активно развиваются и от выставки к выставке представляют реализованные и пока еще только задуманные проекты все интереснее и смелее. Так, в портфолио Turquoise Yachts есть совместные работы с Кеном Фрейвохом, с бюро Harrison Eidsgaard Design, с Филиппом Брианом и многими другими звездными дизайнерами. Рассказ о таких верфях — тема для отдельной статьи, и мы к ней еще вернемся. **YMAG**





Без преувеличения самая известная турецкая верфь, строящая суперяхты, — это Turquoise Yachts. На верфи очень берегут приватность своих клиентов, но недавно все же опубликовали новость об очередном спуске — 75-метровой Infinite Jest



Марина в Бодруме с видом на крепость — одна из самых населенных в стране



# ЖЕСТКИЕ ПРОТИВ ГИБКИХ

Как только на рынке появились компактные солнечные панели с приемлемым КПД и доступной ценой, яхтсмены сразу нашли им применение. Широкое распространение они получили на небольших парусных яхтах, где нехватка электричества вдали от марины — извечная проблема. Наблюдая за владельцами, кустарно оснащающими ими свои лодки, верфи быстро сориентировались и предложили готовые заводские решения. Сейчас солнечными панелями на борту уже никого не удивишь, однако вопрос достижения максимальной выработки электричества никуда не делся, и в последние годы наметились две стратегии позиционирования фотоэлектрических ячеек.

Текст: **Евгений Тихонов**

Фото: **PlanetSolar, Silent-Yachts, Sunreef Yachts, SunPower, ZEN Yachts**



В марте яхта Sunreef 80 Eco Marie-Joseph получила награду YCM Explorer Awards La Belle Classe Superyachts в номинации «Технологии и инновации»



Sunreef  
запатентовала  
технологиию  
интеграции  
гибких панелей  
в композитный  
корпус и пока  
не планирует  
продавать ее  
конкурентам

Соотношение площади  
горизонтальных  
и вертикальных панелей  
меняется от модели к модели  
и в среднем составляет 1:1



100' Sunreef  
power

127



Одни производители идут традиционным путем, монтируя жесткие панели на крышах и палубах своих лодок так же, как это делают на зданиях и прочих наземных конструкциях. Другие, коих пока меньшинство, используют гибкие панели, ламинируя их в корпус композитного судна, надстройку и даже рангоут под разными углами. Мне не раз доводилось слышать в профессиональных кругах одобрение и критику обоих вариантов, и в какой-то момент я решил разобраться с их преимуществами и недостатками для конечного пользователя.

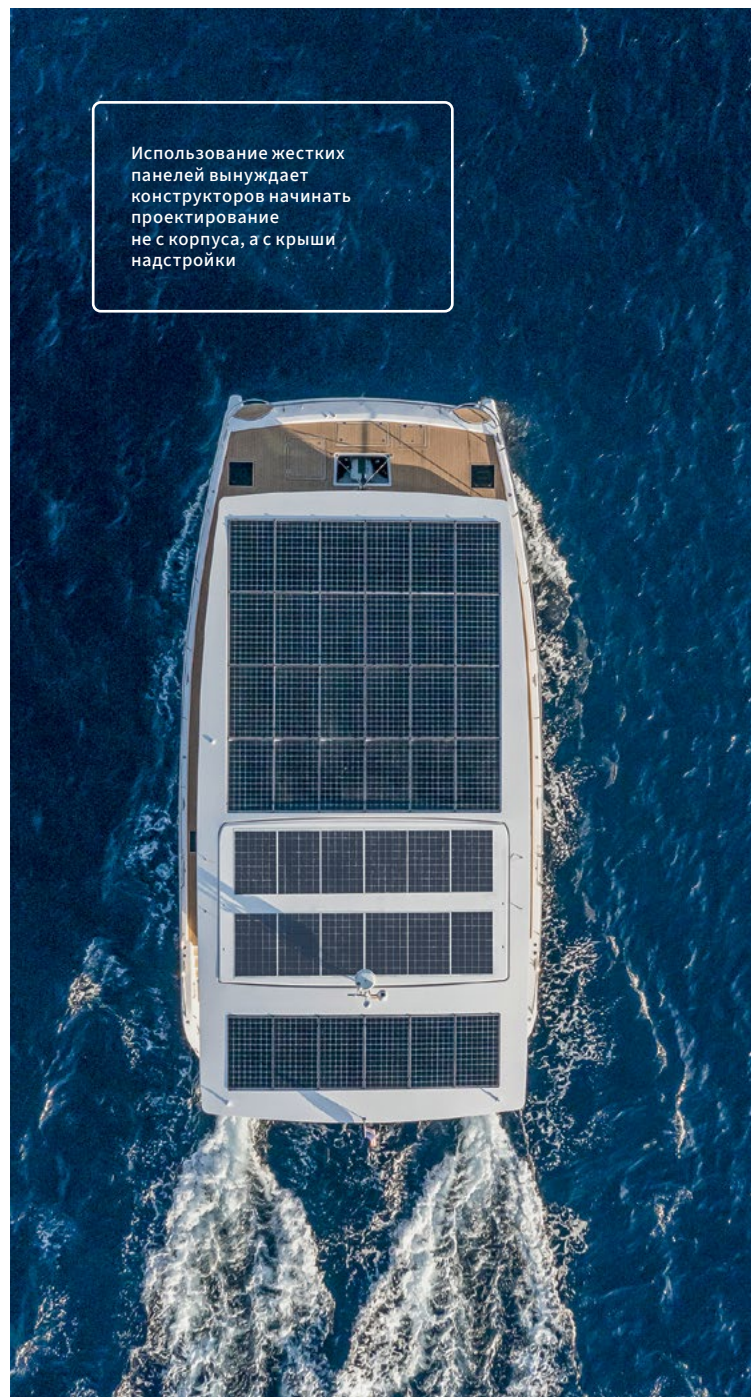
Прежде чем погрузиться в детали, проясню один важный момент, касающийся оптимальных размеров яхты на солнечной энергии. Если объект пропорционально увеличивается в размерах, его новый объем будет пропорционален кубу масштабирующего коэффициента, а новая площадь его поверхности — пропорциональна квадрату. Переведем это на простой язык. Получается, что чем меньше лодка, тем проще обеспечить ее потребности за счет солнечной энергии. И наоборот, чем крупнее яхта, тем больше ее объем и потребности в электричестве, а значит, острее сказывается недостаток площади для установки требуемого количества ячеек. Именно поэтому, например, производители суперяхт смотрят в сторону других альтернативных источников энергии и почти никогда не применяют солнечные панели.

В числе наиболее распространенных серийных прогулочных яхт, использующих энергию солнца, — парусные и моторные катамараны длиной 40–80 футов с гибридной или полностью электрической пропульсивной системой. Среди самых известных примеров — модели Eco верфи Sunreef Yachts и лодки Silent. Оба производителя используют качественные американские ячейки SunPower с относительно высоким КПД. При этом Silent принципиально выступает за горизонтальное крепление жестких панелей, тогда как в Sunreef научились интегрировать гибкие панели в композитные материалы и размещают их на любых доступных поверхностях. Каждая компания руководствуется собственными соображениями, и вот их аргументы.

«Гибкие панели всегда менее эффективны по сравнению с жесткими по одной простой причине, — рассказывает Михаэль Кёлер, основатель и генеральный директор Silent-Yachts. — Дело в том, что SunPower решила ставить фотоэлектрические ячейки самого высокого класса качества («А») исключительно в свои жесткие панели. Это решение обусловлено нюансами конкурентной борьбы, поэтому в гибкие панели попадают ячейки более низких классов. Различия между ними не такие значительные, но все же есть».

Впрочем, это не основная причина отказа Silent от гибких панелей. В компании считают, что нет смысла «облицовывать» вертикальные и наклонные поверхности фотоэлектрическими ячейками, так как они производят меньше энергии.

«Мы разговаривали с капитанами [Sunreef] и располагаем конкретными данными, — делится Михаэль Кёлер. — По ним абсолютно очевидно, что интегрированные в борта панели вырабатывают существенно меньше электричества — менее трети от того, что выдают наши. Нам нет смысла хитрить и обманывать клиентов. Пиковые значения генерации никому не интересны, поскольку для жизни на борту важна средне-суточная производительность. Именно она определяет запас хода на электротяге и время, которое вы можете провести на якорной стоянке, не запуская генератор. Это как зарплата до и после вычета налогов: людей интересует то, что они получают на руки».



Использование жестких панелей вынуждает конструкторов начинать проектирование не с корпуса, а с крыши надстройки

Еще один довод в пользу смонтированных на крыше надстройки жестких панелей связан с тем, насколько часто их приходится чистить. По словам Кёлера, увлеченного яхтсмена с богатым опытом, на Средиземном море они моют панели своего Silent 60 в среднем раз в месяц. Обычно надраивать лодку целиком приходится после «красного дождя» или сильной утренней росы, на которую оседают песок и пыль из воздуха. При этом обычный чистый ливень, наоборот, помогает смыть накопившуюся грязь. А вот экипажам катамаранов с интегрированными в корпус панелями приходится чуть ли не ежедневно мыть внешние борта. Если этого не делать, на поверхности быстро образуется налет соли, и КПД ячеек снижается.





Жесткие солнечные панели на крыше надстройки Silent 60 не требуют ежедневного ухода



Silent-Yachts уже строит 120-футовый экспедиционный катамаран с раздвижными секциями на сандеке





Катамаран Tûranor PlanetSolar (31 м) — наглядный пример того, как с увеличением объема судна проявляется недостаток площади для размещения солнечных панелей. Одно из решений этой проблемы — раздвижные конструкции

Почему же в Sunreef решили пойти этим путем, невзирая на, казалось бы, очевидные недостатки? «Мы начали разрабатывать технологию интеграции солнечных панелей в корпус четыре года назад, — поясняет основатель верфи Франсис Лапп. — Доступные на рынке панели мне не нравились, поскольку наши клиенты хотели, чтобы мы гарантировали им долговечность ячеек. Когда гибкие панели заламинированы в композит, их невозможно повредить, и я считаю, что за этим будущее».

Оппоненты такого подхода, среди которых и Михаэль Кёлер, ссылаются на то, что, во-первых, гелькоут со временем истирается, например, теми же кранцами, а во-вторых, интегрированные панели нельзя будет обновить, скажем, лет через десять, когда производители предложат рынку ячейки с более высоким КПД. Правда, сам Кёлер признает, что прогресс в этом направлении движется крайне медленно, и вполне вероятно, что качественного скачка не будет еще очень долго. Ну а чтобы владельцы не волновались за долговечность, Silent-Yachts дает 25 лет гарантии на свои солнечные панели, что сопоставимо со сроком жизненного цикла таких лодок.

В Sunreef не отрицают, что вертикально расположенные панели менее эффективны, чем горизонтальные. «Мы специально исследовали эту разницу и выяснили, что их КПД в пересчете на квадратный метр в среднем ниже на 20%», — рассказал Николас Лапп, возглавляющий направление НИОКР. Однако сама их возможность улавливать солнечные лучи, когда небесное светило расположено низко над горизонтом, компенсирует этот недостаток. Даже в полуденные часы, когда солнце в зените, ячейки на бортах продолжают генерировать электричество, улавливая отраженные от поверхности воды лучи.

Любопытно, что в регионах с интенсивным солнечным излучением и коротким световым днем (ОАЭ) суточная выработка энергии на борту Sunreef 80 Eco оказывается ниже, чем, например, в Турции, где световой день длиннее. Таким образом, более низкий КПД вертикальных панелей с лихвой компенсируется их способностью «собирать» энергию рано утром и перед закатом.

Для объективного сравнения суточной выработки электричества потребуется натурный эксперимент, где два катамарана проведут световой день в одном и том же месте. Пока такой возможности не представилось, нам остается оценивать ту самую «бесполезную» пиковую производительность. Заявлено, что 42 горизонтальные панели на Silent 60 совокупно выдают максимум 17 кВт, а у более крупного Silent 80 этот показатель достигнет 26 кВт. Заламинированные в корпус и надстройку гибкие панели на Sunreef 80 Eco (общая площадь 164 кв. м) вырабатывают на пике до 32 кВт. Анонсированный на выставке в Каннах Sunreef Supreme 70 Power сможет производить столько же за счет более плотной «облицовки» фотоэлектрическими ячейками.

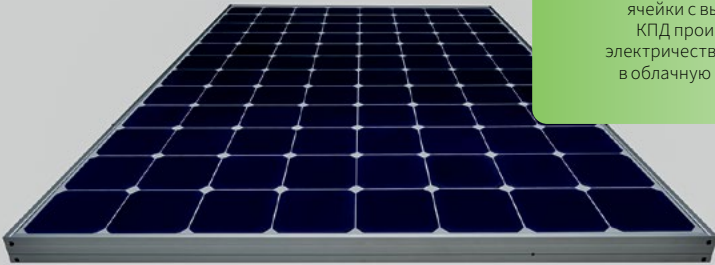
По словам испанского автогонщика Фернандо Алонсо, для которого Sunreef сейчас строит 60-футовый катамаран, во время его десятидневного отдыха на Sunreef 80 Eco на греческих островах в конце прошлого лета за сутки солнечные панели генерировали порядка 100 кВт. Пока его семья наслаждалась жизнью на яхте, Фернандо проверял, достоверны ли заявленные производителем параметры, удивившие его на бумаге. В итоге они оказались правдивыми: электричества хватало на кондиционер, бойлер, бытовые приборы и камбузное оборудование плюс в среднем на два часа неспешного





Проект катамарана ZEN 50 отличается высоким соотношением генерируемой энергии на единицу массы (1 кВт/т), однако дизайн этой яхты понравится не всем

Современные фотоэлектрические ячейки с высоким КПД производят электричество даже в облачную погоду



хода на электротяге. Владельцы Silent 60 также говорят о том, что в море они зачастую неделями не запускают генераторы, обходясь исключительно солнечной энергией. Разумеется, для детального сравнения необходимо вычислить среднесуточное потребление в каждом случае и убедиться, что люди не меняли привычный образ жизни ради экономии электричества.

Как видите, с технической точки зрения обе стратегии имеют свои плюсы и минусы, и нельзя сказать, что одна лучше другой. Тот и другой варианты позволяют эксплуатировать яхты со значительно меньшей вредной нагрузкой на окружающую среду и обеспечивают пользователям достаточно энергии для повседневных нужд.

На этом статью можно было бы закончить, но есть еще один важный момент, который нельзя обойти стороной. Это дизайн. Точнее, та свобода, которую дают проектировщикам гибкие солнечные панели. Сравните линии и формы Sunreef и Silent, чтобы лучше понять, о чем идет речь. Альберту Назарову, разработавшему Silent 60, как и многим другим конструкторам катамаранов с жесткими панелями, приходилось отталкиваться от почти плоской крыши надстройки с максимальной приемлемой площадью и подводить под нее все остальное. У Sunreef этого ограничения нет, ведь гибкими ячейками можно выстлать изогнутые поверхности, включая мачту. Если оставить за скобками стоимость, то вполне вероятно, что решающим фактором при выборе лодки для покупателей окажутся вовсе не особенности того или иного вида солнечных панелей, а то, как выглядит их будущая яхта. Ну а тут уж — сколько людей, столько и мнений. **YMAG**

Тонкие и гибкие панели SunPower различной формы и площади можно монтировать на изогнутые поверхности





# К ЧЕМУ ИДЕТ SANLORENZO?



Массимо Перотти,  
председатель Sanlorenzo





Производители яхт, работающие в сегменте 40+ м, хорошо понимают, что самое трудное в их бизнесе — найти способ развиваться, не утрачивая прибыльность компании. Этого сложно достичь даже на гребне волны идеальных рыночных условий, не говоря уж о периодах рецессии. Сейчас в отрасли сложилась ситуация, когда у верфей, по сути, нет выбора: чтобы не проиграть конкурентную борьбу до конца текущего десятилетия, они вынуждены искать пути декарбонизации своей продукции и производственных процессов, инвестируя в это значительные средства.

Текст: **Евгений Тихонов**

Фото: **Sanlorenzo**

«Других вариантов нет, мы обязаны сделать это, — признается Массимо Перотти, председатель компании Sanlorenzo, — и времени осталось очень мало». Дело в том, что в декабре прошлого года Международная морская организация (ИМО) скорректировала календарь декарбонизации мирового флота, сдвинув окончательные сроки полного отказа от ископаемого топлива с 2100 на 2050 год. Многих это шокировало: шутка ли — срезать полвека! Новая стратегия требует уменьшить выбросы вдвое уже к 2036 году, и, учитывая сравнительно низкий темп прогресса в судостроении, дедлайн буквально за углом.

На судоходство приходится 1,7% мировых выбросов парниковых газов, при этом прогулочные яхты производят лишь 0,22% от этого объема. Казалось бы, о чем переживать? Однако репутационные риски настолько велики, что отказаться от декарбонизации, сославшись на незначительный урон от яхт для окружающей среды, сейчас уже невозможно. По крайней мере в развитых странах, которые ратифицировали и ответственно выполняют Парижское соглашение по климату.

Оценив ситуацию, в Sanlorenzo решили, что пора действовать, и составили свою дорожную карту декарбонизации, которую Массимо Перотти обнародовал на выставке boot Düsseldorf 2023. Она подразумевает развитие по двум направлениям: верфь намерена постепенно переводить свои будущие суперяхты на метанол и замещать дизель водородом на лодках длиной до 30 м. В целом стратегия не новая, учитывая, что, например, Lürssen и Feadship уже строят такие суда, да и предложения небольших водородных катеров на рынке тоже есть. Однако Sanlorenzo хочет лидировать в этом направлении, а потому заключила ряд важных стратегических соглашений с MTU/Rolls-Royce, Siemens, Volvo Penta и EODEV, чтобы получить результат в кратчайшие сроки. Итак, каков их план?







Вес Bluegame HSV составит 5,5 т. На борту предусмотрены кресла для семи пассажиров и галюнь

## СИЛА В СПИРТЕ, БРАТ!

Уже следующим летом Sanlorenzo обещает спустить на воду и в сентябре показать в Монако 50-метровую суперяхту с риформером метанола и модульными топливными ячейками Siemens суммарной мощностью 100 кВт. Они будут преобразовывать смесь метанола и воды (3:2) в электричество без вредных побочных продуктов. Очевидно, что этой энергии хватит только для покрытия бытовых нужд, но, по словам Перотти, это огромное достижение на первом этапе.

Ранее сотрудники Water Revolution Foundation изучили типичные модели эксплуатации суперяхт и выяснили, что в движении они проводят в среднем десятую часть жизни, а остальное время стоят на якоре или в марине. Таким образом, топливные ячейки смогут решить большинство проблем с выбросом парниковых газов.

Сама по себе технология производства электричества из метанола достаточно зрелая, поскольку Siemens последние 20 лет разрабатывает и тестирует топливные ячейки вместе с немецкими и итальянскими ВМС. Установку из 20 модулей уже доставили на Sanlorenzo, чтобы смонтировать в корпус 50M Steel. Интеграция проходит под надзором регистра Ллойда, и параллельно там создают соответствующие правила и стандарты.

Следующий этап — строительство гибридной метанольной суперяхты к 2026 году, а еще через год — спуск на воду лодки, на которой вообще не будет ископаемого топлива. Здесь Sanlorenzo, как и многие другие производители, зави-

сит от инженерных успехов MTU/Rolls-Royce в создании работающих на метаноле двигателей внутреннего сгорания (маршевых и вспомогательных). Как только они появятся на рынке, отказ от дизеля существенно ускорится.

Впрочем, тут есть две загвоздки. Первая проблема касается расчетного срока службы таких энергетических систем. Пока с ним не все понятно, и необходимо сделать его сопоставимым со сроком службы существующих дизельных двигателей и генераторов. Вторая сложность связана с более низкой плотностью энергии метанола по сравнению с дизелем. Из-за этой разницы нужно устанавливать танки большего объема, чтобы обеспечить судну такую же автономность по топливу.

Как рассказал Паоло Бертетти, вице-президент Sanlorenzo по НИОКР, существующие правила регистров не позволяют построить яхту на метаноле длиной менее 50 м из-за требования иметь вокруг топливного танка коффердам шириной минимум 0,6 м. С одной стороны, эта полезная мера предотвращает просачивание метанола сквозь микропоры и трещины в металле в примыкающее пространство, но с другой, отнимает много места. Поскольку с инженерной точки зрения с этим пока ничего не поделаешь, Sanlorenzo планирует объединиться с другими производителями — членами ассоциации SYBASS, чтобы вместе лоббировать в ИМО возможность вычитать из расчета общей вместимости яхты объем, занимаемый дополнительным топливом.

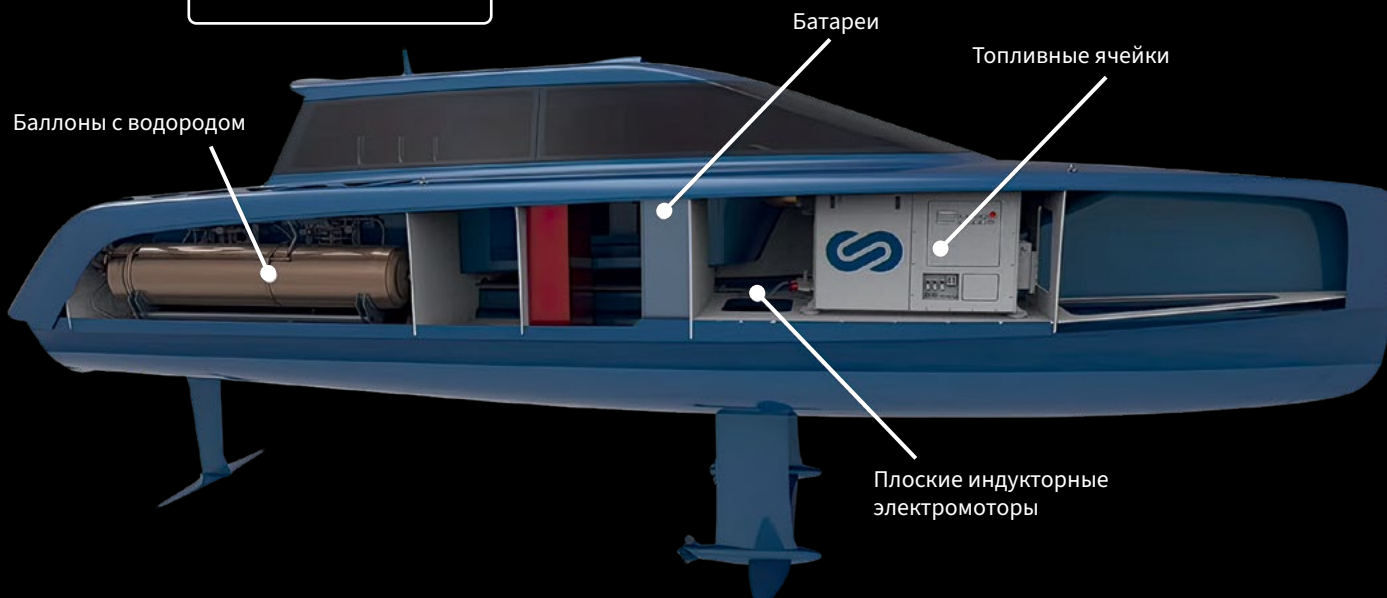


## НА ВОДОРОДЕ ПОБЛИЖЕ К ПРИРОДЕ

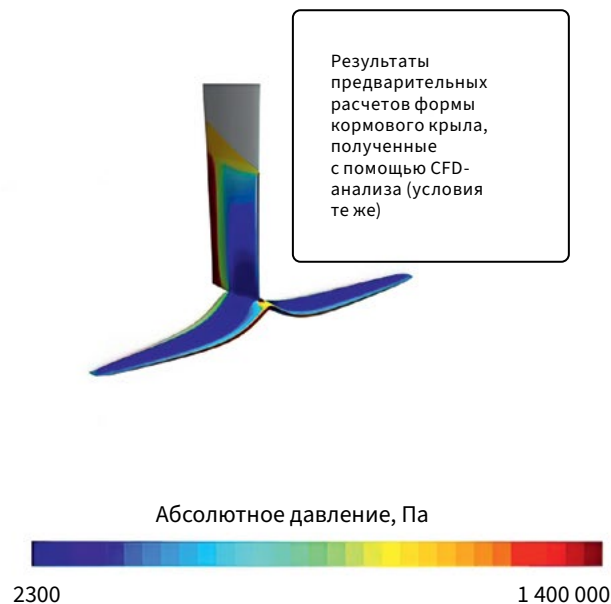
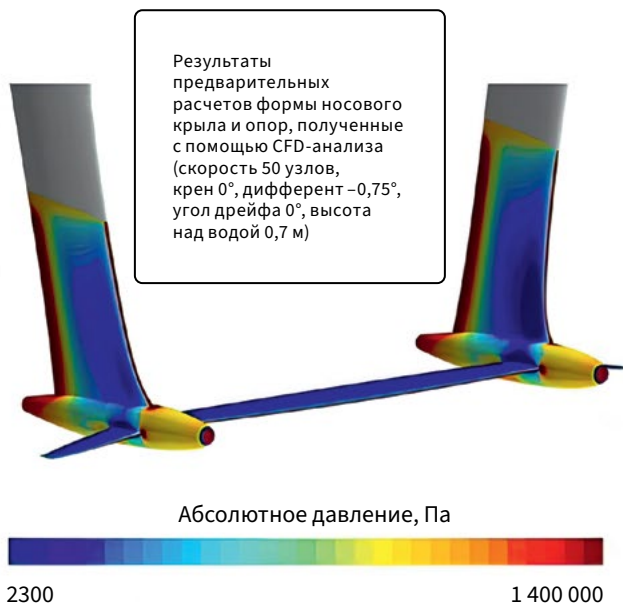
Sanlorenzo ведет еще два довольно амбициозных проекта по созданию углеродно-нейтральных яхт в рамках бренда Bluegame. Первый в компании называют American Magic, и он представляет собой карбоновый тендер Bluegame BGN для грядущей в 2024 году гонки на Кубок «Америки». Заявлено, что эта лодка длиной 10,8 м с катамаранным корпусом на подводных крыльях сможет развивать скорость до 50 узлов и проходить на одной заправке до 180 миль. Энергию для электромоторов будут вырабатывать из газообразного водорода топливные ячейки EODEV (70 кВт), и в качестве буфера-накопителя для электричества выступят аккумуляторные батареи. В проекте заняты талантливые конструкторы, среди которых Лука Сантелла, Филипп Бриан и Мирко Опранди, а софт для динамического управления подводными крыльями пишет программист, прежде работавший на команду Emirates Team New Zealand (ETNZ). Они сумели уместить все движущиеся механические части в опоры переднего крыла, не увеличивая их размеры и вес, а также сохранив оптимальную гидродинамику. В итоге титановое крыло получило подвижные стальные закрывки не только в центральном сегменте, но и на концевых участках.

Массимо Перотти пообещал, что тендер спустят на воду в июле, после чего больше года его будут тестировать и доводить до ума, чтобы к началу регаты лодка была безупречной. Осведомленный читатель наверняка заметит, что Bluegame BGN чрезвычайно похож на такой же водородный катамаран, который спроектировала и построила ETNZ. В Sanlorenzo сходства не отрицают, а идеолог Bluegame и вдохновитель этого проекта Лука Сантелла пояснил, что главное различие между двумя лодками заключается в их эстетике. Полагаю, не стоит пояснять, какую из них он считает более красивой!

Схема расположения  
ключевых систем  
в корпусе Bluegame HSV



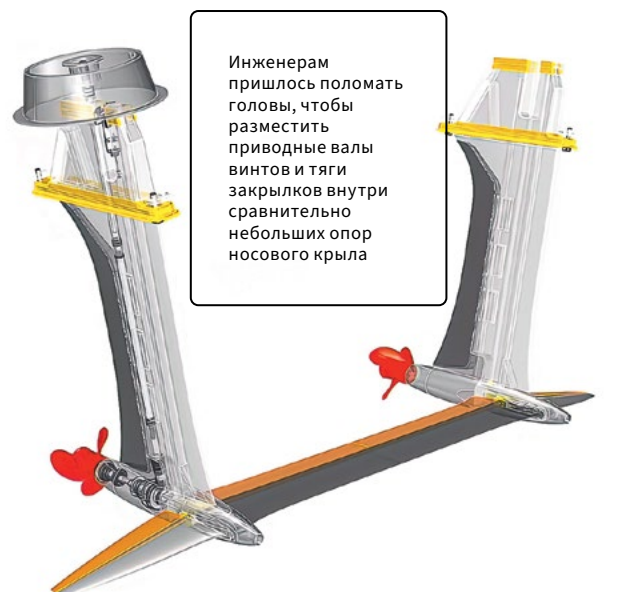




Появление VGN на фоне высокотехнологичных парусников Кубка «Америки» — беспроблемный имиджевый ход для Sanlorenzo. Однако, помимо рекламы своих возможностей, компания рассматривает этот проект как тренировку для создания прогулочного водородного катамарана Bluegame 65HH. В 2025 году он может стать первой в мире яхтой с новой гибридной пропульсивной системой IPS650, которую сейчас создает Volvo Penta. Предполагается, что на борту 65HH будет четыре водородных баллона (по 8,4 кг газа в каждом), две топливные ячейки EODEV по 80 кВт и батарейный блок (126 кВт·ч), которые позволят лодке идти на восьми узлах на протяжении 10 часов с нулевыми выбросами. На максимальных 11 узлах запас хода упадет до 15 миль, но когда водород закончится, можно будет продолжить движение под дизельными маршевыми двигателями D8 (максимальная скорость 21 узел) или не спеша пойти в экорезиме на дизельном генераторе. На верфи отмечают, что переключаться между разными режимами и видами топлива автоматика будет без участия пользователя. Любопытно, что, стремясь закрепить свое конкурентное преимущество, в Sanlorenzo подписали с EODEV соглашение, по которому в течение двух лет итальянцы будут эксклюзивно использовать их продукты в яхтенной индустрии.

## ГДЕ БРАТЬ ТОПЛИВО?

Этот вопрос в дискуссиях о декарбонизации флота не задает только ленивый. Отсутствие инфраструктуры, технологий и достаточных объемов производства перспективных видов альтернативного топлива останавливало от каких-либо действий не только яхтенные верфи, но и существенно более крупные судоходные компании. Все ждали четкого сигнала со стороны ИМО или от лидеров индустрии. В итоге он поступил от Maersk, CMA GCM и HMM, которые сделали ставку на «зеленый» метанол и уже заказали несколько



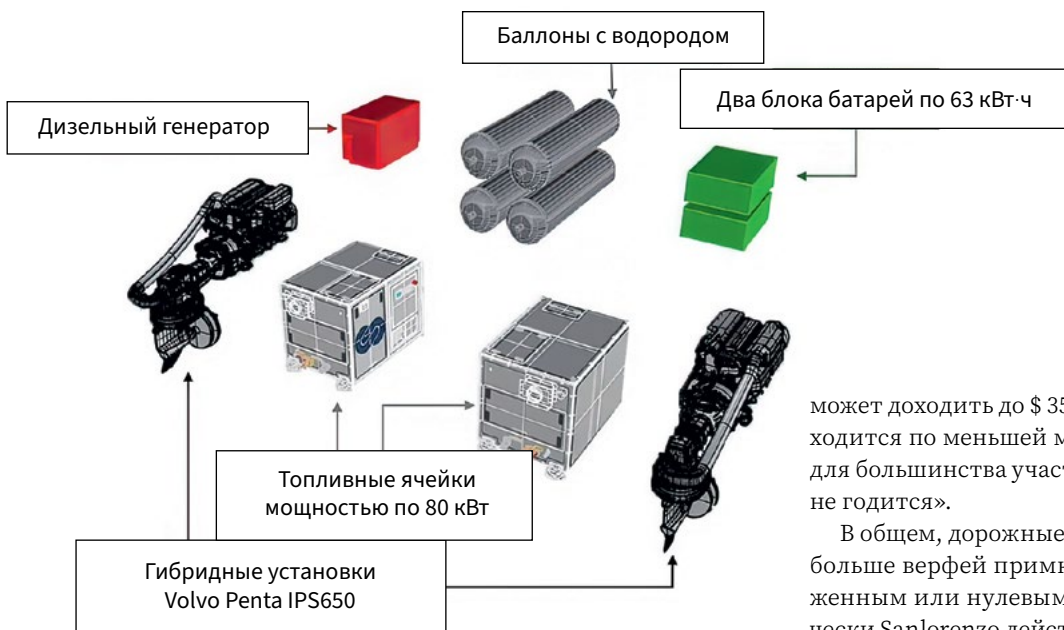
десятков судов. Как рассказала Мария Страндесен из Maersk Decarbonization Group, они три года оценивали перспективы разных видов топлива и решили, что метанол является оптимальным, так как он сравнительно недорогой, безопасный для окружающей среды, не требует особых условий для хранения на борту и имеет достаточно высокую плотность энергии. Кроме того, перевод дизельных ДВС на метанол почти завершился, и понятны технологии его синтеза с извлечением углерода из атмосферы.

Сейчас все упирается лишь в объемы: в 2021 году в мире произвели всего 30 000 т «зеленого» метанола, а в 2026 году, когда сойдут на воду все 19 заказанных Maersk судов, только им понадобится порядка 750 000 т в год. Чтобы избежать дефицита, судоходные компании подписывают фьючерсные договоры с производителями, и те гарантируют требуемые объемы. Дальше сработают рыночные законы, и рано или поздно спрос удовлетворят в полном объеме. Учитывая, что потребности в топливе у прогулочных яхт несоизмеримо ниже, в яхтенной индустрии надеются, что на первых порах немногочисленным владельцам метанольных лодок будет хватать остатков, а дальше ситуация выровняется.





В 2025 году катамаран Bluegame 65NH может стать первой в мире яхтой с гибридной пропульсивной системой от Volvo Penta



Что касается «зеленого» водорода, то использовать его на крупных судах в ближайшей перспективе будет значительно дороже, чем метанол. Это связано как со стоимостью его производства, так и с высокими затратами на развитие инфраструктуры. Такое мнение разделяют многие участники рынка, включая яхтенные верфи. Конструкторское бюро Lateral Naval Architects и компания PA Consulting недавно провели исследование, чтобы оценить целесообразность строительства 110-метровой суперяхты на сжиженном водороде и сопутствующей инфраструктуре. В качестве модели они взяли проект Aqua, проанализировали расход и варианты синтеза «зеленого» водорода на берегу или на судне, приняв за основу месячное потребление от 20 до 37 т H<sub>2</sub>. Вот их выводы: «Общую приемлемость и осуществимость этой концепции определить сложно. Стоимость проекта

может достигать до \$ 350 млн, на долю инфраструктуры приходится по меньшей мере четверть суммы. Таким образом, для большинства участников яхтенного рынка такой подход не годится».

В общем, дорожные указатели расставлены, и вскоре еще больше верфей примкнут к процессу создания яхт с пониженным или нулевым выбросом парниковых газов. Технически Sanlorenzo действительно станет первой, кто покажет публике метанольную яхту через год с небольшим, обыграв на короткой дистанции голландцев и немцев с их гораздо более комплексными проектами. Feadship завершит свою 85-метровую лодку в 2025 году, Lürssen (130 м) — еще через год. Если все пойдет по плану Массимо Перотти, то к этому времени у итальянцев уже будет на подходе яхта без ископаемого топлива. Однако здесь важно отметить, что все прототипы Sanlorenzo (50 Steel) и Bluegame (BGH и 66NH) строят для внутреннего пользования, и заказы на них не станут принимать до тех пор, пока не оформится инфраструктура и не созреет рынок. Метанольной суперяхтой будет пользоваться сам Перотти, а водородный катамаран с гибридной пропульсивной системой останется у его друга. Такой ход, безусловно, позволяет снизить финансовые и репутационные риски, не отказываясь от смелых инноваций и роли лидера. Что ж, *bravissimo ragazzi!* **VMAG**



# ДОМ НА ПАЛЬМЕ

Текст: **Арина Вишневская**

Фото: **Raffles Residences & Penthouses**





Благодаря возможности свободно перемещаться по миру, учиться и работать за границей, хорошо налаженному авиасообщению между странами, развитию инфраструктуры люди все чаще задумываются о приобретении дома или квартиры там, где они нередко бывают или хотели бы бывать. Сегодня одним из таких мест для россиян стали Объединенные Арабские Эмираты, манящие теплом, близостью Персидского залива, возможностью вести бизнес, отдыхать, путешествовать, заниматься яхтингом, в общем, предлагающие все атрибуты роскошной жизни. Учитывая тот факт, что спрос на недвижимость в регионе сейчас превышает предложение, к вопросу инвестиций нужно подходить очень тщательно и, разумеется, не затягивать.

---



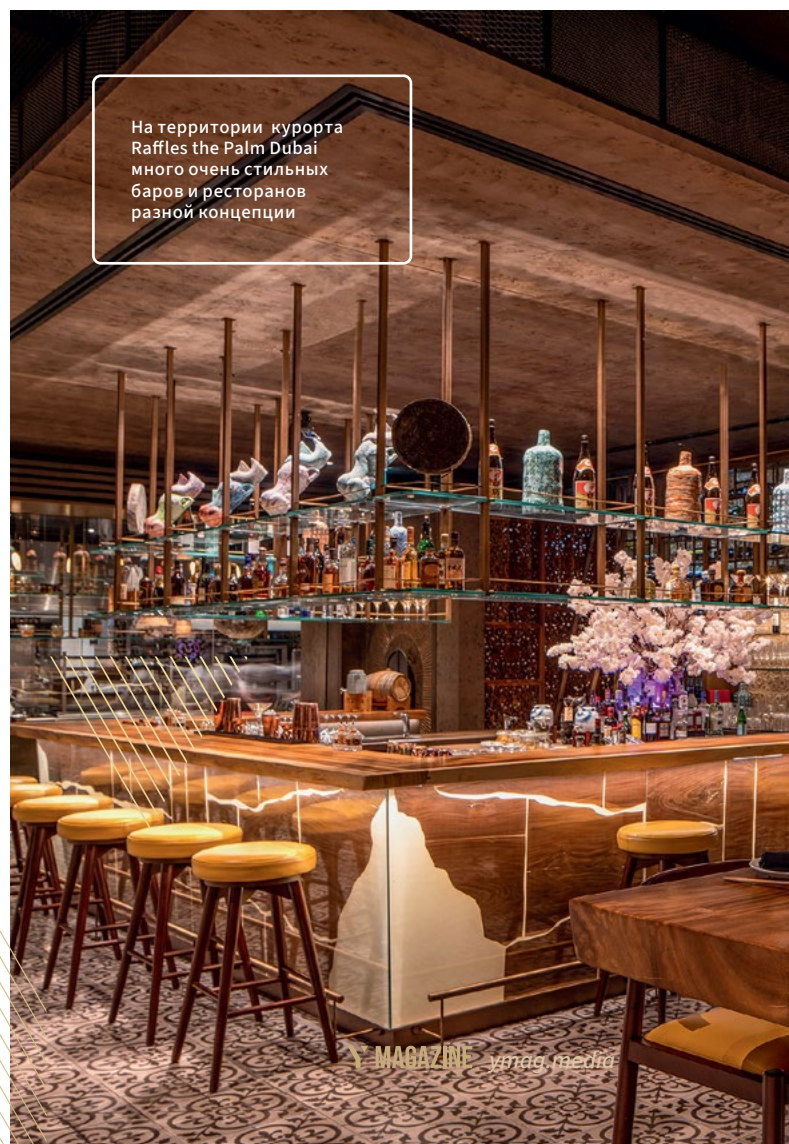


Один из вариантов грамотно вложить средства — приобретение резиденций класса люкс в Raffles Residences & Penthouses, комплексе, входящем в экосистему пятизвездочного пляжного отеля Raffles The Palm Dubai на западном крыле знаменитого насыпного острова Пальма-Джумейра. Первый отель бренда Raffles открылся в Сингапуре и был назван в честь сэра Томаса Стэмфорда Бингли Раффлза, подарившего британской короне остров Сингапур. Раффлз слыл перфекционистом и отличным управленцем, и сегодня, спустя почти полтора столетия, бренд Raffles чтит его имя и отбирает по всему миру только лучшее: лучшие локации, лучших архитекторов и дизайнеров, лучших шеф-поваров, лучший персонал. Владельцы резиденций, пентхаусов и вилл с собственным пляжем (мельчайший песок на него привезен с Мальдивских островов) в Raffles Residences & Penthouses могут рассчитывать на высочайший класс обслуживания, а также доступ к большинству услуг отеля: бассейнам, фитнес-клубу, спа-центру, пляжу, кинотеатру, детскому клубу, бальному залу, библиотеке, паркингу, консьерж-сервису, барам, ресторанам, клинингу, химчистке и т. д.

Предложения включают светлые и просторные апартаменты и виллы, в которых обустроено до шести спален. Выбор стилистики интерьера (от дворцовой классики до современного минимализма), а также мебели сделает ваш дом не похожим на другие. На помощь собственникам придут эксперты архитектурно-интерьерной студии YoDezeen, которые предложат варианты обстановки, например, от именитых итальянских марок Minotti, Poltrona Frau, B & B Italia, Giorgetti и др., а также натуральные отделочные материалы Frederik Molenschot, CTO, Preciosa, Markus Haase Studio и т. д.



Все резиденции спланированы таким образом, чтобы жильцы могли наслаждаться дневным светом в любом помещении



На территории курорта Raffles the Palm Dubai много очень стильных баров и ресторанов разной концепции





Природные оттенки, доминирующие в оформлении апартаментов, и обширное остекление размывают визуальные границы и дарят единение с окружающими пейзажами



Все резиденции спланированы таким образом, чтобы жильцы могли наслаждаться дневным светом, поступающим сквозь огромные окна, и, конечно, лазурными водами залива и небоскребами — визитной карточкой Дубая. Пентхаусы имеют собственные панорамные террасы — лучшие места для любования восходом солнца.

Изготовленные на заказ и прекрасно оснащенные кухни Poliform и DAD станут удобным местом для самостоятельного приготовления блюд или для работы приглашенного повара отеля Raffles. При желании можно прогуляться по курорту, выпить коктейль в одном из баров или, к примеру, наведаться в очень любопытный итальянский ресторан Piatti by the Beach. отведав блюда из свежайших продуктов, обязательно загляните там в «Комнату искушений», чтобы поставить сладкую точку в вашем маленьком гастрономическом путешествии. Целая комната тортов и пирожных! Прислушавшись к своему настроению, вы обязательно выберете то самое, что ответит за послевкусие всего вечера. Самое время сделать свою жизнь комфортнее и стать частью всемирной истории Raffles! **YMAG**



# ПО СЛЕДАМ ФАБЕРЖЕ

Текст и фото: пресс-служба CHAMOVSKIKN

Драгоценности, созданные ювелирным домом CHAMOVSKIKN, известны далеко за пределами нашей страны и являются собой подлинные шедевры high jewellery. Свою задачу премиальный бренд видит в «возрождении славы ювелирного дела России эпохи Карла Фаберже» — так сформулирована миссия компании. Громко? Да. Но вот уже более 27 лет CHAMOVSKIKN неуклонно движется к намеченной цели.



Серьги из коллекции «Пасхальная». Белое золото, бриллианты, нанокерамика





**В** дореволюционной России клеймо фирмы Карла Фаберже было гарантией высочайшего качества, искусного мастерства, новаторства и передовых технологий. Оригинальные ювелирные фантазии приводили в восторг членов императорской фамилии, а вслед за ними все великосветское общество Европы и Азии: Японии, Китая, Сиам. По воспоминаниям современников, в Зимнем дворце была специальная кладовая, где хранился годовой запас дипломатических подарков «от Фаберже». Во время путешествий царской семьи драгоценные сувениры играли немаловажную роль в решении серьезных государственных вопросов.

Строя свой ювелирный дом, Карл Густавович особое внимание уделял тому, что в наше время называют HR-менеджментом. Увидев искру таланта в начинающем подмастерье, Фаберже всячески способствовал его развитию, выстраивая буквально родственные отношения. Особенно он ценил уральских мастеров — искусных камнерезов и ювелиров.

«Каменный пояс» России к тому времени был известен уникальными месторождениями изумрудов, алемандритов, демантоидов, аметистов и т. д. Природная красота завораживала уральских ювелиров, призывая создавать новые формы, искать изысканные художественные решения. По сей день любовь к драгоценным камням передается здесь чуть ли не на генетическом уровне. Да и как иначе, если сама земля открывает свои богатые недра, а самоцветы лежат буквально у твоих ног?! Так появляются новые таланты. Труд и визионерский дар делают из них ярких творцов.





Александр  
Чамовских  
принадлежит  
большинство  
концептов  
коллекций high  
jewellery







Кольцо-трансформер «София». Белое золото, изумруды, турмалин параиба, рубины, турмалин рубеллит, бриллианты

## ОТ КОЛЬЦА ДЛЯ ЛЮБИМОЙ ДО ЮВЕЛИРНОГО БРЕНДА

История компании CHAMOVSKIKN началась в 1996 году в Екатеринбурге. Многовековые традиции этого города и географическая близость границ Европы и Азии сформировали совершенно неповторимый стиль.

Первый серьезный интерес к ювелирному делу у Александра Чамовских, основателя CHAMOVSKIKN, появился в 18 лет. Тогда перед молодым человеком встала непростая по меркам того времени задача: найти в России идеальное кольцо для помолвки, обязательно из платины и с превосходным бриллиантом. Украшение по индивидуальному эскизу было создано ювелирами при его личном участии. Так была заложена основа отношений, построенных на любви и верности. Не только в семье, но и в мире высокого ювелирного искусства.

Уже первый эпизод в истории становления бренда продемонстрировал высочайшие требования к уровню украшений. Принцип бескомпромиссного качества касался каждого слагаемого бизнеса. Открыв ювелирный салон, отвечающий запросам самых взыскательных людей, Александр Чамовских продолжал поиски идеального поставщика. Ни один из производителей на тот момент не мог предложить продукт соответствующего уровня. Выход виделся один: создать собственное производство. Сегодня ювелирный дом CHAMOVSKIKN включает штат художников, дизайнеров, ювелиров, лабораторию инновационных технологий, высокотехнологичное производство полного цикла и фирменные салоны.



В ювелирном доме  
СНАМОВСКИН  
работают лучшие  
художники и дизайнеры





## УНИКАЛЬНЫЕ КАМНИ ДЛЯ ЭКСКЛЮЗИВНЫХ УКРАШЕНИЙ

Наладив технологические процессы, Чамовских поставил перед собой новую цель — использовать в своих украшениях драгоценные камни исключительно превосходных характеристик. В тот момент российский рынок был перенасыщен камнями так называемого коммерческого качества, и найти по-настоящему ценные экземпляры было практически невозможно. Александр Чамовских решил лично приобретать лоты на крупнейших мировых биржах. Благодаря этому в активе СНАМОВСКИКН есть уникальные бриллианты, рубины, изумруды, сапфиры и самоцветы top color. Заслуженное безупречной репутацией право «первой руки» позволило главе ювелирного дома сформировать крупнейший в России банк драгоценных камней инвестиционного уровня.

Впрочем, ни один из бизнес-процессов компании не остается без внимания первого лица. Александру Чамовских принадлежит большинство концептов коллекций high jewellery, а также реализованные идеи технических инноваций и запатентованных механизмов. Визитной карточкой СНАМОВСКИКН являются украшения с возможностью трансформации: одна модель имеет несколько вариантов ношения.

В коллекции «Пасхальная» художники переосмыслили идею знаменитых яиц Фаберже. Изысканные кольца, серьги, кольца и браслеты унаследовали характерные приемы работ великого предшественника, мастерство и технологии которого опережали свое время. Инкрустированные бриллиантами серьги и кулон с нанокерамической эмалью — стилизирующие элементы коллекции. Лаконичный дизайн в виртуозном исполнении гармонично сочетается с возможностью трансформации. Запатентованный механизм позволяет менять длину серег, снимать или менять подвесные элементы.



Браслет «Сингапур»  
из коллекции  
Discovery. Белое  
золото, бриллианты,  
танзанит

История России и императорской династии Романовых неоднократно становилась предметом интереса СНАМОВСКИКН. В 2016 году ювелирный дом представил коллекцию «Петергоф» — драгоценную миниатюру знаменитой царской резиденции. Двадцать элементов гарнитура вдохновлены архитектурой дворцово-паркового ансамбля, его фонтанами и аллеями. Сейчас коллекция выставлена в «Особой кладовой» Большого Петергофского дворца и является единственным современным экспонатом в собрании Государственного музея-заповедника.

В 2017 году совместно с историком моды Александром Васильевым бренд представил коллекцию «Украшения императорских особ». Концепция парюры «Княжна» родилась под влиянием исторических воспоминаний о знаменитом императорском костюмированном бале, устроенном Александрой Федоровной в 1903 году.

История продолжается: в 2021 году, впервые за последние 120 лет, в Исаакиевском соборе Санкт-Петербурга состоялось венчание наследника царской династии. Невеста великого князя Георгия Михайловича Ребекка Беттарини выбрала драгоценности СНАМОВСКИКН для свадебного торжества в знак уважения к высокому мастерству русских ювелиров.

В марте 2022 года в Москве прошла XII торжественная церемония вручения наград Главы российского императорского дома великой княгини Марии Владимировны. В числе получивших высочайшую благодарность — ювелиры СНАМОВСКИКН.

Не менее ценным для бренда является и признание профессионального сообщества. Коллекции high jewellery регулярно оказываются в центре внимания ювелирных обозревателей и получили высокую оценку культового fashion-журналиста Хилари Александер. Концептуальные украшения СНАМОВСКИКН имеют более 70 международных наград. И особое место среди них занимает победа на Всемирном конкурсе ювелиров имени Карла Фаберже. **Y MAG**



Кольцо «Сидней»  
из коллекции  
Discovery. Белое  
золото, бриллианты,  
жемчуг, нанокерамика



# ЧИСТЫЙ СТИЛЬ

«Знаешь, почему янки всегда выигрывают? У них яркая форма», — так говорил герой Леонардо Ди Каприо в фильме «Поймай меня, если сможешь». Яхтсмены всего мира руководствуются правилом «чем ярче, тем лучше» многие десятилетия. Как вы узнаете яхтсмена в толпе? Правильно: по яркой одежде!

Текст: **Мария Мошкина**

Фото: **Musto, Marinepool, Ocean R, Gyre the Label**

MARINEPOOL  
EST. 1991







Без хорошей ветровки на яхте не обойтись в любое время года. Эта модель Musto понравится любителям британских автомобилей: Rodinia Hybrid Jacket сделана в коллаборации с Land Rover



Шорты Musto из коллекции Evolution Performance. Ткань с защитой от ультрафиолета



Кеды Nautic Zephyr из непромокаемой эластичной ткани — неплохая альтернатива топсайдерам. Только со шнурками стоит быть осторожнее



Классический джемпер с капюшоном (или худи) Musto Sailing путешествует из коллекции в коллекцию в разных цветах

Консервативнее яхтенной моды, пожалуй, только одежда гольфистов и стиль королевской семьи Великобритании. Заядлый яхтсмен Джон Ф. Кеннеди на архивных снимках выглядит так же, как большинство яхтсменов сегодня. Кипенно-белые брюки-чинос, яркая рубашка-поло, ветровка с эмблемой яхт-клуба, модные солнечные очки — идеальный яхтенный образ. Дизайнеры яхтенной одежды всегда выбирали яркие цвета из практических соображений: во-первых, экипажам нужно отличаться друг от друга на соревнованиях, во-вторых, их должно быть хорошо видно в море (это важно, в том числе для безопасности).

И тем не менее у современной одежды для яхтинга и отдыха на яхте есть одна ключевая особенность. Она все чаще шьется из тканей, при производстве которых не применяли химию, а также из материалов, сделанных из переработанного сырья. Теперь яхтсменам приятно знать, что не только их лодка загрязняет океан меньше, используя альтернативные источники энергии, но и их одежда, по сути, — спасение Мирового океана.

Легендарная британская марка Musto родилась из идеи о практичной, удобной, быстросохнущей одежде для парусного спорта. Именно такой не хватало Киту Мастро во время его упорных тренировок при подготовке к Олимпиаде-1964 в Токио. А тренироваться ему приходилось очень много, поскольку Кит был не так высок и не так крепок, как большинство его оппонентов. Именно тогда, возвращаясь с каждой тренировки насквозь мокрым, он и придумал сшить тонкий непромокаемый комбинезон, легким движением руки превращающийся в штаны и куртку. На Олимпиаде в Токио он, кстати, стал серебряным медалистом, недотянув доли секунды до золота.

Сегодняшняя Musto остается британской компанией и производит одежду буквально для всех видов яхтинга: офшорного, океанского, прибрежного и плаваний во внутренних водах. Различия — в плотности ткани, уровне защиты от ветра, влаги и солнечных лучей. Есть у Musto и специальная коллекция для тех, кто заботится о снижении уровня потребления. Если вы хотите быть уверенными, что ваша



## Y lifestyle Чистый стиль

экипировка прослужит вам долго и после будет переработана, обращайте внимание на вещи от Musto с обозначением OSM (One Single Material): вся коллекция шьется из полиэстера — материала практичного, доступного, легкого в эксплуатации. Когда дело доходит до утилизации, одежду OSM даже не приходится сортировать.

Что касается так называемой одежды яхтенного стиля, в которой можно и на борт, и в ресторан в марине, то у Musto традиционно большой выбор моделей для мужчин и женщин, от курток до аксессуаров. Основная палитра коллекции этого сезона — все оттенки моря (от navy blue до бирюзового), красный, горчичный и белый. Musto любую одежду шьет из материалов, на 50% сделанных из переработанного сырья, и хлопок использует только классификации «био», то есть выращенный без применения химических удобрений, а окрашивание тканей происходит по современному методу с существенной экономией воды.



Полосатые футболки найдутся в коллекции любой яхтенной марки. Модель Loire от Musto

Яхтсмены много путешествуют, поэтому каждая марка уделяет особое внимание багажу и сумкам. Рюкзак Musto Essential 25L



Женская рубашка-поло Fine от Marinerpool — так выглядит вечная яхтенная классика



В новой коллекции Marinerpool — несколько вариантов сумок. Например, Ocean Bag объемом 50 л



Немецкая марка Marinepool существует больше 30 лет и прошла путь от маленького импортера топ-сайдеров и спасательных жилетов до любимого многими яхтсменами бренда. У Marinepool две основные коллекции: для спортсменов и для тех, кто на яхте обычно отдыхает. В первой в этом сезоне особенно удачные модели курток. Мужская куртка Langholm и женская Sonja для прибрежного яхтинга — практичные, непродуваемые и вместе с тем дышащие модели с удобными внутренними карманами. Отличают их контрастные ярко-салатовые капюшоны, убирающиеся в ворот: в таких вас обязательно заметят, случись что на воде. В летней коллекции для отдыха на яхте — джемперы и поло с защитой от UV-лучей; легкие куртки, которые можно носить как второй слой в непогожий день и использовать как утепленную подкладку для осенних и зимних моделей верхней одежды Marinepool; худи, на которые можно нанести логотип своей команды или яхты. Все в привычной сине-бело-красной цветовой гамме и в не выходящую из моды сине-белую полоску. Есть в новой коллекции Marinepool и удобные сумки. Яхтсмены много путешествуют, а для хранения на небольшой парусной яхте, например, нужен очень практичный багаж, не занимающий много места. Сумки из коллекции SP Ocean Bags почти ничего не весят, в них можно надежно спрятать документы, ценные вещи и ноутбук, а некоторые модели из сумки-мешка превращаются в рюкзак. Об экологии в Marinepool тоже не забывают: не используют при пошиве одежды химию, а хлопок заказывают только на фабриках, работающих с биосырьем.

Удлиненная льняная рубашка Michelle из летней коллекции Marinepool





Одежда марки Ocean R близка современному яхтингу по духу, но стилистически абсолютно универсальна: такую может носить кто угодно

Молодая марка одежды из Ирландии Ocean R работает исключительно с тканями, сделанными из переработанного мусора, собранного в море и по берегам: пакетов, пластиковых бутылок и посуды, обрывков рыболовных сетей. При поддержке Ричарда Бренсона, отельных брендов Ritz-Carlton и Four Seasons, и также владельцев и команд нескольких суперяхт компания Ocean R очистила уже не один пляж и выпустила большую коллекцию модной яркой одежды и купальников. У Ocean R точно найдут себе что-то по вкусу яхтсманы младшего поколения, которым модели традиционных марок кажутся скучноватыми.



Купальники Ocean R прекрасно подойдут и для плавания, и для пэддлборда, и для катания на водных мотоциклах



Но модели для парусного спорта у Ocean R тоже есть: например, футболки с функцией Rashguard — защиты от солнца



Для купальников из новой коллекции австралийской марки Gyre the Label принт с ракушками и морскими растениями создала местная художница. Модель Jade

С тканями Ecoui, сделанными из переработанного морского мусора, работает и молодая австралийская марка Gyre the Label. Она была задумана и создана дизайнером из России Еленой Баллантайн. Обосновавшись в Австралии, Елена поняла, насколько важную роль в жизни местных жителей играет океан, и решила внести свою лепту в сохранение его чистоты. Производство Gyre the Label находится в Австралии, и марка активно поддерживает местные таланты: например, принты для новой коллекции нарисовала австралийская художница Пруденс де Марки. Первоначально в Gyre the Label планировали выпускать только купальники, но постепенно расширились до марки пляжной одежды, которую вполне можно носить и «в мир».

Если элегантно развевающиеся на ветру свободные платья с открытой спиной на яхте могут пригодиться только для фотосессий, то мимо купальников Gyre the Label пройти будет сложно любой даме, планирующей отдых в море. Что особенно прекрасно у этой марки — в каждой коллекции вы найдете купальники для любого типа фигуры, а также большую редкость — закрытые модели для тех, кто любит плавать, но не загорать.

Пока яхтенный мир спорит о пользе или вреде солнечных батарей и электромоторов и ищет лучшее альтернативное топливо, производители одежды для занятий яхтингом и отдыха на яхте единогласно выбирают «зеленый» путь. Главное, что она остается яркой. **YMAG**



# ОСТРОВ УЕДИНЕНИЯ

Текст: **Арина Качалина**

Фото: **Krabey Island by Six Senses**

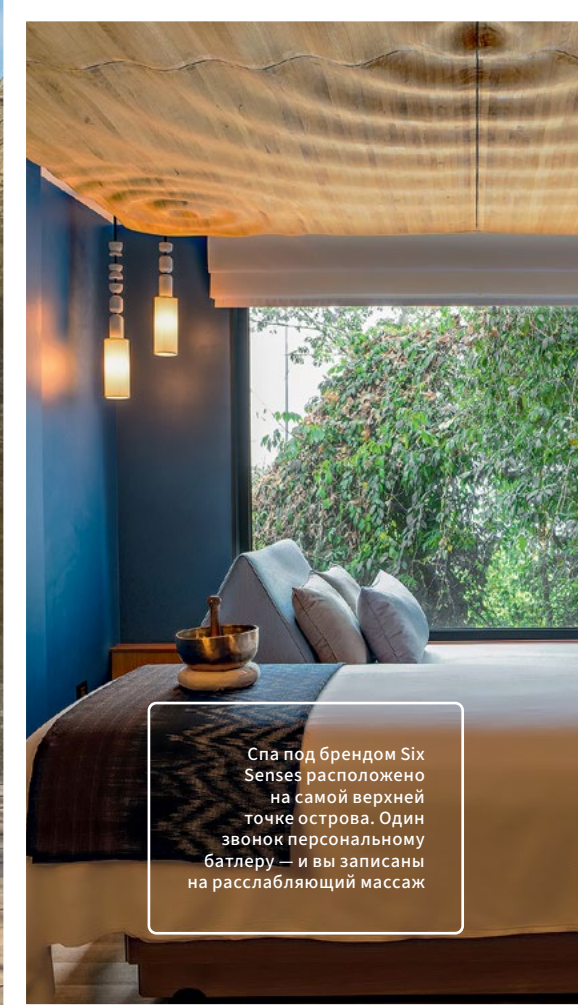


В отеле Krabey Island by Six Senses предпочитают простые и понятные термины. Sunset Bar — идеальное место для того, чтобы начать вечер



Сейчас, когда многие обращают внимание на новые направления для путешествий, кажется, самое время открыть для себя Камбоджу. Тем более здесь есть весьма привлекательный остров-отель.

---



Спа под брендом Six Senses расположено на самой верхней точке острова. Один звонок персональному батлеру — и вы записаны на расслабляющий массаж



В Krabey Island by Six Senses 40 вилл — от рассчитанных на двоих до семейных. У каждой — свои терраса и бассейн



Для тех, кто интересуется кулинарией, в отеле проводят мастер-классы по приготовлению традиционных кхмерских блюд





**К**rabey Island by Six Senses занимает целый остров Крабей в Сиамском заливе. Добраться сюда можно только на катере от пристани в Сиануквиле; там же находится и аэропорт. Если вы не любитель сложных перелетов, до той же пристани можно доехать от международного аэропорта Пномпень за два часа по современной автомагистрали. И долгая дорога того стоит. Вы окажетесь на острове, утопающем в зелени, населенном невероятными животными и птицами, окруженном ласковым морем, на берегах которого живут крабы, а в воде — светящийся по ночам планктон. Поздние заплывы на Крабей превращаются в сказочное приключение: одно ваше движение — и светящийся планктон рассыпается в воде тысячами маленьких звезд.

В дневное время в Krabey Island by Six Senses можно гулять по тропинкам в буйном лесу, встречая по пути серых обезьянок, белок, панголинов и птиц-носорогов. Или бродить вдоль пляжа по деревянным дорожкам, останавливаясь, чтобы понаблюдать за крабами. Можно отправиться на водную прогулку на каяке, на хайкинг на соседний остров, заняться йогой в павильоне на самой верхней точке Крабей или просто прилечь в гамаке и почитать книгу. Для любителей грибов здесь есть отдельное развлечение — Mushroom Hut, куда каждый гость отеля может наведаться и собрать свежих вешенок к обеду.

К слову, о кухне. Рано или поздно вам захочется покинуть свою уединенную виллу с бассейном (других видов размещения в Krabey Island by Six Senses не предусмотрено). Вас будут ждать в ресторане Tree, где можно попробовать блюда кхмерской кухни, или в Aha (в переводе с кхмерского «еда»), где готовят более привычные европейцам паназиатские и интернациональные блюда. Романтикам здесь всегда готовы устроить ужин при свечах на пляже.

Каждая из всего сорока вилл Krabey Island by Six Senses выглядит очень современно, но при этом идеально гармонирует с окружающей природой, а элементы декора в кхмерском стиле добавляют им колорита. Окна в пол, роскошные ванные комнаты, частный бассейн и терраса с лежаками, персональный батлер — неудивительно, что первые дни своего пребывания на острове гости обычно заказывают еду на виллу и наслаждаются тишиной и уединением. А затем, конечно, отправляются в спа-площадь 2000 кв. м, обустроенную на верхней точке острова. Здесь делают не только фирменные процедуры Six Senses для лица и тела, но и традиционные кхмерские массажи, а также ведет прием доктор аюрведы.

Из таких отелей, как Krabey Island by Six Senses, никогда не хочется уезжать. Примиряет с этой мыслью только то, что тут вы обретете новые силы для ежедневных забот. А на прощание обязательно загадайте заветное желание у 105-летнего баньяна — символа острова. **Y MAG**

Занятие flying-йогой в павильоне на вершине острова стоит внести в список обязательных дел во время отдыха в Krabey Island by Six Senses





# ЧАСЫ С КУБЫНСКИМ ХАРАКТЕРОМ

Часовой дом Cuervo y Sobrinos совместно с Пипином Феррерасом выпустил лимитированную серию Buceador Caribe Pipin Edition — новой версии своей знаменитой дайверской модели.

Текст: **Анна Аникина**

Фото: **Cuervo y Sobrinos**

**В** прошлом году креативная команда Cuervo y Sobrinos объявила о партнерстве с легендарным фридайвером Пипином Феррерасом, установившим не один мировой рекорд. Это первый опыт сотрудничества Феррераса с кубинско-швейцарским брендом, и за основу он взял уже полюбившуюся дайверам модель Buceador (в переводе с испанского — «дайвер»).

Зелено-оранжевая цветовая гамма с акцентами кремового и черного оттенков как нельзя лучше передает темперамент веселого и музыкального народа, населяющего Кубу — самый большой тропический остров Карибского бассейна, родину Пипина Феррераса.

Часы Buceador Caribe Pipin Edition в прочном 43-миллиметровом корпусе обладают водонепроницаемостью до глубины 200 м, а яркий циферблат с внушительного размера часовой и минутной стрелками легко читается даже при слабом освещении. Хитроумная система кнопочного регулятора у отметки «4 часа» разблокирует заводную головку оранжевого цвета у отметки «2 часа» (используется для регулировки внутреннего вращающегося безеля), позволяя дайверу контролировать время погружения. Серебряная заводная головка у индикатора «9 часов» служит для регулировки показаний, а также для завода главной пружины. К слову, по дизайну заводные головки и кнопки регулятора напоминают элементы снаряжения аквалангистов. На задней крышке с блокировкой в соответствии с традициями выгравированы автограф Феррераса и изображение дайвера в окружении косяка рыб.

В комплекте с часами поставляются два ремешка: кожаный, зеленого цвета, и оранжевый каучуковый, с застежками из нержавеющей стали. Кейсом для изделия служит специально созданный хьюмидор с отделениями для часов и дополнительного ремешка.

Приобрести часы можно в салонах AllTime — эксклюзивного дистрибьютора бренда Cuervo y Sobrinos в России. **Y MAG**

Стрелки и индексы покрыты люминесцентным составом Super-LumiNova, чтобы показания считывались даже при слабом освещении. Центральная секундная стрелка и окошко даты дополняют функционал часов







Новая модель часов  
Buceador Caribe  
Pipin Ferreras Edition  
прославляет таланты  
исключительного  
человека, его кубинский  
темперамент и страсть  
к приключениям





HELMS

MENTAL AND BODY CONCIERGE

# ПРОСТРАНСТВО ГАРМОНИИ И КРАСОТЫ

Текст: Арина Вишневская

Фото: HELMS

Словно спеша на помощь современному жителю большого города, повседневными спутниками которого стали такие «страшные звери», как хронофаги и джетлаги, в престижном районе Москвы на Пречистенке чуть больше года назад открылось пространство клубного типа HELMS. Mental and body concierge (Human Esthetic Life Management System). Это единственное на сегодня место, где представлены сразу три

основных направления: профилактическая и эстетическая медицина, спа и бьюти-сфера со всеми видами традиционных салонных услуг. Гости HELMS могут, не покидая пределов столицы и без отрыва от семьи или бизнеса, сделать свою жизнь более качественной во всех смыслах, а клубный формат заведения подразумевает комфорт, качество, сервис и, конечно, приватность для тех, кому это важно.





Оказавшись в стенах HELMS (имеющего, к слову, медицинскую лицензию), понимаешь, что ничто здесь абсолютно не напоминает привычные лечебные учреждения. В баре велком-зоны гостеприимные бариста предложат кофе-оригами, угостят чаем без чая, теплым шотом с коллагеном или веганским протеиновым напитком на альтернативном молоке, а аромат свежеспеченных круассанов и вовсе вскружит голову.

Роскошные интерьеры выполнены в стиле ваби-саби с акцентами, вдохновленными философией Юго-Восточной Азии. Кстати, многие процедуры для поддержания физического и ментального здоровья делают на основе японской и корейской космецевтики.

Все здесь располагает к тому, чтобы гости раскрепостились, могли свободно делиться своими проблемами, чувствуя равнодушие к каждому сказанному слову и искреннюю готовность экспертов HELMS найти оптимальное решение, подсказать путь step by step, направить, поддержать...

Перечисление всех услуг и процедур заняло бы не одну страницу — легче будет сказать, чего здесь не делают. К ведению персональной истории гостя подключаются терапевты, неврологи, эндокринологи, гинекологи, урологи, диетологи, нутрициологи, косметологи; в центре делают лабораторные исследования, проводят аппаратную диагностику и гордятся своим большим и современным парком оборудования; в индивидуальном банном комплексе, откуда никогда не хочется возвращаться в реальность, вы получите полный комплекс расслабляющих процедур, а в зоне красоты вас не только соберут на мероприятие любого уровня, но и, если потребуется, решат проблемы посерьезнее (в HELMS принимают такие редкие специалисты, как подолог и трихолог).

В общем, с корабля на бал — это про концепцию клуба. Дополнить сказанное хочется примером, который как нельзя лучше иллюстрирует кастомный подход к каждому гостю. В случае, если запрос клиента связан с тем, чтобы похудеть, набрать массу тела либо наладить работу органов ЖКТ, проводится всестороннее обследование состояния организма с последующими рекомендациями врачей разного профиля, а дальше к работе приступает диетолог.

Он подбирает индивидуальный план питания на месяц таким образом, чтобы не ломать образ жизни человека (это приведет к еще большему стрессу для организма), а лишь скорректировать пищевые привычки. Для этого специалист тщательно изучает хронометраж дня, меню(!) кафе и ресторанов, где гость чаще любит назначать деловые встречи или ужинать с семьей, и на основе полученных данных составляет не просто пищевую корзину, а именно ежедневную программу питания. Всегда оставаясь на связи, он наблюдает в динамике за ощущениями и успехами своего подопечного.

В индивидуальном банном комплексе в HELMS практикуют оздоровительные шаманские ритуалы, и у тех, кто уже ощутил на себе силу Алтая, теперь есть возможность погрузиться еще глубже и отправиться в настоящее путешествие на Алтай в компании единомышленников: с недавних пор клуб организует там эксклюзивные ретриты для небольших групп. Всего несколько часов полета отделяют от настоящих мест силы, которые откроет этот чудесный край через проводников HELMS. Перезагрузившись духовно и физически, напитавшись силой природы, найдя новые смыслы и обретя новые знания о возможностях собственного организма, вы можете не прерывать свое «путешествие», а продолжить его в Москве под чутким руководством экспертов клуба.

И последнее. Отправляясь в отпуск, будь то плавание на яхте, горный поход или ленивый отдых в отеле, хочется сохранять уверенность, что вдали от дома ничего непредвиденного не случится и здоровье не подведет. В этом случае нелишним будет пройти традиционный чекап организма накануне. Специалисты HELMS подскажут, как правильно питаться в дороге, а чего следует избегать, какие нагрузки именно вам пойдут на пользу, а какие могут навредить, как защитить кожу от воздействия солнечных лучей и соленой морской воды.

Подытоживая, скажу так: HELMS — это лучшее, что можно было взять от идеи санаторно-курортного лечения, некогда очень популярного в нашей стране, потом незаслуженно забытого и сегодня возрождающегося в новой инкарнации. И помните: профилактика всегда лучше лечения и может и должна стать полезной привычкой. **YMAG**





Добро пожаловать на завтрак  
в «Исторический салон»



# ЧЕРНОМОРСКОЕ ЗОЛОТО

Текст: **Арина Вишневская**

Фото: **Grand Karat Sochi**

Для деловых встреч в Grand Karat Sochi есть целый конференц-этаж площадью свыше 1500 кв. м. Шесть конференц-залов имеют выходы на открытые террасы



**В**олнообразная и спиральная архитектура современных многоэтажных зданий сегодня уже никого не удивляет, но точно заставляет обращать на себя внимание и откладывается в памяти. Grand Karat Sochi, который высится на берегу Черного моря, в самом центре курортной столицы России, ни с каким другим не перепутаешь. Как путеводная звезда, он манит тех, кто уже отдыхал тут и знаком со всеми преимуществами этого отеля, и тех, кто впервые решил остановиться в нем.

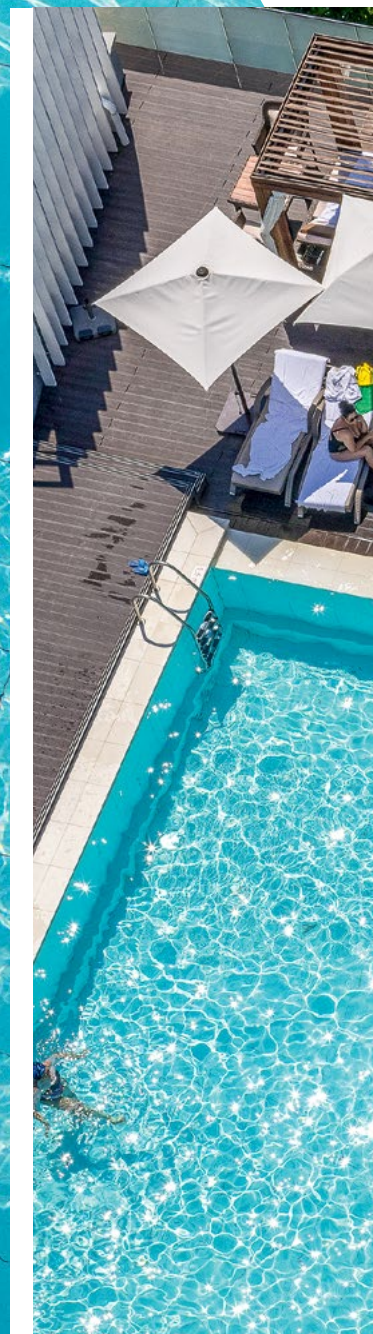
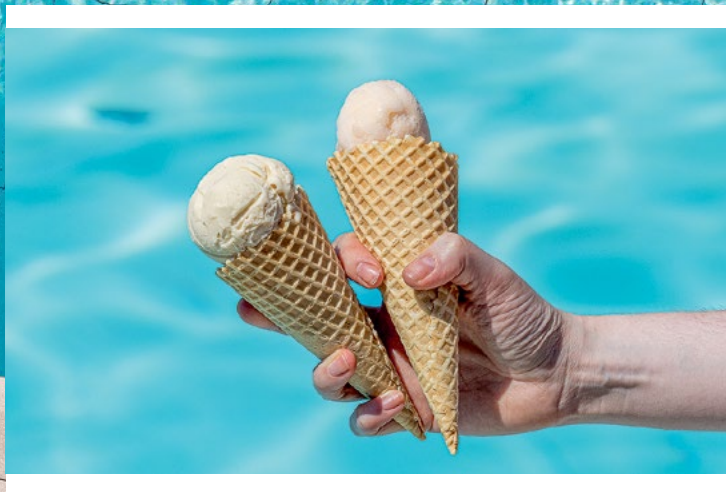
Здание отеля было возведено по проекту шотландского архитектурного бюро RMJM совместно с французским дизайн-агентством Valode & Pistre, а за оформление номеров отвечало британское интерьерное бюро De Salles Flint. Одна сторона комплекса, образованная двумя колоннами, между которыми расположено лобби, выходит на улицу Орджоникидзе. Живая изгородь из зеленых насаждений защищает гостиницу от суеты, в сезон присущей курортному городу. Другой стороной отель обращен к морю, пляжу и променаду, куда тоже попадаешь через зеленую аллею, позволяющую при необходимости найти спасительную тень.

Остановиться в Grand Karat Sochi — отличное решение вне зависимости от времени года. Он идеально подходит для семей и дружеских компаний, а также для тех, кто совмещает отдых с деловыми мероприятиями (в прошлом году ему присудили престижную премию Russian Hospitality Awards в номинации «Лучший пятизвездочный бизнес-отель»).



В пешей доступности — сочинский Морской порт, крупнейшая яхтенная гавань на черноморском побережье России. Неподалеку находятся знаменитый парк «Дендрарий», Зимний театр, Художественный музей, бутики и рестораны, а до Олимпийского парка, Красной поляны, автодрома и казино меньше часа езды.

На территории отеля работает ресторан «Исторический салон», где обслуживают по системе «шведский стол» и подают, по отзывам завсегдатаев, самые вкусные в городе завтраки. Атмосферный бар Lounge порадует вкусными коктейлями. Ну а главная гастрономическая точка притяжения здесь, конечно, потрясающий ресторан a la carte Passage. Этой весной шеф-повар Сергей Минаев полностью обновил меню, разделив его на две части. Первая — любимые посетителями позиции в авторской интерпретации (белый томатный суп, тартар из тунца с клубникой, томленая утиная ножка с фисташками), вторая — для тех, кто любит поострее и погорячее (это Кавказ!). Теперь здесь можно отведать бараньи ребрышки на гриле, люля-кебаб с фирменным соусом, хрустящего цыпленка







Солнце, вода и яркие лонг-дринки — что еще нужно для праздного отдыха, который вы, несомненно, заслужили!



с хмели-сунели и аджикой, жареный сулугуни, долму, словом, все, что ассоциируется с кухней жаркого во всех смыслах Сочи. В июне Passage открывает новую просторную террасу, которая точно не будет пустовать в знойные вечера. Еще раньше свой новый сезон начнет бар у бассейна Nauti, где можно насладиться ласковым весенним солнцем, яркими авторскими коктейлями и твистом на классический апероль от креативного барменера, освежающими сорбетам, легкими салатами и фирменным сочным бургером Grand Karat. По выходным дням в Nauti своими сетами задает особенное настроение лучших в городе диджей.

Вот такая вечеринка! **YMAC**





# ПОД ГИШНОЗОМ ДРАГОЩЕННОСТЕЙ

Текст: **Арина Вишневская**

Фото: **EdelStein**

**К**расота неподвластна времени. Ювелиры российского бренда EdelStein, отдавая дань уважения традиционным эстетическим кодам, в то же время переосмысливают их, по-своему интерпретируя роскошь и сияние драгоценных камней.

Каждый камень для украшений EdelStein (что, кстати, в переводе с немецкого и означает «драгоценный камень») отбирают вручную, а все изделия сопровождаются сертификатами Московской геммологической лаборатории. Мастера используют только самое современное оборудование по примеру культовых ювелирных домов.



Дизайнеры бренда, кажется, собрали все основные модные тенденции. Тренды уходят, но не навсегда, а чтобы вернуться спустя время. И вот уже змейка с изумрудным глазком снова обвивает изящные пальчики девушек. Крапановая закрепка, удерживающая, будто в корзинке, драгоценный камень грушевидной формы, используется ювелирами тогда, когда они хотят акцентировать внимание именно на камне. Кстати, грушевидная огранка визуально удлинняет палец, особенно если заостренный конец обращен к ногтю. И да, змейка EdelStein может подмигивать не только изумрудами: такая же модель представлена с рубином и сапфирами. Эксперты советуют не ограничиваться вечерними нарядами и попробовать дополнить такими украшениями базовые комплекты типа футболок с джинсами.

Судя по всему, цветочные мотивы тоже будут сопровождать нас еще долго, даже зимой. В коллекции EdelStein на этот случай есть и довольно массивные кольца, которые можно носить даже на перчатки, и серьги-пусеты, и шейные украшения с раскрывшимися бутонами бриллиантовых лепестков и сердцевинкой из разных драгоценных камней, в том числе удивительных розовых сапфиров. Не на каждый день, но на свидание украшение соло или сет из них будет вполне уместным.

Стоит сказать, что ювелиры бренда сделали ставку на белое золото, универсальный металл для любого повода и времени суток.



Кольцо и серьги-пусеты из белого золота с сапфирами и бриллиантами



Кольцо и серьги-пусеты из белого золота с рубинами и бриллиантами



В качестве еще одного тренда можно отметить выбор якорного плетения цепи для подвесок. Изделия с тонкими вытянутыми звеньями выглядят изящно и массивно одновременно, а потому носить их можно и на линии декольте, и даже под рубашку, откуда они будут слегка выглядывать, делая образ более интригующим.

До края наполненные сиянием, лаконичные изделия EdelStein воспевают гипнотическую красоту самоцветов, которые в окружении бриллиантов приобретают многогранное звучание и неповторимую привлекательность.

Ювелирные изделия марки EdelStein можно приобрести у эксклюзивного дистрибьютора в салонах AllTime. **YMAG**



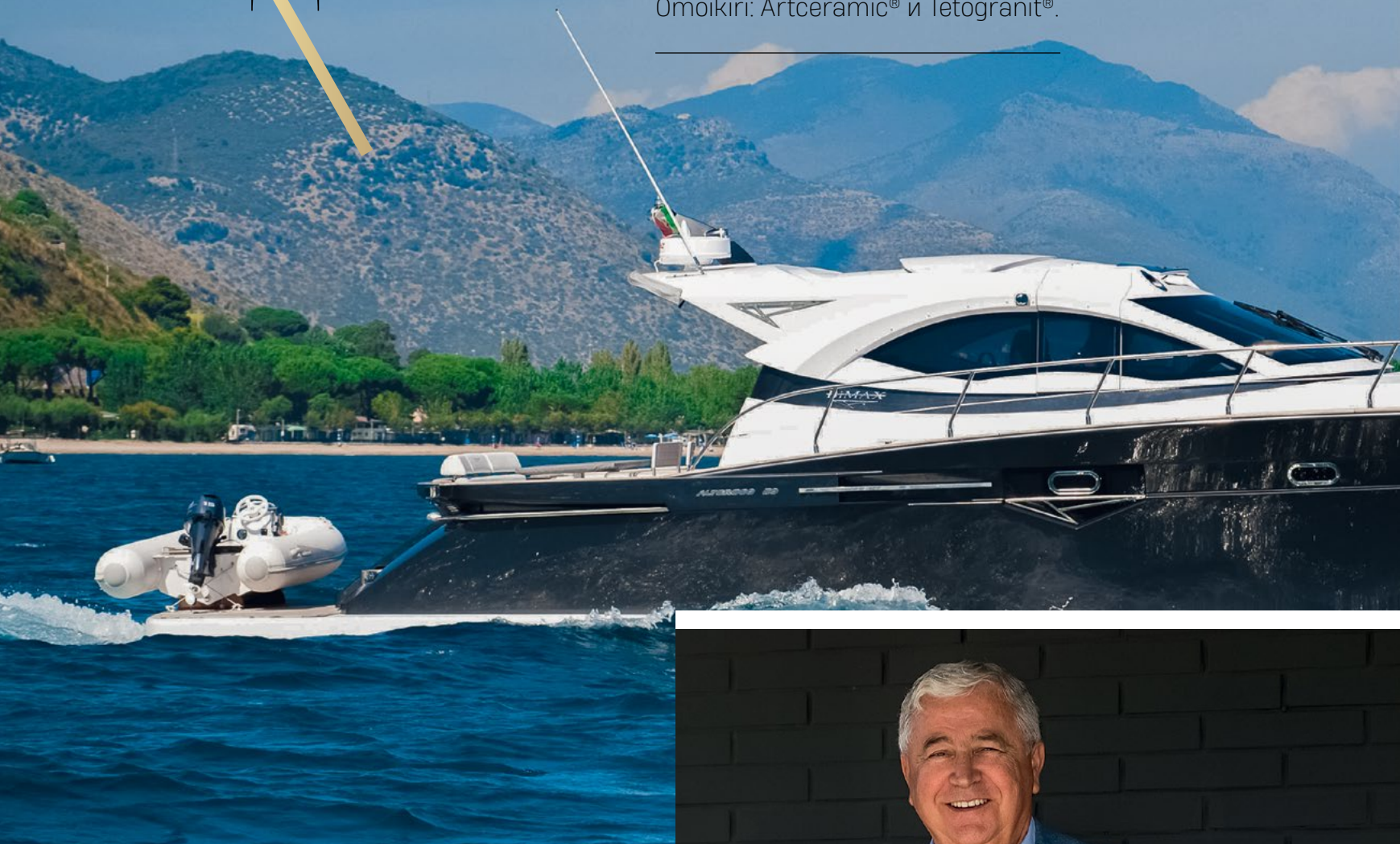
Сет украшений из белого золота с изумрудами и бриллиантами и кольцо с розовым сапфиром. Обратите внимание на конструкцию колец: их можно вставлять друг в друга и носить в паре





# ВОДНОЙ ЛОДКЕ

Много лет назад руководители двух компаний, мировых производителей премиальной сантехники и аксессуаров для кухни, объединились, чтобы «плыть в одной лодке» по бескрайним просторам бизнеса. Так родилась коллаборация Omoikiri x Elleci и люксовая линейка моек Omoikiri: Artceramic® и Tetogranit®.



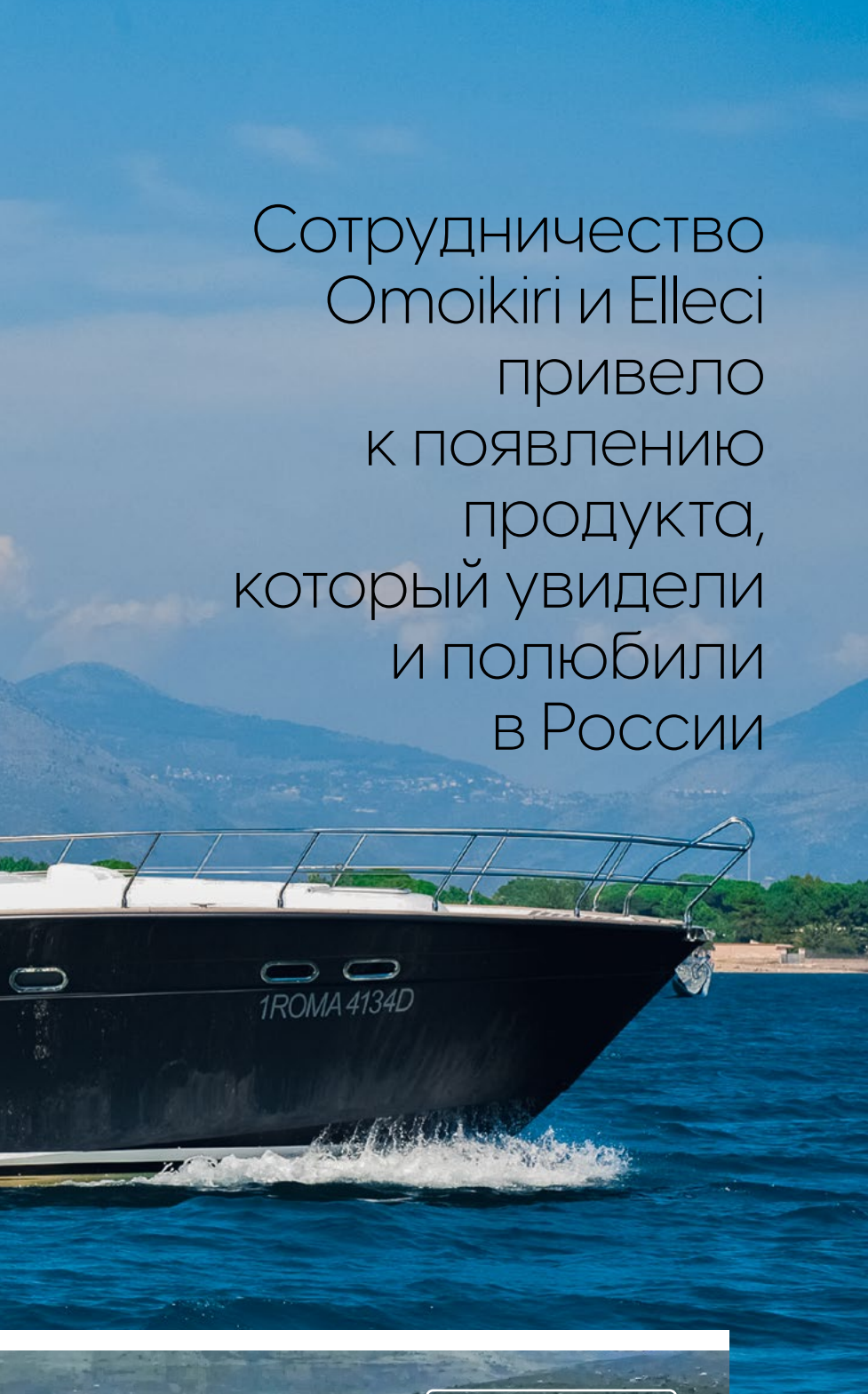
Джанкарло Траверса — основатель компании Elleci, которую он считает своим четвертым ребенком. Созданный более 30 лет бизнес давно стал семейным. Заняться предпринимательством Джанкарло подтолкнула любовь к морю и лодкам. «В бизнес я пришел из судостроения, которому посвятил 15 лет. В один прекрасный момент я понял, что только работаю у моря, но у меня абсолютно нет времени им наслаждаться, — вспоминает Траверса, который был и остается фанатом парусного спорта. — Сегодня у меня есть своя лодка, довольно немаленькая. Летом мы с семьей путешествуем на ней по морю».



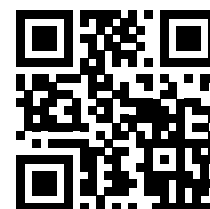
Джанкарло  
Траверса



Сотрудничество  
Omoikiri и Elleci  
привело  
к появлению  
продукта,  
который увидели  
и полюбили  
в России



reddot winner 2021  
best of the best



Новый завод  
Elleci (запущен  
в 2023 году) — это  
высокотехнологичное  
автоматизированное  
производство

К 2025 году в Elleci планируют вдвое увеличить производственные мощности и втрое — выпуск продукции, а это около 2 млн единиц товара в год. «Все это стало возможным благодаря нашей дружбе с Omoikiri, — убежден Джанкарло Траверса. — Основа любого партнерства — это личные взаимоотношения. Мы знакомы с Павлом Кейв, CEO Omoikiri, и его командой много лет, дружим семьями, и это двигает наш бизнес».

«Omoikiri — бренд с японскими корнями, русской душой и с итальянским настроением, — считает Павел Кейв. — Италия — родина дизайна, а в случае с Elleci это не просто красиво, а perfetto: эстетика с функциональностью в самом инновационном воплощении». **YMAG**



# КОКТЕЙЛИ БЕЛЫХ НОЧЕЙ

Текст: Анна Аникина

Фото: SO/ St. Petersburg



Работа барменов HI-SO  
впечатляет...



Где, как  
не на крыше  
отеля  
в центре  
города,  
лучше всего  
ощущается  
дыхание  
летних ночей

SO/ St. Petersburg открылся в Северной столице в 2018 году и с тех пор неизменно поражает гостей своими интерьерами и видами, открывающимися из окон. Каждую весну, лишь только просыпается питерское солнце, на крыше отеля, на террасе HI-SO начинает работу ресторан. Тенты, создающие приятную тень, и натуральный деревянный пол делают террасу похожей на летний пляжный клуб, только вместо бассейна взгляд погружается в панораму исторического центра города. В прошлом году здесь установили остекление, которое при помощи пульта дистанционного управления можно поднять или опустить в зависимости от погоды, так что даже дождливый день не помеха тем, кто с удовольствием проводит в HI-SO время с бокалом игристого. Но главное в ресторане — это, конечно же, кухня! Открытие террасы в этом году сопровождается и появлением на кулинарной сцене нового шеф-повара — талантливого Дмитрия Сердцева. Фамилия говорит сама за себя: все блюда Дмитрий готовит с любовью, а порции предлагает от души — никто не уйдет голодным. За плечами Дмитрия Сердцева работа в таких ярких ресторанных проектах Петербурга, как, например, «Oh, Grace» и «Банщики». Он ценит классику, которую можно подчеркнуть по своему вкусу, не изменяя саму суть блюда. Дмитрий признается, что при создании меню именно красота города на Неве, которым он любовался через окно кухни, вдохновляла его на многие вкусовые сочетания. Оригинальный салат табуле с телятиной и артишоками идеально подойдет для теплого летнего вечера с бокалом вина и неповторимым видом на купол Исаакиевского собора. Гурманов порадуют и вонголе в соусе из белого вина, и классический вителло тоннато, и страчателла в сопровождении камчатского краба и красной икры. На горячее Дмитрий рекомендует сибас с томатами в средиземноморском стиле и соусом биск. Ризотто с кремом из запеченного порея с креветками и обожженными гребешками не оставит равнодушным ни одного ценителя итальянской кухни, а казарече с уткой конфи, розмариновыми вешенками и трюфельным соусом заставит возвращаться сюда снова и снова. Идеальной закуской станет запеченный сыр камамбер с алтайским медом, брусникой и розмарином. В разделе десертов — фирменные Cuatro Leches и брауни Dulce de Leche с соленой карамелью и мороженым, которые перенесут вас в знойную Испанию, а для полного погружения непременно закажите коктейль SO/ Sotogrande. Уникальная коктейльная карта SO/ St. Petersburg приглашает совершить дружеский визит в отели этого же бренда, расположенные в Германии, Франции, Испании, Таиланде, Австралии, других городах России и даже Новой Зеландии. Авторские коктейли выглядят как произведения искусства, а уж удержаться от видеофиксации их приготовления и вовсе сложно.

Путешествие в Петербург — всегда хорошая идея, особенно если правильно подобрать отель на период поездки. В SO/ St. Petersburg отвечают за создание настроения и передачу атмосферы города белых ночей. **Y MAG**



...и располагает  
к тому, чтобы  
вечеринка плавно  
перетекла во встречу  
рассвета



# МАКСИМУМ ДИНАМИКИ И КОМФОРТА

Текст: **Петр Шестаков**

Фото: **Beneteau Group**

План кокпита с большой кормовой платформой (вариант со стационарным двигателем)







Длина  
**12,42 м**

Ширина  
**3,51 м**

Осадка  
**1,15 м**

Водоизмещение  
**7,3 т**

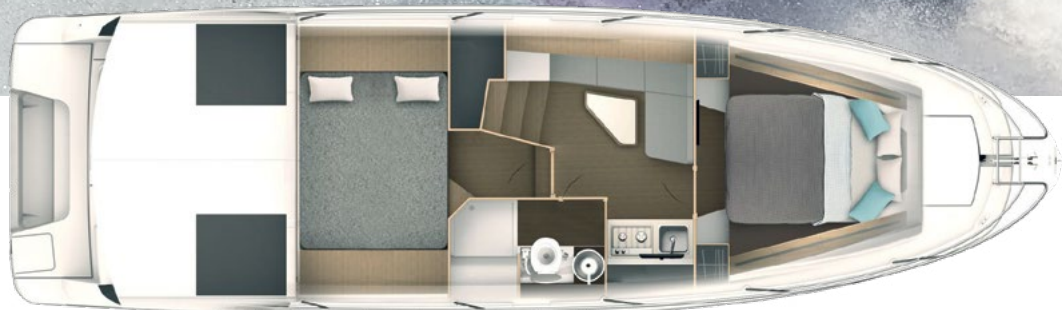
Запас топлива  
**2 × 408 л**

Запас воды  
**150 л**

Мощность (макс.)  
**2 × 350 л.с.**

Каюты  
**2**

Категория RCD:  
**«В» (8 чел.)**  
**«С» (10 чел.)**



План палубы кают; вырез в кормовой платформе показывает, что это вариант с подвесными моторами



Каждый раз, готовясь отправиться на ту или иную яхтенную выставку, я составляю примерный план действий: что посмотреть, с кем встретиться, какие вопросы обсудить. Весьма полезной при подготовке такой программы является информация с перечнем премьерных показов лодок и прочих новинок. В этом году перед boot Düsseldorf в разных источниках фигурировал круизер Beneteau Gran Turismo 36. Ему отчего-то придали статус новинки, хотя известно, что модель выставлялась в Каннах в прошлом году. Но это никак не умаляло ее достоинств, тем более что для меня она была действительно новой и незнакомой: прежде я ее не видел.

Gran Turismo 36 стояла рядом с моделями GT 41 и GT 45 в зале № 1, где демонстрировали лодки со стационарными двигателями. Ее некоторое время строили в США, но теперь производство осталось только в Польше, на мощностях Delphia Yachts (входит в состав холдинга Beneteau Group). Сразу замечу, что с 2020 года существует модификация Gran Turismo 36 с подвесниками; она появилась в ответ на растущий спрос рынка. Ее отличие, помимо собственно моторной установки, только в форме транцевой платформы и днища в кормовой части.

То, что эта лодка принадлежит семейству Gran Turismo, понятно сразу. Дизайн разработали в итальянской студии Andreani Design, которая давно сотрудничает с Beneteau. Gran Turismo 36 — компактный стеклопластиковый круизер типа hardtop (без дверей в кокпит) с высоким бортом, оригинальным остеклением корпуса (оно усиливает иден-

тичность модели) и обтекаемой надстройкой с большим верхним люком на электроприводе. На транце — сплошная платформа (вариант стационарных двигателей) или с вырезом для подмоторной ниши, куда крепятся подвесники; площадки по бортам дают легкий доступ к воде для купания.

В кокпите лежак-«солярий» (1,35 × 0,99 м) смещен к левому борту; он поднимается электроприводом, а его перекидной подголовник становится спинкой U-образного дивана впереди, «обнимающего» складной стол из цельного дерева. Еще дальше в нос находится диванчик для двоих «впередсмотрящих», составляющих компанию капитану у штурвала. На приборной панели есть место для двух МФД Garmin 12", управление бортовыми системами и устройствами, в том числе автоматическими транцевыми плитами Lenco (или интерцепторами ZipWake) и носовым подруливающим устройством, полезный при швартовке джойстик и пр. Электрические переключатели сгруппированы на панели внизу слева. Отсюда отличный обзор, особенно по курсу: лобовое стекло большое и цельное, а линия борта спускается к форштевню. За рулевой консолью по правому борту стоит L-образный диван, который можно использовать как шезлонг, а за ним — ветбар с электрическим грилем и холодильником (42 л).

На фордеке оборудована «расслабляющая зона» с утопленными в палубу подушками и удобными подголовниками. Проход туда вдоль борта не сказать чтобы широкий, но есть поручни на крыше (дополнительная страховка), а высокий (600 мм) релинг слегка наклонен наружу, что тоже удобно. В носу релинг разрезной, поэтому на высокий причал можно сойти и здесь. А под крышкой якорного ящика обнаружилась лебедка Lewmar.



У рулевой консоли двухместное сиденье с больстером, а в окнах с обоих бортов есть открывающиеся «форточки»



В кокпите достаточно места для вещей: под сиденьями диванов, под «солярием», а в версии с подвесниками свободное место появляется и в моторном отсеке





Интерьер носовой каюты; дневной свет сюда проникает через окна в корпусе с обоих бортов и через прозрачный люк над спальным местом



Салон внизу, под палубой. Благодаря грамотному использованию пространства проектировщиками здесь довольно просторно

Внизу дизайнеры тоже немало поработали. В высокой (более 1,9 м) носовой мастер-каюте есть островная кровать с местом для хранения вещей под ней и гардероб. Окна по бортам имеют встроенные иллюминаторы, а под ними, как и под спальным местом, тоже можно много чего положить. Вторая каюта в средней части корпуса высокая только при входе, и кровать уже, но и здесь светло; в изголовье и в «ногах» кровати есть места для хранения с полками — помимо двух шкафов. Между каютами обустроен салон с небольшим, но вполне достойным камбузом (СВЧ-печь, плита с двумя конфорками, холодильник на 80 л) и угловым диваном со столом напротив. В этой зоне находится и санблок; он имеет отдельную душевую кабину: нередко у лодок такого калибра «удобства» совмещенные.

Beneteau Gran Turismo 36 поставляют с двумя подвесными моторами по 300/350 л.с. или двумя стационарными по 300 л.с. с угловыми колонками. Я не ставил перед собой задачу показать на примере этой лодки преимущества одних двигателей и недостатки других. Вместо этого приведу данные тестов с разными вариантами моторной установки.

До недавнего времени в качестве стационарных двигателей на лодке стояли Volvo Penta D4-300 (2 × 300 л.с.) с колонками DPI. Максимальная скорость — 32 узла (3600 об/мин) с дальностью плавания 200 миль, на крейсерской скорости 24 узла (3000 об/мин) запас хода составил 230 миль.

С подвесными моторами скорость выше. На одном из тестов с двумя 300-сильными Mercury Verado лодка разогналась до 36 узлов (5670 об/мин). Выход на глиссирование за 4,9 с (10 узлов, 1200 об/мин). На крейсерской скорости 25 узлов (около 4700 об/мин) дальность плавания 137 миль (10% запаса). Больше мощность — больше скорость, но и расход топлива выше.

Обводы Beneteau Gran Turismo 36 таковы, что при сравнительно большом внутреннем пространстве, в том числе в носовой части, ватерлинии острые. Это хорошо при ходе в условиях волнения, поскольку повышает общий уровень комфорта на борту. У лодки выверенный баланс; при маневрировании она демонстрировала плотный контакт с водой и не сильно теряла скорость. По мнению участников тестов, ее динамика вызвала приятные эмоции.

Ну вот, мы и познакомились с Beneteau Gran Turismo 36. Кстати, по ней вы можете составить впечатление обо всей линейке Gran Turismo, и оно, полагаю, будет позитивным. **YMAG**



# ПЛОДЫ КООПЕРАЦИИ

Яхтенные выставки нередко преподносят сюрпризы. Это могут быть и премьеры лодок — конечно, если их удалось «засекретить» до показа, и какие-то новаторские инженерные решения, и новое оборудование. То есть там всегда есть шанс чему-то удивиться и чем-то заинтересоваться. Вот и посетители boot Düsseldorf 2023, гуляя по павильону № 4, могли заметить финскую лодку XO EXPLR 10 Sport на стенде британской компании Arksen. Действительно, было чему удивиться, тем более при ближайшем рассмотрении становилось понятно: это не совсем XO.

Текст: **Алексей Максимов**

Фото: **Arksen**

Длина  
**9,50 м**

Ширина  
**2,50 м**

Осадка  
**0,90 м**

Водоизмещение  
**3,6 т**

Запас топлива  
**2 × 225 л**

Мощность  
**350/500 л.с.**

Категория RCD  
**«В» (6 чел.)**  
**«С» (10 чел.)**







Эту лодку можно приспособить под рыбалку: из кокпита и с фордека удобно работать со спиннингами, и тарга с набором держателей для удилищ на крыше рубки выглядела бы вполне уместно

## ТЮНИНГ

Не стану закручивать интригу и сразу поясню. Компания Arkssen, которая продвигает моторные яхты серии Explorer длиной 65, 75 и 85 футов, сравнительно недавно представила линейку круизеров Adventure (модели Adventure 28, -30 и -45). Первые две и красовались на стенде в Дюссельдорфе, смущая своей похожестью на лодки XO. Это не случайность и не кража интеллектуальной собственности: Arkssen и XO Boats заключили партнерское соглашение, и теперь в Британии появились тюнингованные модели XO: Arkssen Adventure 28 и -30, — которые начали строить на производственных мощностях XO Boats в Польше по доработанным финским чертежам (Arkssen Adventure 45 производят на британской верфи Ring Powercraft).

Если вы уже видели XO EXPLR 10 Sport, то конструкция и устройство Arkssen Adventure 30 вас не удивят. Если же нет, давайте пройдемся по лодке. Это круизер с корпусом и рубкой из легкого сплава (рубка с вертикальным лобовым стеклом во всю ширину корпуса, без наружных проходов вдоль борта), отвесным форштевнем и острыми ватерлиниями в носу, открытой палубой в корме и длинным фордеком. Тюнинг в основном затронул внешний вид. Самое заметное — мощный привальник из вспененного материала по периметру корпуса и накладка почти во всю высоту борта от миделя в корму из такого же материала. Другой момент — цветовое решение. Базовым цветом корпуса, полагаю, является Arctic Grey с контрастной черной отделкой и яркими

оранжевыми вставками, хотя лодка на выставке была окрашена в непривычный Celadon (нефритовый). Оранжевые «пятна» остались в виде оконечности форштевня с буксировочным рымом и в интерьере: на поручнях и отделке штурвала. Но это детали.

В корме видим откидные банки с мягкими «сидушками»: одну на транце и две по бортам (перед ними можно установить столик), — а также два палубных люка, под одним из которых находится рундук с аккумуляторными батареями, под другим — водяная цистерна.

Откроем стеклянную дверь и заглянем в рубку. Внутри довольно просторно (высота почти 1,9 м), а компоновка функциональная: справа — камбузный модуль с мойкой и плитой под тиковой крышкой на пружинном фиксаторе, напротив — динетта со складным столом. Спинка переднего сиденья перекидывается, чтобы можно было присесть к столу или, напротив, смотреть по курсу. Еще вариант — она укладывается горизонтально, и тогда, если опустить стол, заменив у столешницы опору, из динетты образуется спальное место. А перед этим сиденьем в консоли, на которой можно разложить навигационные карты, спрятан гальюн. Он не очень просторный, но есть и весьма пригодится при длительной прогулке.

Теперь рулевая консоль. На ней помещается картплоттер Simrad 16" с выводом данных от радара и эхолота; еще на приборной панели видим управление носовой подрулькой (2 кВт), автоматиче-

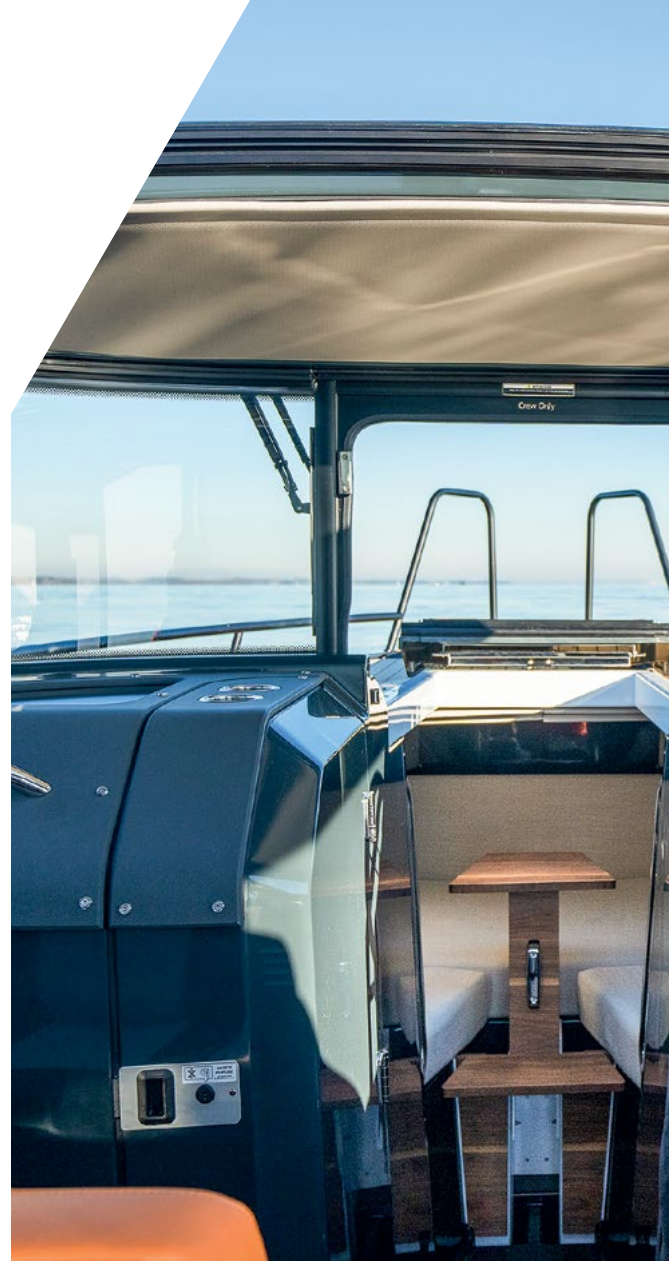


скими транцевыми плитами и якорной лебедкой. Рукоятки двигателей под рукой, наклон штурвала регулируется, кресло пилота установлено на амортизирующей подвеске, а под ним — холодильник на 40 л.

В рубке почти круговой обзор благодаря солидной площади остекления по периметру и отличная вентиляция: при открытых люке в крыше (открывается вручную или электроприводом), центральной секции лобового стекла и дверях в кокпит воздухообмен великолепный. Воздух, солнце и вода за бортом. А центральная секция лобового стекла опускается и сдвигается вперед вместе с палубным люком (интересное решение, подмеченное еще на XO EXPLR 10 Sport), делая более удобным проход в носовую каюту. В отличие от финского XO EXPLR 10 Sport, где несколько вариантов компоновки, у Arksen 30 он один — Front Cabin. В каюте на двоих между койками есть раскладная конструкция, служащая и столиком, и ступенькой, чтобы выбраться на фордек (иначе никак).

## ЧЕГО ОЖИДАТЬ В МОРЕ?

У Arksen Adventure 30 прочный корпус из морского алюминиевого сплава (толщина килевой балки 8 мм, днища — 6 мм, бортов — 5 мм) с обводами «глубокое V» (24° на транце), с характерным подъемом килевой линии в носу, мощной скулой и продольными реданами. В Дюссельдорфе лодку показывали с двумя подвесными Mercury по 250 л.с., хотя возможны варианты. Журнал МВУ UK тестировал Arksen Adventure 30 еще в сентябре 2022 года на выставке в Саутгемптоне. По их данным, с одним мотором 350 л.с. лодка развила скорость 38 узлов; на скорости 21 узел запас хода составил 220 миль, а уровень шума достигал 84 дБ(А). По информации того же издания, с двумя моторами по 250 л.с. скорость увеличилась до 45 узлов, а на режиме 25 узлов дальность плавания



Вид на интерьер рубки через большой открытый люк в крыше. Конструкция из труб наверху формирует внешний «багажник»







В каюте видна разложенная конструкция из ступеней, по которым легко выбраться через палубный люк на фордек

достигала 230 миль. Марки подвесников и характеристики гребных винтов не уточняются.

В нашем распоряжении есть результаты теста модели XO EXPLR 10 Sport (июнь прошлого года), которые с высокой степенью достоверности можно экстраполировать на Arksen 30. С двумя подвесными Yamaha F250NSBX (гребные винты 15,5 × 17") на режиме 6000 об/мин максимальная скорость была 47 узлов, а на крейсерской скорости 25 узлов (3600 об/мин) при удельном расходе около 2,1 л/милю дальность плавания превышала 190 миль (запас 10%). Также имеются данные по ускорению: разгон лодки до скорости 30 узлов занимал менее 10 с. При ускорении может расти дифферент, однако он легко купируется транцевыми плитами или откидкой моторов.

Лодка четко лежала на курсе, была остойчива — у причала покачивалась, а на скорости шла как влитая; в циркуляции крен заметный, но дрейф отсутствовал. Управляемость на малом ходу (да еще при носовой подрульке) вопросов не вызывала, а метровую волну XO EXPLR 10 Sport проходила без ударов и подлетов. Думаю, тот же характер поведения на воде следует ожидать и от Arksen 30.

Надо полагать, компания Arksen, известная своими «приключенческими» судами, выбрала для линейки Adventure модели XO за их высокие прочностные и мореходные качества, практичность компоновки и интерьера. Но искатели приключений, как известно, «водятся» и на море, и на суше. Я слышал мнения, что Arksen 30 напоминает внедорожник: одним — Land Rover Discovery, другим — Range Rover. И вот недавно на рынке появились тюнингованные внедорожники Arksen на базе Mercedes-Benz Unimog, Land Rover Defender и Land Rover Perentie. Но это уже совсем другая, сухопутная, история. **VMAG**



Носовая каюта, в которой вполне комфортно провести не одну ночь на борту в путешествии



# КАТЕР ИЗ БУТЫЛОК

Текст: **Мария Мошкина**

Фото: **X Shore**

В этом году лодкам с электрическими моторами на выставке boot Düsseldorf было отведено очень много места. В их числе демонстрировали модель Eelex 8000 шведской компании X Shore, номинированную на престижную премию European Powerboat Award 2023, лодку с виду простую, но, как оказалось, довольно интересную.

Создатель бренда X Shore Конрад Бергстрём — известная фигура в бизнес-сообществе Швеции. В свое время он был и серфером, и солдатом элитного подразделения шведской армии, и студентом университета Упсалы, и дистрибьютором спортивной одежды, пока наконец вместе с единомышленниками не основал компанию по производству бытовой электроники Zound Industries. О ней слышал, наверное, каждый ценитель музыки и любитель спорта: там производят наушники Urbanears, Adidas и Marshall.

Но сегодня Конрада Бергстрёма занимает его долгожданное детище X Shore. Производство катеров он задумал в 2012 году и лишь в 2021-м начал выпускать лодки с электродвижением, причем на максимально экологичном производстве. Сейчас на верфи в Нючёпинге, городке неподалеку от Стокгольма, производят две линейки электролодок: X Shore 1 (модификации Open и Top), а также модель Eelex 8000, о которой расскажу подробнее.

Это лодка длиной 8 м, привлекательная современным минималистским обликом, с высоким бортом и открытым транцем, носовым и кормовым кокпитами и центральной рулевой консолью под хардтопом на вертикальных опорах. Для формовки корпуса применяется технология pre-peg с использованием эпоксидного связую-





ORE



Генеральный директор X Shore Джени Кейсу говорит, что для основателя компании было важно не просто производить электрокатера, а создать экологичное производство, насколько это возможно в яхтенной области





На самой высокой скорости 30 узлов запас хода модели Eelex 8000 составляет 30 миль

щего и защитной пленки, изготовленной из переработанного бутылочного пластика с добавлением льна. Теперь каждая правильно утилизированная пластиковая бутылка, пожалуй, приобретает еще больший смысл. Палуба покрыта пробкой — конструкторы решили обойтись без тика, натурального или синтетического, и, замечу, ступать по такой мягко пружинящей поверхности много приятнее, чем по голому пластику или даже тикю. Пробка не перегревается и «дружит» с мокрой средой. Возникают лишь вопросы: как этот материал старится, просто ли за ним ухаживать и насколько он долговечен? На выставке, где через лодку проходят тысячи людей, Eelex 8000 выглядел очень свежо.

В Дюссельдорфе демонстрировали версию катера с двумя диванами в кокпите и столиком между ними. По палубе кокпита проложены металлические направляющие. Очевидно, они нужны для того, чтобы двигать «мебель», и обоснование такого решения дала генеральный директор X Shore Джени Кейсу. «Наши лодки универсальны: мебель на борту можно расставлять по-разному или убирать вовсе, легко превращая катер для дайвинга в рыболовный, модель для водных видов

спорта — в тендер или лодку, на которой можно отправиться с друзьями на острова. Покупая один катер, вы как будто покупаете сразу несколько. В Швеции много семей, у которых разные лодки для разных целей, а мы хотим показать, что чрезмерное потребление тут совершенно излишне».

На рулевой консоли доминирует разработанный специально для X Shore сенсорный дисплей 24", заменяющий обычные приборы, управление рядом устройств проходит клавишами на «умном» штурвале, который вращается вокруг неподвижной ступицы. Информация на дисплее дублируется в приложении и — внимание! — на смарт-часах, которые можно приобрести вместе с лодкой! Кому-то покажется, что часы-то — уж точно лишняя игрушка. Но у них есть очень полезная функция: если вдруг вы упадете за борт, сработает аварийный сигнал, и мотор лодки мгновенно заглухнет.

За местом рулевого обустроены три рундука, куда можно поместить холодильник или просто насыпать лед для охлаждения напитков. Надо сказать, что в рундуках для хранения всего необходимого — от тента до чистящих средств — у Eelex 8000 недостатка нет. Объемные предметы





Управлять катером очень просто: приборная панель представляет собой большой тачскрин, скорость регулируется вращением диска справа от штурвала

предлагается хранить под диванами или в рундуке под пайолом, те, что поменьше, — в рундуках на носу. Рядом с якорным ящиком прямо из палубы торчит стилизованная фигура электрического угря — символ бренда Eelex, не позволяющий перепутать эти лодки ни с какими другими.

У Eelex 8000 непростые обводы: на днище сформирован глубокий (более 350 мм) поперечный редан в нос от миделя плюс две пары продольных реданов. Лодка оснащается электромотором 175 кВт, который питает батарея на 126 кВт·ч; он помещен сразу перед реданом, и гребной вал с минимальным углом наклона тянется до транца. Конструкторы рассматривали разные типы приводов, в том числе и водомет, но открытый гребной вал сравнительно небольшого диаметра был признан наиболее эффективным. Заводится Eelex 8000 одним нажатием кнопки, а регулировка скорости осуществляется вращением специального диска справа от штурвала, вроде бы интуитивно понятного.

На скорости 7 узлов в водоизмещающем режиме на одном заряде можно пройти 100 миль. Конечно, на такой скорости постоянно никто не ходит. Как и на топовой (для этой модели

она составляет 30 узлов) — в таком режиме запас хода сокращается до 30 миль. Разгон до крейсерской скорости 20 узлов занимает 4,2 с.

Экстремальный сценарий использования такой лодки, по словам Дженни Кейсу, — от четырех до шести часов на воде в компании друзей, с гонками и буксировкой воднолыжника. Даже в таком случае лодка обыкновенно возвращается в марину с не полностью разряженной батареей. В режиме SuperCharge — такие зарядные станции есть уже повсеместно на Средиземном море, на севере Европы и в Великобритании — полная «заправка» Eelex 8000 занимает менее двух часов.

Можно рассуждать о плюсах и минусах электролодок и противопоставлять их моделям с традиционными или гибридными моторными установками. Но, как и в случае с автомобилями, их массовое распространение неминуемо. Можно начать привыкать уже сейчас, можно отложить на потом. Нам, покидая Eelex 8000 на стенде в Дюссельдорфе, очень захотелось опробовать эту лодку на воде. Чтобы услышать, какая она тихая, и понять, насколько удобно ею управлять. **YMAG**



# НА ЗДОРОВЬЕ

## СПЕЦПРОЕКТ

Текст: Мария Мошкина

Фото: PROyachting, Benetti, Lürssen,  
Visit Norway







Ради оборудования тренажерного зала с роскошным видом на море верфи Benetti пришлось внести серьезные изменения в изначальный проект яхты Metis

Яхтинг, каким бы он ни был, очевидно полезен для здоровья. Пребывание на свежем воздухе, контакт с водой, солнечная погода благоприятно сказываются на настроении и общем тоне. Если увлечься яхтами серьезно, можно и вовсе открыть для себя целый дивный мир парусного спорта, например. Чем еще полезен яхтинг и что с его помощью можно «поправить» в своем самоощущении или даже организме? Во что может перерасти увлечение парусом? Как дольше получать удовольствие от водных видов спорта? Об этом мы поговорили с экспертами по медицине и спорту и, конечно, с яхтсменами.

Спросите у любого яхтенного дизайнера, что стало главным на борту современной суперяхты. Каждый ответит: «пляжный клуб». Под этим, казалось бы, совершенно сухопутным понятием скрывается гораздо больше, чем просто платформа у воды, с которой удобно спускаться в воду. «Пляжные клубы» превращают любое судно, на котором их физически можно разместить, в пространство, где можно позаботиться о себе, о своем здоровье. На борту есть и сауны, и хаммамы, и массажные кабинеты, и кабинеты для спа-процедур, и души с цвето- и ароматерапией. Все-таки на яхтах люди чаще всего проводят отпуск, так почему бы не обеспечить себя привычным комфортом пятизвездочного отеля? Владельцы суперяхт, которые действительно много на них путешествуют, порой организуют полноценные тренажерные залы или хотя бы ставят любимую беговую дорожку к панорамному окну где-нибудь на верхней палубе. Размяться с утра с видом на море — что может быть лучше для активного человека? Существуют даже компании, специализирующиеся на установке тренажеров на яхты, а среди экипажей все чаще встречаются стюарды или стюардессы с сертификатами тренеров на модном оборудовании Red Cord. Особенно экстравагантные люди организуют на своих яхтах баскетбольные площадки. Такие есть на *Joy* (Feadship, 2016) и *Kismet* (Lürssen, 2014). На *Aviva* (Abeking & Rasmussen, 2017) имеется даже корт для падел-тенниса. А на борту *Cloudbreak* (Abeking & Rasmussen, 2016), на которой вполне можно отправиться и к ледникам, есть хранилище для лыж и салон, из которого удобно сесть на вертолет, чтобы отправиться на хелиски, а потом в нем же смотреть записи с камер Go-Pro сразу после катания.





Бассейн и джакузи — далеко не все опции для велнеса на борту яхты Kismet. Ее гости могут устроить тренировку в зале и даже сыграть в баскетбол

Если владельцев суперяхт ограничивают только их фантазия и сумма, которую они готовы потратить на ее реализацию, то у большинства яхтсменов мира или тех, кто только присматривается к этому захватывающему образу жизни, совсем другие задачи. Когда люди приходят в яхтинг, они, как правило, хотят попробовать себя в новом активном виде отдыха или реализовать свою детскую мечту о путешествии под парусом. И многие даже не подозревают, насколько яхтинг может оказаться полезным для здоровья, физического и морального. Чтобы убедить вас в этом, мы собрали несколько вдохновляющих рассказов от первых лиц.





Екатерина Скудина  
в экипаже яхты  
на престижной регате  
Rolex Giraglia Cup

**Екатерина Скудина,  
основатель компании PROyachting,  
заслуженный мастер спорта России,  
чемпионка мира, двукратная чемпионка  
Европы по парусному спорту:**

«Вокруг яхт всегда существовал романтический ореол. Многие люди получают огромное количество положительных эмоций от выхода на воду под парусом. Любительский яхтинг позволяет расслабиться и насладиться временем на свежем воздухе, на воде. При этом яхтинг также и очень эффективный инструмент для командо-образования. Если человек лидер по природе, он и на борту яхты возьмет на себя эту роль. Мы много работаем с компаниями и корпорациями и наблюдаем, как парусный спорт помогает выявить лидера: на борту довольно быстро понимаешь, как человек берет на себя ответственность, как он ее несет, какие решения он принимает и с какой скоростью. И этот человек может не сидеть на руле — он может быть членом экипажа. Если углубляться в спорт и говорить, например, о рулевых, то тут очень важна способность концентрироваться, и позиция рулевого помогает ее развить. Корпоративный яхтинг ценен и тем, что команда сплавливается практически сразу, люди начинают чувствовать друг друга гораздо лучше. Это очень помогает в работе в дальнейшем. Тимбилдинг на яхте — самый эффективный способ сплотить коллектив в минимальные сроки.

Кроме того, я часто вижу примеры того, как яхтинг раскрывает в человеке потенциал, как человек буквально возвращается к жизни благодаря парусу, становится более уверенным в себе, даже вести себя начинает по-другому. Это такой вид спорта или досуга (повторюсь, для любительского яхтинга не обязательно все уметь и быть в отличной спортивной форме), который помогает почувствовать свою уникальность, особенно тем, кто много работает в офисе, занимается нетворческой деятельностью. Яхтинг — это еще и причастность к очень интересному миру, он окутан романтикой. Все в детстве читали книги про отважных капитанов, и у многих желание стать яхтсменом связано с детскими мечтами. Свобода, укрощение стихии — этого не найти в других видах спорта. Как и возможности открыть для себя новый мир, у которого горизонт почти неограничен: местные регаты, международные соревнования, путешествия, кругосветка, в конце концов. Все это дает дополнительный стимул ожить, взбодриться и найти новую мотивацию. А мотивация, как мы знаем, это всё.

Чтобы поддерживать физическую форму людям, увлеченным парусным спортом, достаточно заниматься фитнесом и ходить в тренажерный зал с определенной периодичностью. Тело должно быть привычно к тому, что у него есть регулярная нагрузка. Любителям яхтинга, в данном случае я имею в виду непрофессиональных спортсменов,






America's Cup — это вершина экстремального парусного спорта. От членов экипажей требуется самая серьезная подготовка

не нужны специальные тренировки. Если мы говорим о людях, которые пересели с класса J/70, относящегося к любительскому спорту, на "Лазер", например, очень важным элементом тренировок становится откренивание. Это упражнение подразумевает работу нескольких групп мышц одновременно: это и пресс, и ноги. Стандартный спортзал, к сожалению, не располагает оборудованием, которое необходимо для тренировок на откренивание. Поэтому все профессиональные яхтсмены и те, кто перешел из любительского класса в олимпийский, обычно сами себе сооружают откреночную доску.

Мы работаем всю зиму и растягиваем сезон. Сейчас даже те, кто занимается любительским яхтингом, стараются тренироваться и зимой, чтобы к лету не потерять форму. Это легко достижимо и в нынешних условиях, когда соревнования за рубежом стали менее доступны. PROyachting устраивает гонки в Сочи и для любителей, и для профессионалов, и для начинающих рулевых».





Вера Виленская уверена: любительский парусный спорт подойдет каждому. С ней согласно большинство докторов и психотерапевтов

### **Вера Виленская, сооснователь компании Med-Contact**

Вера Виленская вместе с мужем руководит компанией и живет с семьей в Мюнхене. Она работает с иностранными пациентами, организуя их лечение в Германии, а также учится на психотерапевта в Мюнхенском университете. Парусным спортом Вера увлеклась несколько лет назад и не раз обсуждала с лучшими врачами Германии его пользу.

«Сочетание активного движения на воде, необходимости держать баланс на качающемся судне при помощи напряжения множества мышц, командная работа и ярчайшие эмоции — отличная профилактика не только депрессии, но и синдрома выгорания. В психологии есть такие понятия, как “самопознание” и “самоактуализация”. Если не вдаваться в научные подробности, то можно описать их как техники по выявлению и развитию своих личностных способностей. В Германии есть психотерапевты, которые активно соединяют яхтинг с этими практиками для достижения пациентами ощущения радости и полноты жизни, осознания смысла жизни. Техники применяются как для поиска ресурса в жизни пациента после

избавления от пагубных привычек, так и, например, для перехода на качественно другой уровень самореализации», — рассказывает Вера.

О своем опыте Вера говорит красноречиво и так зажигательно, что становится очевидным: яхтинг и парусный спорт подойдет всем. И тем, кто не уверен в своей спортивной подготовке, и тем, кто стесняется и не привык работать в команде, возможно, даже и тем, кто боится воды, но хочет этот страх преодолеть. «Около трех лет назад мне, 45-летней замужней маме двух дочерей, попала на глаза рекламная статья в социальных сетях, приглашающая на гонки на парусных яхтах в Греции. Я замерла от привкуса старой мечты и... привычно прокрутила страницу вниз. “Когда-нибудь”, — сказала я себе и вдруг испугалась, что это “когда-нибудь” может и не наступить. Эпидемия “короны” научила нас не строить долговременные планы... В тот же вечер я заплатила за участие.

Решение было спонтанным и эмоциональным, но заняло место в ряду лучших решений моей жизни. Мне повезло стать частью прекрасной интернациональной команды и даже выиграть в ее составе несколько кубков.





PROyachting проводит тренировки и регаты для новичков и профессионалов почти весь год, в Москве, Подмоскowie и Сочи



Просторный гараж яхты Kismet можно использовать и как место для персональных тренировок по боксу, например. Причем как гостям, так и членам экипажа





Многие любят сочетать прогулки на яхтах с хайкингом. Хотя участникам регат, даже любительских, специалисты рекомендуют воздержаться от подобных нагрузок

До первой поездки на гонки я считала, что яхтинг — это скорее люксовый отдых, чем спорт. Сейчас я могу описать это словами своего соперника в спорте и друга в жизни: «Ты живешь целую неделю даже без минимума привычных бытовых условий, не имеешь никакой личной зоны и... кайфуешь от этого!»

Мы с мужем много лет увлекаемся хайкингом, но к профессиональным спортсменам я себя не отношу. Меня подкупило и то, что в яхтинг можно попасть с любым уровнем подготовки. Для меня стало бесценным опытом быть частью команды, состоящей из незнакомых мне людей, осознанно прокачать свою способность к интеграции, коммуникации и настоящей эмпатии. Ведь в гонках нет места фальшивым отношениям и эмоциям: все по-честному и, не побоюсь сказать, по-жесткому».

Мы не могли не поинтересоваться у Веры, как в Германии и других европейских странах, где ей удалось погоняться, относятся к модному веянию последних лет сочетать яхтинг, йогу и духовные практики или к популярному в некоторых регионах дуэту яхтинга и хайкинга. «Сочетание яхтенных туров с различными семинарами и психотерапевтическими практиками — отличная идея, которая достаточно хорошо реализована во всем мире. Но сочетание яхтинга с другими видами спорта, если вы решились именно участвовать в гонках под парусом, пусть даже любительских, видится мне и технически невыполнимым, и бессмысленным с точки зрения ресурса организма. Новички, когда яхты стоят в бухтах перед стартом и ждут ветра, часто используют этот момент, чтобы вдоволь наплаваться, а вот опытные спортсмены понимают: после плавания на старт команда выходит уже уставшей.

Другое дело йога: переоценить ее пользу как практики расслабления и растяжки мышц, а также глубокой духовной практики просто невозможно, поэтому утром перед гонками частенько видишь на причале огромный круг из яхтсменов, делающих «приветствие солнцу», — рассказывает Вера. **Y MAG**

## СОВЕТЫ ТРЕНЕРА

Андрей Макаров,  
«World Class Павлово»



### Физическая подготовка и нагрузка

Для любительских гонок особенных требований к физической форме никто не предъявляет, и сам спортсмен не должен рассчитывать, что такие занятия предоставят возможность сильно улучшить свою физподготовку. Я бы рекомендовал всем, кто хочет заняться любительским парусным спортом, стандартную физическую подготовку по программе ГТО плюс две-три тренировки в неделю на общую выносливость, то есть любые циклические виды спорта: от велотренажера до беговых лыж. И очень советую яхтсменам, в первую очередь, конечно, тем, у кого нет избыточного веса, регулярно подтягиваться по 12 раз. Это очень поможет, если вы, не дай бог, окажетесь за бортом. Тем, кто участвует в маршрутных регатах на больших яхтах и на них же живет, полезно утром перед гонкой сделать растяжку или проплыть четыре-пять раз по 100 м от яхты и обратно. Между гонками хорошо устраивать теннисные сетки, футбольные или баскетбольные матчи, даже игры в бадминтон. Это очень разгружает и концентрирует внимание.

### Безопасность на борту

Во время регат очень важно защищать глаза от солнечных бликов, подбирая такие варианты спортивных очков, которые минимально ограничивают обзор акватории. Помните про перчатки, легкую обувь без шнурков, помнить о том, что по борту движущейся яхты нужно ходить как кошка: быстро и мягко. Тем, у кого длинные волосы, не забывать их прятать. И, конечно, самое главное — нужно уметь плавать.

### Сезонность

Для профессионального спортсмена короткого сезона быть не может. Еще с советских времен сезон для всех, кто занимался парусным спортом, начинался на Черном море в марте и заканчивался в ноябре. Этим вполне могут вдохновиться и любители: на зиму можно уехать тренироваться за границу или заняться буером — гонками на яхтах на коньках по льду. Были бы время и возможность!



AQUA  
superPower

# ЯХТА ИЛИ ПАУЭРБАНК?

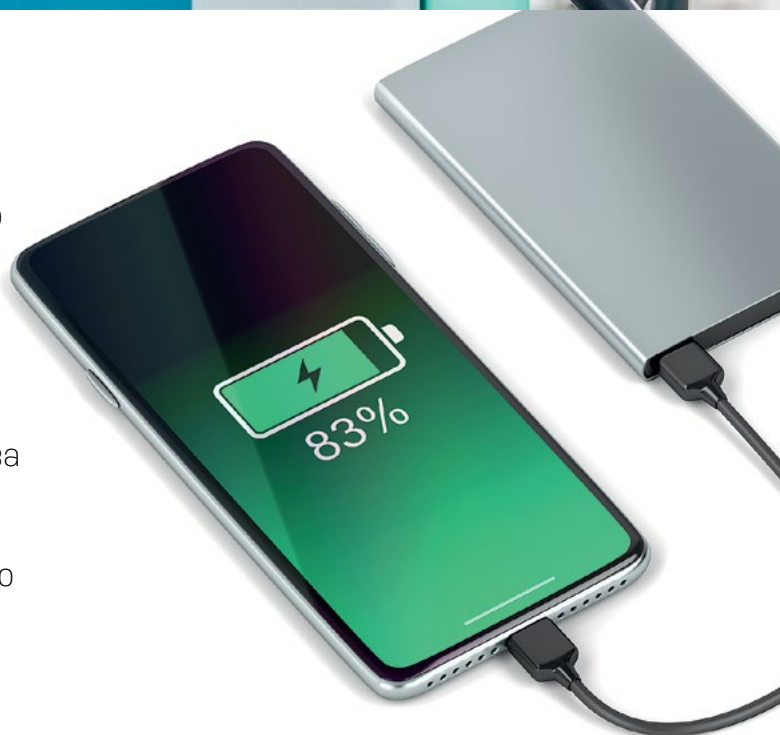
Текст: Евгений Тихонов

Фото: Aqua SuperPower, Delta Electronics, DNV

Marinised Charging Network  
aqua-superpower.com



Деловая программа каждой более или менее крупной яхтенной выставки так или иначе затрагивает тему развития марин в призме декарбонизации прогулочного флота. Пока этот процесс идет довольно медленно. Основные причины — нехватка ресурсов и отсутствие согласованного представления о том, в каком направлении модернизировать яхтенные порты. Возникает замкнутый круг: люди откладывают покупку электрических лодок из-за отсутствия инфраструктуры, марина не вкладываются в нее из-за малого спроса. Видимо, этот воз не сдвинется с места до тех пор, пока уже невозможно будет игнорировать успехи в создании сложной экосистемы для наземного электротранспорта. А там прогресс налицо.







## Потенциал интеграции электрических и гибридных яхт в наземную энергетическую инфраструктуру довольно высок и выходит за рамки использования их батарей как временного хранилища

Одна из важнейших задач в электроэнергетике — поддерживать баланс выработки и потребления электричества за счет повышения гибкости системы и снижения времени ее реакции на резкие изменения. Еще недавно последние в основном определял спрос, под который можно подстроиться, однако с появлением возобновляемых источников энергии возник вопрос, куда девать ее излишки, ведь, в отличие от мощности ТЭЦ или АЭС, мощность солнца и ветра не убавишь. Согласно прогнозу DNV, в Великобритании к середине века годовая вариация остаточного спроса (разница между общим спросом и электроэнергией, полученной от ветра и солнца) удвоится. Это повлияет на оптовые цены, которые будут опускаться ниже нуля в периоды переизбытка энергии или, напротив, подскакивать в моменты ее дефицита. Поэтому в энергетике грядет рыночная битва за гибкость систем, в которой сойдутся поставщики энергохранилищ и разработчики альтернативных решений. Лишнее электричество можно пускать, например, на производство водорода, чтобы впоследствии задействовать его в трудноэлектрифицируемых отраслях

или в качестве топлива. Но еще более перспективно выглядит использование аккумуляторной емкости электрического транспорта как огромного распределенного (децентрализованного) буфера.

В США, Великобритании и передовых странах Евросоюза уже некоторое время прорабатывают концепции энергетических связей «транспортное средство — сеть» (Vehicle-to-Grid, V2G), «транспортное средство — здание» (Vehicle-to-Home, V2H) и «транспортное средство — все» (Vehicle-to-Everything, V2X), проводя пилотные исследования по внедрению этих технологий в жизнь. Их потенциал простирается гораздо дальше, чем простое использование аккумуляторов неэксплуатируемых электромобилей для временного хранения излишков электричества. Если все пойдет так, как планируют исследователи, то в обозримом будущем мир ждет революция в обращении с энергией на транспорте. Автомобили смогут возвращать ее в сеть, когда резко повышается спрос, и забирать обратно, когда он низкий. Стоящие у причалов яхты в этом плане ничем прин-



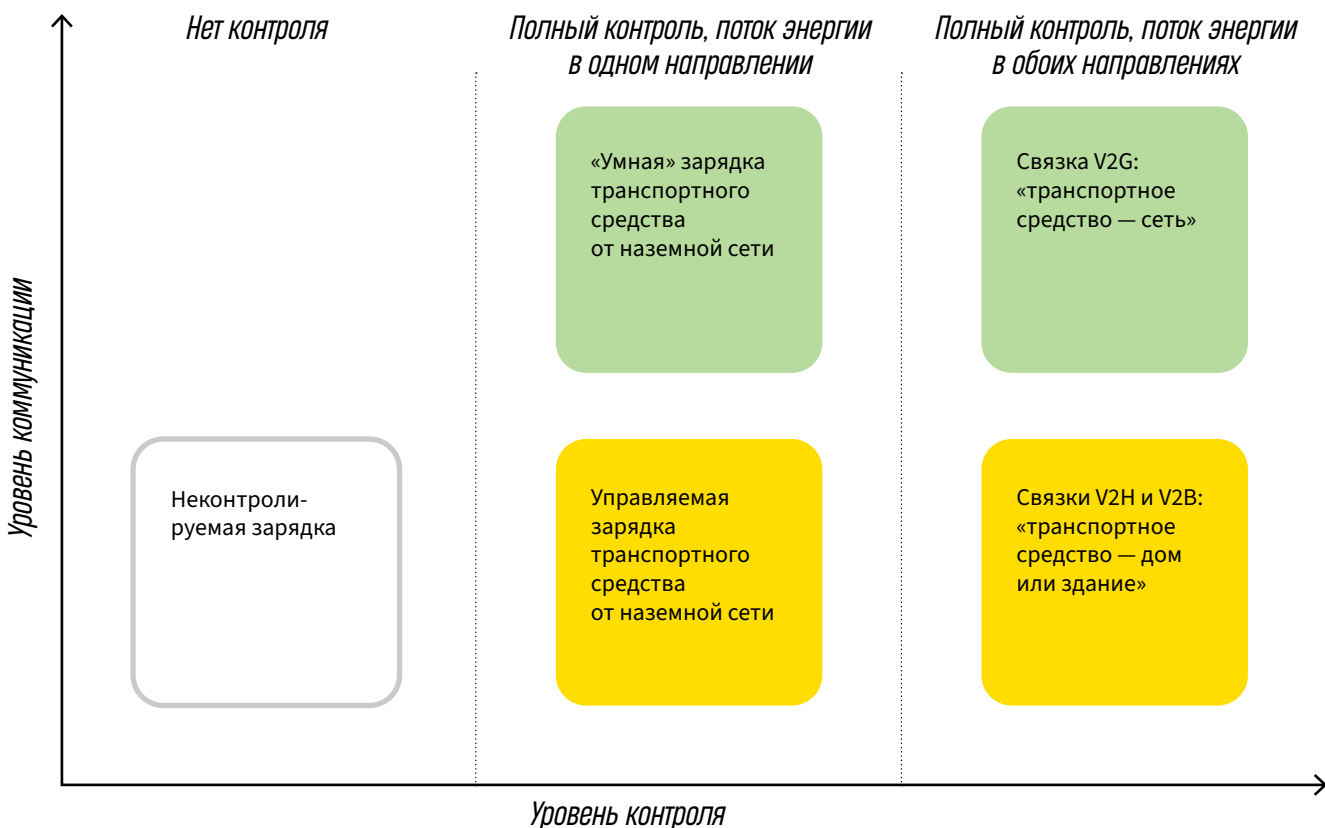
ципально не отличаются и могут включаться в эту систему, становясь, к примеру, резервным источником питания для комплекса апартаментов в марине, где живут их владельцы. Если на борту установлены солнечные батареи, то излишки выработанного электричества можно будет использовать для домашних нужд или продавать в сеть.

Чтобы такая система заработала, недостаточно просто оборудовать многочисленные точки подключения электро-транспорта. Потребуется довольно сложное аппаратное и программное обеспечение для связи с внешними объектами и двунаправленной передачи энергии, совместимое со всеми марками автомобилей и яхт. Соответствующие контроллеры должны будут следить за состоянием батарей, регулировать скорость и прочие параметры зарядки, собирать информацию для биллинга, а также давать пользователю возможность вносить свои коррективы. Скажем, завтра вы планируете выйти в море и накануне через мобильное приложение сообщаете, что прибудете на лодку в десять утра. Задача системы — гарантировать, что к этому времени бортовые аккумуляторы будут заполнены на 100%.

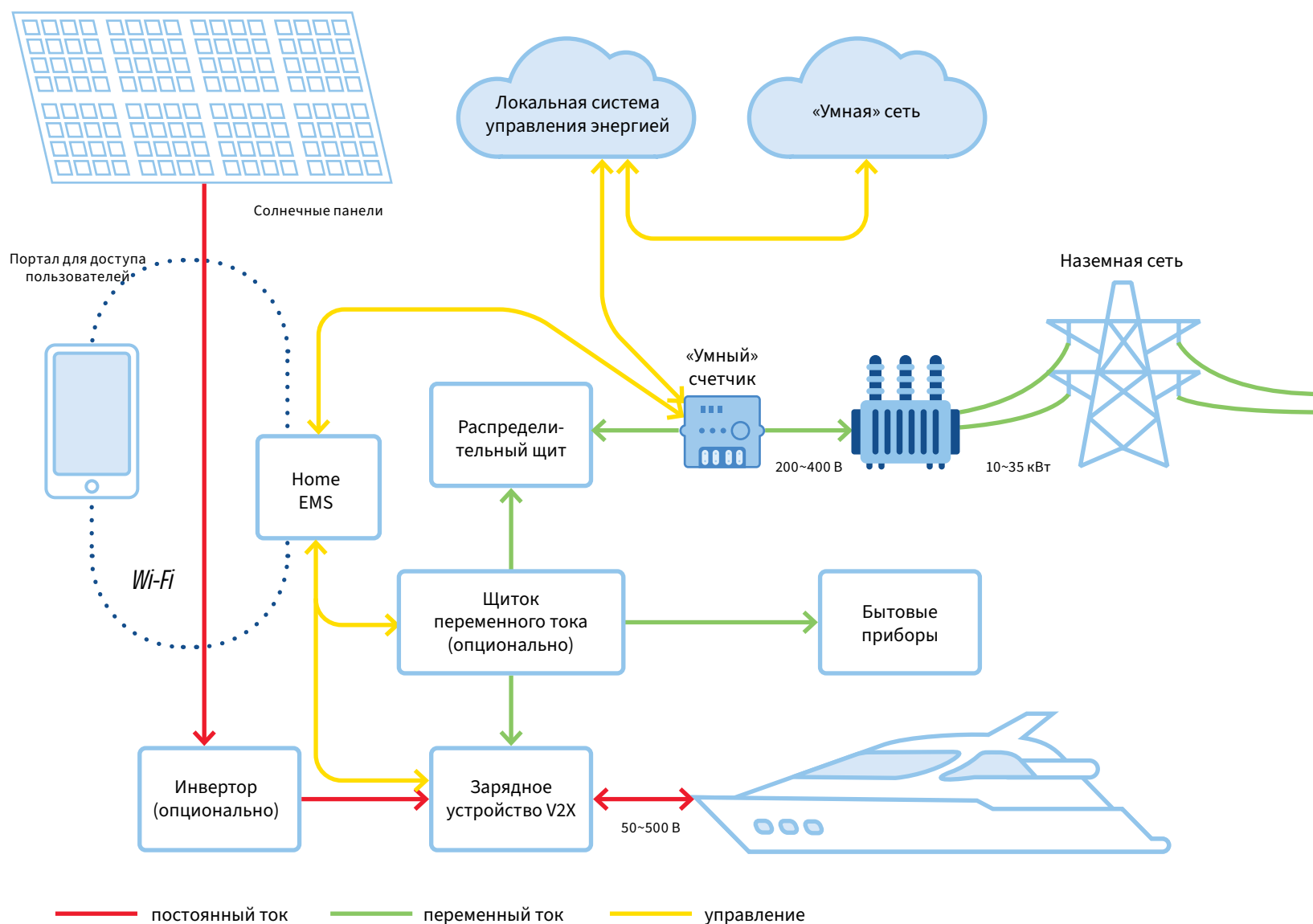
Некоторые крупные производители электромобилей и зарядных устройств уже объявили о том, что их продукция будет полностью совместима с V2X. Яхтенные верфи пока в большинстве своем молчат, дожидаясь развития береговой инфраструктуры, хотя новаторы вроде Silent-Yachts и eD-TEC уже заявили о поддержке режима заряда B2B (Battery-to-Battery) на своих лодках в недалеком будущем. Для полномасштабного развертывания V2X предстоит еще многое сделать, но уже сейчас ясно, что интерес к ней может существенно подогреть потенциальная материальная выгода для владельцев электротранспорта.

Крупная британская энергосбытовая компания OVO Energy вместе с Nissan и разработчиком программного обеспечения Kaluza провели трехлетнее исследование, чтобы понять, как V2G будет работать на практике. Результаты оказались обнадеживающими. Так, сбытовая компания потенциально может сэкономить порядка £ 3,5 млрд в год за счет того, что ей не потребуется усиливать инфраструктуру, а владельцы автомобилей смогут зарабатывать до £ 800 фактически на пустом месте, просто оставляя машину подключенной к сети. Опросы людей, участвовавших в эксперименте, показали, что они остались довольны работой системы и стали меньше переживать за состояние батарей в своих авто. На следующем этапе OVO Energy и Kaluza вместе с Volkswagen Group UK и компанией Indra проведут масштабное изучение V2X в рамках проекта INFLEXION, чтобы разработать более детальный бизнес-план и в будущем дать возможность владельцам электромобилей пользоваться преимуществами технологий V2G и V2H независимо от марки их транспортного средства.

Как только V2G обкатают на суше, ее реализация в портах и маринах вряд ли заставит себя долго ждать. Частью электрической экосистемы станут не только прогулочные яхты, но также рабочие суда и, например, судовые подъемники. Полностью электрические самоходные краны рано или поздно придут на смену гидравлическим и гибридным моделям, и такой подъемник уже разрабатывает итальянская компания Simolai. На одном заряде он сможет проехать 500 м с грузом 1500 т, а наполнение батарей до 80% займет порядка четырех часов. Краны в маринах используются не каждый день, поэтому во время простоя они наряду с лодками способны выступать буфером для электроэнергии.







Достаточно мощные сети подведены далеко не ко всем яхтенным стоянкам даже в Европе, и в этом случае владельцы марин могут обустроить собственное хранилище на берегу, используя отработанные аккумуляторы. Дело в том, что частично утратившие емкость литиевые батареи с автомобилями и яхт не сразу идут на переработку, а еще довольно долго служат в качестве бытовых накопителей электричества, поэтому могут стать основой для относительно недорогой зарядной станции, которую при необходимости подпитывают стоящие у причалов лодки.

Проектировщикам такой экосистемы предстоит немало поразмыслить над тем, как сделать так, чтобы она работала гладко и не усложняла жизнь владельцам яхт, которые приезжают в марину утром выходного дня в хорошем настроении и рассчитывают выйти в море с полным «баком» и без очереди на «заправку». В конце концов, большинству людей абсолютно неважно, откуда берется электричество в марине и что с ним происходит, когда они не пользуются своей лодкой. Им важно только одно — чтобы в процессе пользования яхтой у них не возникало проблем, и тогда они будут держать ее там годами.

Один из ночных кошмаров владельцев марин связан с пожарами в ветреную погоду. Насыщение яхтенной стоянки литий-ионными батареями и высоковольтным оборудованием вызывает у них резонные вопросы и желание понять степень риска. Однозначного ответа пока нет, поскольку не до конца описаны все механизмы, приводящие к самовозгоранию аккумуляторов. Иногда, хотя и редко, это случается без видимых причин, и тушить такие пожары сложно. Оценку этих рисков будут проводить на этапе технико-экономического обоснования интеграции марин в системы с V2G и V2X. А пока задача яхтенной индустрии — простыми словами и на простых примерах объяснять людям, что в повседневной эксплуатации электрические лодки и связанная с ними инфраструктура не сильно отличаются от обычных бытовых электроприборов на батарейках. Как не устают повторять на своих выступлениях Мартин Шемкес, бренд-директор Delphia Yachts, перешли же мы каким-то образом с кнопочных телефонов, которые неделями работают от одной зарядки, на смартфоны и заряжаем их раз или два в сутки, даже не задумываясь об этом. От сети, от пауэрбанка, от другой половины смартфона. Почему бы так не поступать с лодками? **YMAG**



A man in a patterned short-sleeved shirt is steering a boat on the ocean. The background shows the blue sea and a distant shoreline. The text 'УВИДЕТЬ И ЗАХОТЕТЬ' is overlaid in large black letters.

# УВИДЕТЬ И ЗАХОТЕТЬ

Текст: **Алексей Кириллов**  
Фото: **ePropulsion, Fisher Panda,  
GOST, Oceanvolt, Poynting**





## НОВЫЕ БАТАРЕИ EPROPULSION

Компания ePropulsion, производитель электрических подвесных моторов для небольших лодок, добавила в линейку E-Series (48 В) две новые батареи с новым дизайном. Модели E60 и E163 дополнили представленные ранее E40, E80 и E175. Эти современные литий-железо-фосфатные (LiFePO<sub>4</sub>) аккумуляторы обладают в три раза большей плотностью энергии и весят на 70% меньше, чем свинцовые батареи той же емкости, плюс выдерживают до 3000 циклов заряда. Благодаря компактности они хорошо подходят для небольших катеров, у которых всегда не хватает места в рундуках или под пайолом. Младшая модель E60 (60 А·ч) подойдет для 6-сильного подвесника Navy 3.0 Evo, более емкая E163 (163 А·ч) — для Navy 6.0 Evo (9,9 л.с.).

Несмотря на миниатюрность, все они оснащены «умной» системой управления зарядкой, которая обеспечивает их безопасную эксплуатацию. На встроенный экран выводятся значения напряжения и силы тока, статус заряда и аварийные предупреждения. Корпус E60 (512 × 290 × 300 мм) выполнен из двуслойного пластика, тогда как у E163 (470 × 295 × 495 мм) он полностью металлический. На корпусе предусмотрены удобные ручки, и E60 при необходимости можно перенести в одиночку (33 кг). Батареи E-Series не боятся влаги, поскольку защищены по стандарту IP67.

Для подключения не нужны инструменты, разъемы защелкиваются одной рукой. Время заряда E60 и E163 от сети 220 В через фирменное зарядное устройство составляет 2,7 и 7,2 часа соответственно. ePropulsion предоставляет двухлетнюю гарантию на аккумуляторы, если они не используются в коммерческих целях.

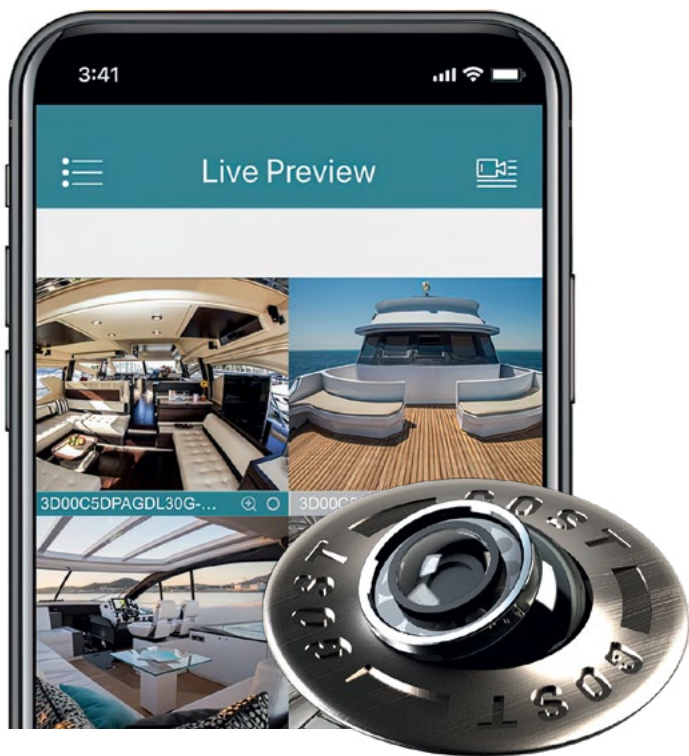
## EPANDA SERIES 8.0. НАРОДНЫЙ СЕГМЕНТ

Одна из преград для ускоренной электрификации прогулочного флота — относительно высокая стоимость оборудования и желание многих производителей работать на верхний сегмент рынка, где покупатели готовы прилично доплатить за новые технологии. Ощущая высокий спрос со стороны владельцев маломощных лодок, немецкая компания Fisher Panda старается быть ближе к народу и разработала простую пропульсивную систему ePanda Series 8.0 мощностью 5 кВт. Она состоит из компактного (390 × 242 × 265 мм) бесщеточного электромотора с постоянными магнитами, инвертора, управляющего блока и привода (гребной вал). Вся система весит лишь 22 кг, не нуждается в жидкостном охлаждении и крайне нетребовательна в отношении сервиса. Мотор работает от 48 В и на 2500 об/мин выдает крутящий момент 20 Н·м. В комплекте Series 8.0 идут вся оснастка, кабели, предохранители и дисплей для приборной консоли, чтобы покупателям не приходилось ломать голову, где и что докупать.

Особых требований к батареям у ePanda Drive нет, поэтому владельцы могут выбирать аккумуляторы разных производителей исходя из собственных предпочтений. Если же они захотят приобрести все по принципу одного окна, то компания предлагает свой батарейный блок ePanda Power Unit на 14,4 кВт весом 53 кг. Series 8.0 позволит бюджетно электрифицировать тихоходные водоизмещающие лодки, для которых конструктивно или по дизайну не подходят электрические подвесные моторы.







## НЕЗАМЕТНЫЕ «ГЛАЗА»

Камерами видеонаблюдения на яхтах сегодня никого не удивишь, однако зачастую их крупные, обойденные вниманием дизайнеров корпуса выглядят ужасно, нарушают эстетику лодки и бросаются в глаза пассажирам, отчего у них возникает чувство, будто за ними следят. Чтобы решить эту проблему, инженеры компании GOST создали линейку изящных низкопрофильных камер высокого разрешения Mini-Dome LED 1080P SS.

Одно из их преимуществ состоит в том, что такие камеры можно крепить не только на подволок, но также монтировать вертикально или вообще интегрировать в переборки заподлицо. В процессе установки закрепленный на сферическом шарнире объективный блок достаточно выставить под нужным углом, а потом просто закрутить оправу-держатель, которая зафиксирует его в этом положении. Диаметр корпуса камеры составляет 80 мм, высота выступающей части — всего 28 мм.

Другой плюс Mini-Dome LED 1080P SS заключается в качестве их исполнения. Корпус из нержавеющей стали не поддается коррозии, выдерживает случайные удары и не боится высоких или низких температур. В стандартной комплектации камера поставляется с широкоугольным объективом (фокусное расстояние 1,8 мм, поле зрения 160°), однако доступны варианты с объективами 2,8 или 3,6 мм. Встроенная ИК-подсветка эффективна в темное время суток на расстоянии до 10 м.

GOST интегрирует Mini-Dome LED 1080P SS в свои комплексные системы охраны, и владельцы получают возможность наблюдать за тем, что происходит на борту, в любое время и в любом месте. При этом производитель подчеркивает, что сфера применения камер не ограничивается яхтами, и камеры подходят для любых объектов, где требуются надежные устройства с приятным дизайном.



## ДНИЩЕВАЯ КОЛОНКА SERVOPROP 25

Если Fisher Panda нацелилась помочь с электрификацией владельцам моторных судов, то финны из Oceanvolt, похоже, в большей степени радеют за парусную братию. Их новая разработка HighPower ServoProp 25 (HPSP 25) представляет собой днищевую колонку (saildrive) с интегрированным наверху электромотором и гребным винтом переменного шага. Номинальная мощность электромотора 25 кВт, максимальная 30 кВт (кратковременная, до 15 минут), диаметр винта 584 мм. Лопастей винта имеют особую профилировку и могут разворачиваться на 360°; автоматика подбирает их оптимальное положение, регулируя упор для разных условий. Например, она может вырабатывать электроэнергию, когда яхта идет под парусом. Уникальность этой пропульсивной системы, эффективность которой эквивалентна системе с ДВС мощностью 75 л.с., в том, что, как утверждают в Oceanvolt, сейчас это самый мощный из доступных на рынке гидрогенераторов в своем классе. Днищевую колонку HPSP 25 при монтаже можно установить на днище лодки в разных положениях: когда винт будет тянущим или толкающим. В первом случае КПД пропульсии и гидрогенерации оказывается выше. Так, на 10 узлах генерация электричества достигнет 5 кВт, и это значение может еще увеличиться по мере доработки программного обеспечения.

HPSP 25 отличается компактностью и малым весом (190 кг) даже по сравнению с установками с небольшими дизелями. Это позволяет высвободить много полезного места, так как системе не нужны выхлопные патрубки, топливные баки, насосы и фильтры. Кроме того, для обслуживания привода лодку не обязательно поднимать из воды.

HPSP 25 рассчитана на яхты длиной до 70 футов и весом до 25 т. Oceanvolt обещает начать отгрузку в четвертом квартале этого года, а первой яхтой с новой пропульсивной системой станет X-Yachts Xc 47.





## «ШЛЕЙКА» ДЛЯ ПОДВЕСНИКА

Строго говоря, The Leash не относится к числу новинок, поскольку ее придумали в США еще задолго до пандемии. Однако по нашу сторону океана эта простая страховка для подвесного мотора пока не слишком известна, и о ней стоит рассказать. Задача The Leash — обезопасить пассажиров катера с мощным подвесником, когда тот на высокой скорости наезжает на подводное препятствие вроде ствола дерева или отмели. При сильном ударе мотор резко откидывается и, отрываясь от транца, с вращающимся винтом залетает в кокпит. Этот опасный сценарий кому-то может показаться невероятным, однако американская статистика показывает обратное. Особенно часто такое случается на низкобортных катерах типа bass boat.

The Leash устроена предельно просто, и установить ее можно самостоятельно. Работает шлейка наподобие автомобильного ремня безопасности: обхватывая «ногу» редуктора над антикавитационной плитой, она не позволяет мотору опрокинуться в кокпит. Кроме того, The Leash не даст подвеснику утонуть, если тот отделится от транца. Высокая стоимость устройства (\$ 280) обусловлена тем, что в нем используется особый синтетический трос с максимальной нагрузкой на разрыв почти 16 т. В комплекте с поводком идет пленка 3М для защиты краски редуктора от истирания. Очевидно, что подобную страховку несложно смастерить кустарно, но это тот случай, когда за уверенность в собственной безопасности не жалко заплатить.



## 4G/5G-АНТЕННА POYNTING RIPPLE

Спустя год после выхода на рынок флагманской 4G/5G-антенны Wavehunter южноафриканская компания Poynting представила более компактный и бюджетный ее вариант под названием Ripple. Производитель предлагает две модификации. RIPL-16 содержит 16 разнонаправленных антенн (по восемь с вертикальной и горизонтальной поляризацией), охватывающих спектр частот от 617 до 7200 МГц (пиковое усиление до 9,5 дБи), и поддерживает до четырех 5G-модемов, которые монтируются прямо в корпусе. Более простая модификация RIPL-16 включает в себя вдвое меньше антенн и работает максимум с двумя модемами. Под небольшим куполом (525 × 450 мм) также размещены две антенны GNSS и антенна Wi-Fi (4 × 4). По ряду технических параметров Ripple уступает Wavehunter, зато весит (без модемов) всего около 15 кг, то есть почти в 3,5 раза меньше. Для ее установки не нужна отдельная штанга, и закрепить антенну можно прямо на крыше надстройки. Если стоит задача обеспечить качественный высокоскоростной мобильный интернет на моторной яхте длиной 20–30 м, то Ripple с этим вполне справится. **YMAG**



К летнему сезону производители водной техники и «игрушек» всегда готовят что-то новое. Выставка в Дюссельдорфе в этом году была буквально напичкана всеми видами джетбордов на любой вкус и кошелек. Но серфинг «для ленивых» — это лишь одна из разновидностей отдыха на воде. Мы сделали небольшую подборку самых интересных новинок, которые позволяют увидеть водный мир с разных сторон.



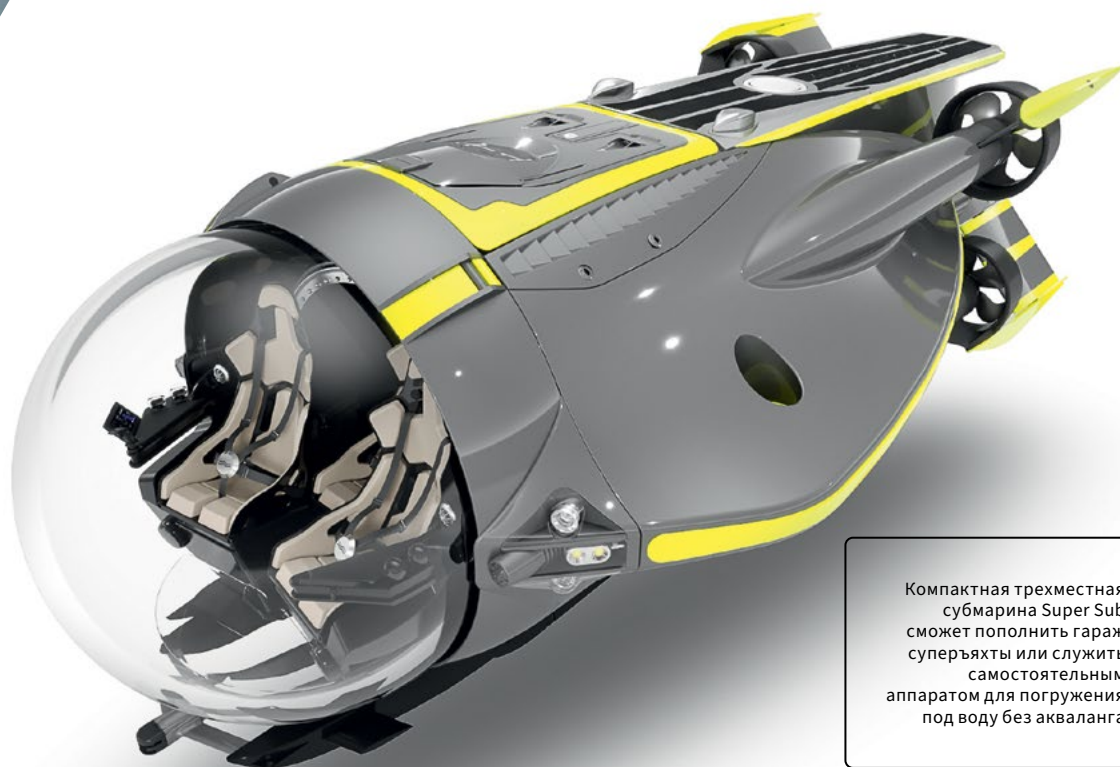
Новая доска Jetsurf Cruiser DFI от MSR Engines отличается универсальностью: на ней сможет кататься и ребенок. А еще она тихая!

# ВЕСЕЛОЕ РАЗНООБРАЗИЕ

Текст: **Мария Мошкина**

Фото: **MSR Engines, U-Boat Worx, YuJet, A-Bark**





Компактная трехместная субмарина Super Sub сможет пополнить гараж суперяхты или служить самостоятельным аппаратом для погружения под воду без акваланга

## НАД ВОДОЙ

Чешская компания MSR Engines к лету подготовила премьеру новой доски с мотором Jetsurf Cruiser DFI. Эта модель хороша тем, что подойдет для серферов с любым уровнем подготовки и любыми габаритами — от детей до высоких взрослых. У нее два крепления для ног и очень удобная система запуска и остановки двигателя в виде рукоятки с кнопкой, которая крепится на запястье при помощи браслета. Jetsurf Cruiser DFI оснащается двухтактным двигателем объемом 100 куб. см, а благодаря новому глушителю и антивибрационной пене на джетборде можно передвигаться, не раздражая шумом окружающих. Особенно это важно, когда катаешься на доске по закрытым водоемам. Если вы только осваиваете передвижение по воде, одного бака топлива (рекомендуется 95-й бензин) вам хватит на полтора-два часа, а если уже бесстрашно летаете на высоких скоростях, будьте готовы сделать дозаправку минут через сорок. Доска Jetsurf Cruiser DFI уже доступна для предзаказа.

## ПОД ВОДОЙ

Компания U-Boat Worx (Нидерланды) совместно с научно-исследовательским институтом MARIN весной отправила на первые морские испытания свою компактную подводную лодку Super Sub. Это пока единственный экземпляр, который строят по частному заказу. Трехместная субмарина сможет опускаться под воду на 300 м и передвигаться под водой со скоростью до 10 узлов. Это быстрее, чем движется большинство конкурентов и — внимание! — чем плавает дельфин. По предварительным данным, Super Sub сможет погружаться и подниматься с глубины с наклоном до 30° и противостоять сильным течениям. Частная подводная лодка на борту суперяхты уже не редкость, но не может не радовать тот факт, что и в этой сфере инженерная мысль не стоит на месте. А это значит, что у любителей исследовать морские глубины в комфортной обстановке и с минимальными рисками будет еще больше выбора и возможностей.



## ПО ВОДЕ

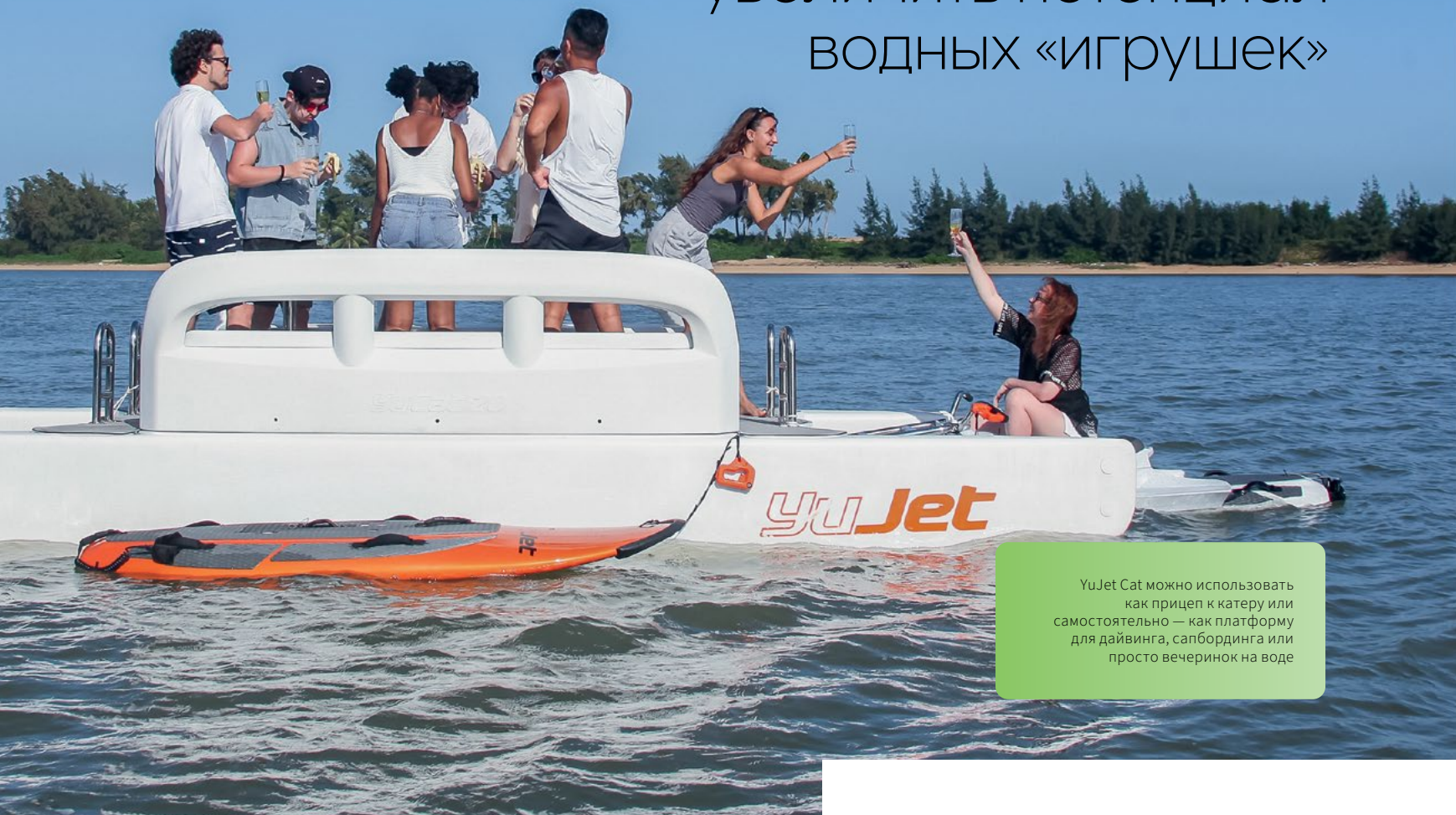
Отечественный производитель A-Bark в партнерстве с компанией Jopasog Marine к новому сезону приготовил плавсредство, существенно расширяющее возможности гидроцикла. Это легкий надувной тендер, который крепится на гидроцикл спереди и позволяет взять с собой на пикник на воде еще пару человек. Гидроцикл передвигается, толкая тендер и его пассажиров перед собой. Чтобы пассажиры в случае необходимости могли самостоятельно добраться до берега, тендер оснащается веслами. С таким оборудованием, даже не имея в своем распоряжении катера, можно в хорошей компании устроить вылазку на близлежащий остров, в бухту или на другой берег реки.

Тендер для гидроцикла от A-Bark оснащается веслами, так что вполне может использоваться и отдельно

Тендер крепится к гидроциклу спереди, по ходу движения. На ходу гидроцикл просто толкает его перед собой



# Многие практичные решения позволяют увеличить потенциал водных «игрушек»



YuJet Cat можно использовать как прицеп к катеру или самостоятельно — как платформу для дайвинга, сапбординга или просто вечеринки на воде



YuJet Cat можно «объединить» и с гидроциклом той же марки: платформа крепится к нему спереди

## НА ВОДЕ

Если вы пока не решились обзавестись яхтой, на борту которой смогут разместиться все ваши друзья, у компании YuJet для вас отличная новость. Производитель джет-ски и самоходных досок показал на выставке boot Düsseldorf свою новую разработку — YuJet Cat. Это катамаран длиной чуть больше 6 м без двигателя. Вы просто крепите его к вашему небольшому катеру или даже к джет-ски и свободно передвигаетесь по воде все вместе. На «борту» катамарана, или плавучей платформы, есть все необходимое для отдыха: стол, две широкие скамьи, большая емкость для льда и огромный зонт от солнца. Своеобразная, но интересная альтернатива для отдыха на воде. И яхтенные права необязательны! **YMAP**




# ТЕАТР ПРИРОДЫ

Текст: **Дмитрий Стадниченко**

Фото: **Дмитрий Стадниченко, Visit Norway, envato.com**





«Не всем дано увидеть эти острова. Только чистому сердцу и смелому душой в страшный час, когда яростные волны грозят гибелью, открываются эти таинственные земли. И счастлив тот, кто ступит на их приветливые, солнечные берега, — он спасен».

---

**Петер Кристен Асбьёрнсен,  
«Бакланы Ут-Рёста»**





Здание морского вокзала в порту Харстада, куда заходят рыболовные, пассажирские и грузовые суда (максимальная осадка 9 м)

Фьорды Лофотенских островов скорее похожи на большие морские заливы

Остроконечные пики гор, пронзив тучи, устремились ввысь. Небесные странники-облака под таким мощным напором направились в долины, заполняя белесыми хлопьями скальные трещины и укутывая покрывалом редкие деревья. Облака дошли бы и до моря, но там, среди волн, гуляет ветер, и они остановились посередине склона, пугливо выглядывая из-за больших камней. И тут вышло солнце. Снег на вершинах заискрился, берег покрылся позолотой, и столько долгожданного тепла пришло в эти края, что весь пейзаж замер, нежась в ласковых лучах...

Случайным зрителем этой идеальной гармонии и красоты в театре Ее Величества Природы стала в прошлом августе лишь одна парусная яхта, вышедшая утром из пролива Хьелльсуннет курсом на Лофотенские острова.

## ХАРСТАД 68°48'171N, 016°32'994E

Тоскливые полосы ливня на окнах отеля и лиловая картинка погоды в Windy Map по приезде в Норвегию не предвещали ни красоты, ни гармонии. Наше давно задуманное плавание начиналось в городке Харстаде на острове Хиннёя, что в губернии Тромс и Финнмарк. Город не удивил достопримечательностями, но там защищенная гостевая гавань и подход, доступный в любую погоду. Продуктовые магазины, хорошее транспортное сообщение, возможности для ремонта, само собой, вода, электричество — и все это за умеренную по нынешним временам плату.


В Харстаде шел местный чемпионат по ловле рыбы, и к вечеру рыбаки потянулись из моря к причалу. Жизнь закипела: измеряют, взвешивают... Гора рыбы растет, толпа зевак

прибывает, но чувствуется северный характер — не шумно. Будь тут итальянцы или греки, их было бы слышно до Шпицбергена. Понемногу страсти разгораются. Вот кто-то начинает спорить, широко разводя руками: думаю, это размеры рыбины, которую подцепили, но так и не подняли на борт. Самой большой оказалась треска весом 16,3 кг, а всего за два дня чемпионата выловили 1676 кг. Лучшие места ловли, по рассказам бывалых, — между островами Сандсой и Акероя, риф Harstadgrunnen (напротив Харстада) и берег возле небольшого острова Кьеоя. По большей части рыба хорошо ловится на глубине до 120–140 м. Мы подумали: зачем искать ее в море, когда она нас уже нашла на причале? И купили у рыбаков 9-килограммовую треску, объявив на борту День пексетарианства и чревоугодия.


## СКРОВА 68°10'020N, 014°39'831E

Утро выдалось — словами не передать! Горы и море купаются в солнышке, птички поют, двигатель урчит — лепота! В 05.40 отдаем швартовы и неспешно движемся к проливу Хьелльсуннет. В отличие от западной Норвегии, в северной ее части в зависимости от прилива или отлива случаются сильные течения, и этот факт обязательно нужно учитывать. В самых узких местах скорость приливных течений может достигать четырех узлов при высокой воде на север и при низкой на юг. Стараемся рассчитать время так, чтобы минимизировать их влияние. Данные по каждому проливу или узкости можно найти в норвежских справочниках Den Norske Los 1–7. На английском есть только седьмой том, а нашу акваторию описывают пятый и шестой на норвежском, но графики понятны.





Скрова. Иногда можно увидеть занятую инсталляцию из предметов, выброшенных на берег штормом



Скрова. Маяков на Лофотенах немало, и все они очень колоритные

В проливе встречный ветер до 18 узлов. Расходимся с двумя грузовыми судами, в районе Бальстадстраума преодолеваем небольшие водовороты и вскоре, оставив по траверзу Лёдинген, выходим на просторы Вест-фьорда. Ключевое слово тут «просторы», ибо Вест-фьорд — скорее большой залив, нежели классический фьорд. Со стороны моря от Будё до одного из самых западных островов Лофотенского архипелага примерно 50 миль, тут есть где разгуляться и ветру, и волне.

Слева по борту наблюдаем птиц. Это тупики, коренные обитатели Лофотенских островов. Мне говорили, что для тупиков уже не сезон, но, возможно, мы встретим их в открытом море. Встретили. Очень симпатичные и необычные птички. После периода гнездования живут в море и даже спят там, питаются мелкой рыбешкой. Моногамны, хотя зимуют вроде бы поодиночке: орнитологи до сих пор не понимают, где и как пары снова сходятся. Гнездятся в норах: самки откладывают яйца в мае-июне, а высиживают оба родителя. Потом птенец остается в гнезде до сорока дней. Это я к тому, что лучшее время для наблюдения за тупиками в колониях на берегу — с мая по июль. Они пугливы: увидев идущую яхту, быстро ретируются — и над водой, и под водой (отличные пловцы).

Тупики, гагарки и тонкоклювые кайры нам встречались почти на всем пути до острова Скрова. Хорошо, что мы выбрали маршрут мористее и обошли Свелингсфлакет — большую группу островков и мелей. В этом морском заповеднике гнездится множество птиц, в том числе белохвостый орлан. Навигация там непростая: того и гляди въедешь в камень или мель, — поэтому большим яхтам лучше либо идти морем, либо огибать заповедник вдоль береговой линии острова Хиннёйа по большим глубинам и обозначенным навигационными знаками фарватеру. Тем, кто выбирает морской путь, — бонус: если немного повернуть к противоположному берегу Вест-

фьорда, можно полюбоваться на маяк Транёй. Сам Хиннёйа является самым большим прибрежным островом Норвегии; второй по величине — Сенья. Ближе к Скрова с юго-запада пришла волна. Заходим в главную гавань и швартуемся к гостевому понтону, справа от паромной пристани.

После нескольких дней плохой погоды (в четверг, пятницу и субботу) воскресенье и понедельник выдались теплыми и солнечными. А вторник и среду обещают снова дождливыми и ветреными. Так что сегодня, спустя день после дождя (или за день до следующего), у нас поход в горы и покорение местного «эвереста» — Скрова-фьелет. Высота 281 м, довольно большая часть трассы оборудована страховочными веревками, поэтому идти относительно просто, хотя нагрузку чувствуешь. Мы нашли себе особое приключение, пытаюсь спуститься по тропке, не обозначенной на информационном табло. Сначала все шло хорошо, но спустя некоторое время мы уперлись в крутой склон, покрытый мокрой землей, травой и камнями. На таком ничего не стоит поскользнуться и улететь вниз, переломав ноги. Пришлось снова подняться и возвращаться прежним путем.

Хайкинг на Лофотенах удивителен. Сочетание гор и моря, разбросанные по воде островки и кораблики, какие-то игрушечные деревенские домики на побережье являют взору зрителя, взобравшегося на вершину, фантастические картины. Весь этот яркий пейзаж украшен белыми полосами песчаных пляжей. Именно так видятся окрестности с вершины острова Скрова. Оттуда мы отправились вниз проверять, не подвело ли нас зрение и не были ли пляжи у подножья миражом, долетевшим до нас из тропиков посредством оптической рефракции. Все правда. И белый песок, и изумрудно-бирюзовая вода необыкновенной прозрачности. Все как на Сейшелах, пока не войдешь в воду. Ледяная! Искренне восхищаюсь моржами.





В большинстве портов северной Норвегии можно швартоваться у набережных прямо в центре города

## СВОЛЬВЕР 68°14'031N, 014°34'222E

Ранним утром переходим в Свольвер, где будем прятаться от нового циклона с юго-запада. Швартуемся в гостевой гавани за мостом на остров Ламхольмен, к большому понтону. Здорово тут все организовано: у каждого причального места есть табличка с минимальной глубиной. Думали, что успеем сходить до обеда и дождя к Воротам Дьявола — природному каменному «мосту» на горе Флёя, но не сложилось: дождь начался и не заканчивался до следующего вечера, да еще и ветер разгулялся.

Свольвер, как и все Лофотены, обладает уникальным для Заполярья климатом благодаря проходящему неподалеку Гольфстриму. Как пишут, самая низкая среднемесячная температура тут наблюдалась в феврале (−3,7 °С), а самая высокая — в июле (+16,8 °С). А официант-аргентинец из ресторана сказал, что из 60 дней, которые он тут работает, 50 лил дождь.

Только лодки с мощными моторами могут справиться с течением Мальстрём



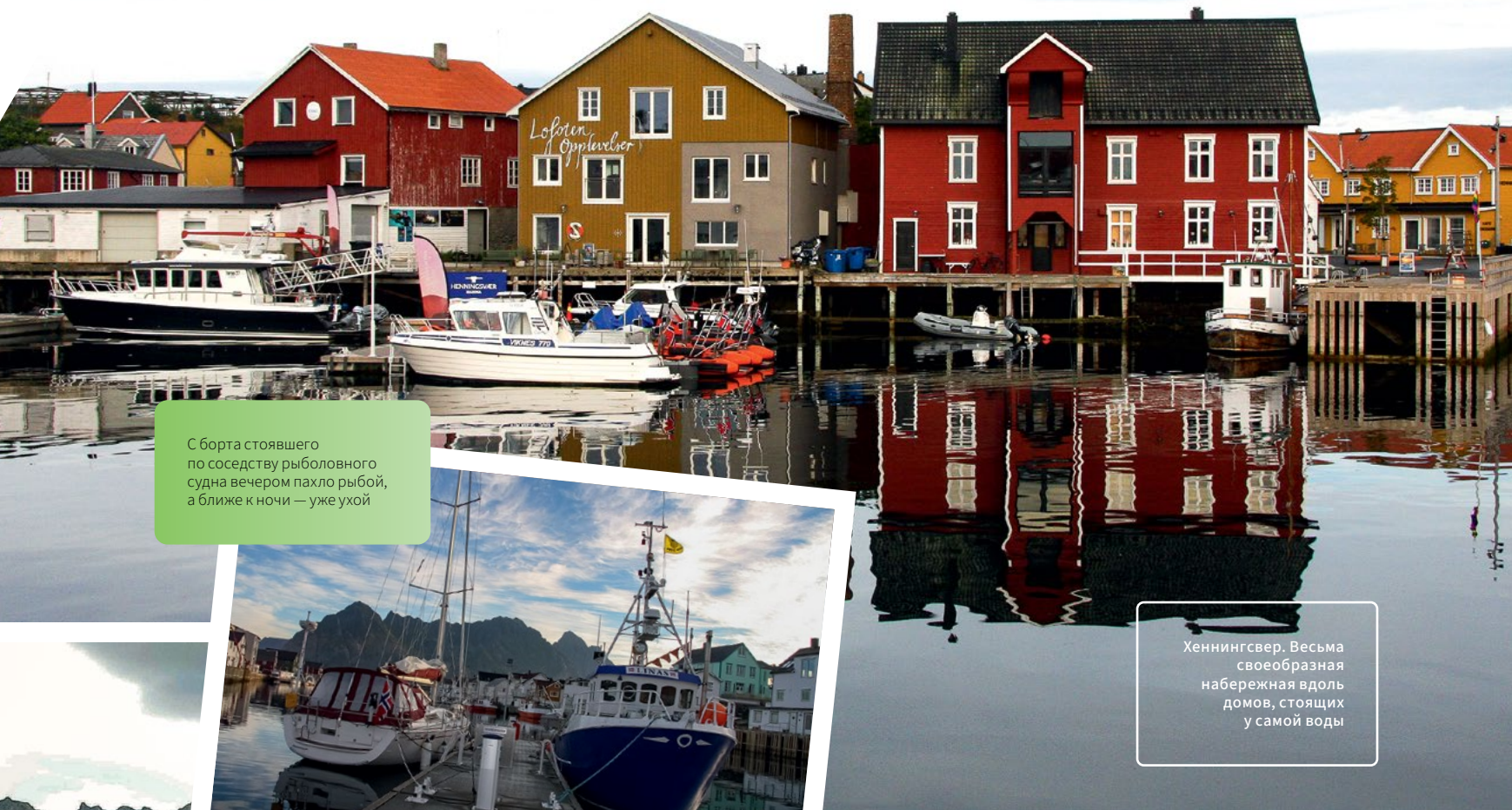
## СЁРВОГЕН 67°53'406N, 013°01'752E

Дождавшись хорошей погоды, выходим. С запада дует встречный ветер 5–6 узлов, приличное волнение, оставшееся со вчерашнего дня. Без приключений добегаем 40 миль до Сёрвогена и швартуемся на гостевом понтоне сразу за входным волноломом. Милая рыбацкая деревушка с тучей чаек, оккупировавших все крыши и контролирующих вход и выход рыбаков из бухты. К нам птички не проявили интереса, хоть мы и покрутились перед ними, пока развешивали кранцы и примерялись к швартовке. Лишь недружелюбно покосились взглядом: «чего это они тут делают?»

Это самая западная точка нашего путешествия. Дальше только деревушка с незамысловатым названием О (Å). У нее есть города-побратимы Э (Eu) во Франции и Ю (Hjo) в Швеции. Мы прогулялись туда из Сёрвогена — там заканчивается автомобильная дорога и начинается Норвежское море, так называемое окраинное море. Интересно, что в советской, а позже в российской традиции включать его в состав Северного Ледовитого океана, а согласно Всемирной гидрографической организации оно относится к Атлантическому океану.

С 1840 по 1960 год О была одной из крупнейших рыбацких деревень. В отличие от других поселений, где, как правило, всем заправляла одна семья, тут каким-то образом сложилось два правящих клана: семья Эллингсен и семья Нильсен/Хеннум. И потому всего было по два: два рыбацких дока, два кластера рыбацких хижин, два завода по производству рыбьего жира, ну и две усадьбы. В начале века тут жило 90 человек и около 500 приезжали на рыбалку. Сейчас деревушка существует в основном за счет туризма. Неподалеку находится известный благодаря рассказу Эдгара По «Низвержение в Мальстрём» водоворот, в самое сердце которого туристов везут RIB'ы с мощными моторами.





С борта стоящего по соседству рыболовного судна вечером пахло рыбой, а ближе к ночи — уже ухой

Хеннингсвер. Весьма своеобразная набережная вдоль домов, стоящих у самой воды



Хеннингсвер. Знаменитое арктическое футбольное поле. Кажется, удар сильнее — и мяч окажется в океане

## ХЕННИНГСВЕР 68°09'060N, 014°12'094E

Утром вышли курсом на Хеннингсвер. То ли конец августа тут уже не сезон, то ли мы просто везунчики, но куда бы мы ни пришли, везде находились места для швартовки. По прибытии встали так хорошо, а деревушка была настолько симпатична, что я потом крепя сердце отдавал швартовки — до такой степени не хотелось уходить. Уютные барчики и кафе, художественный музей, стеклодувная мастерская, даже баня! Пожалуй, это самое приятное место из тех, что мы видели на Лофотенах.

В 1769 году на островках Хеймёй и Хелландсёй проживало всего четверо. Спустя год открыли отель типа «постель-завтрак», получили лицензию на торговлю спиртным, и к 1881 году Хеннингсвер стал самой большой рыбацкой деревней на Лофотенах: 113 рорбу, 70 домов, семь пирсов, склад угля, пекарня и пр. А в XX веке здесь появились мосты, волнорезы и футбольное поле, фото которого с воздуха растиражировано в Интернете. Вот она, созидаящая сила лицензии на торговлю алкоголем! Я отправился посмотреть на него рано утром, в день выхода. Неподалеку от ворот лежал мяч, и ноги сами решили сделать пару финтов и забить гол. Необычно: гоняешь мяч, а вокруг полярное море.





## СТОКМАРКНЕС 68°34'008N, 014°54'982E

Еще в Харстаде нам не только давали советы относительно тупиков, но и рекомендовали возвращаться проливами Наппстраум или Гимсэстраум. К последнему мы поначалу и направились, но встречный ветер, волна и течение сильно мешали, поэтому мы развернулись и спустя несколько часов, обогнув с юга уже знакомый остров Скрова, пошли по проливу Рафтсунд (одной из главных местных судоходных артерий) в городок Стокмаркнес, где собирались встать на ночевку в гостевой гавани сразу за мостом.

С утра было сыро, безветренно и туманно. Мы без суеты позавтракали, дождались, пока дымка рассеется, и тронулись в путь. Увы, туман мы видели не последний раз. Острова Хадселоя, Лангойя и Андойя — это уже архипелаг Вестролен. Горы тут тоже высокие, но пики не такие острые, как на Лофотенах. Сортланн, расположенный примерно в 15 милях от Стокмаркнеса, позиционируется как голубой город: в 1999 году по предложению художника Бьёрна Эльвенеса здания должны были выкрасить в синий цвет (по мнению сторонников проекта, это прибавляло городу индивидуальности). Действительно, синих домов на берегу довольно много, что для Норвегии с ее яркими красными, желтыми и белыми строениями редкость. Но цельного впечатления «голубой город» у нас не оставил. По крайней мере с воды он таким не выглядит. Что-то пошло не так: или краска кончилась, или разногласия относительно проекта не позволили довести его до логического завершения.

У южной части острова Андёйа облака опустились еще ближе к морю. Искусственный пролив между Андёйей и Хиннёей у деревушки Рисойхамн хоть и обставлен знаками, но при длине примерно 2,3 мили и ширине около



Тромсё с примыкающей морской акваторией с высоты птичьего полета (как говорили раньше) или с высоты полета дрона (теперь так)



В любой яхтенной гавани северной Норвегии чайки всегда на страже

Мосты с дугообразными арками, соединяющие многочисленные норвежские острова, выглядят особенно изящными на фоне гор и бирюзового моря



100 м выглядит крайне неприятно. Слева и справа — резкий перепад глубин от шести метров до одного. Я не совался в него, пока АИС не подтвердила, что впереди нет больших судов: при плохой видимости повстречаться тут с кем-либо не было никакого желания. При сильном ветре и волнении на море этот пролив также не видится безопасным для парусников.

Как только мы вышли на свободную воду, вроде бы подул ветерок и туман начал рассеиваться, но... Предыдущее действие было лишь прелюдией к остальному спектаклю. В проливе между островами Хиннёя и Грютёя нас накрыло совсем. Нет ничего хуже, чем плавание в узкости при нулевой видимости. Включаем огни, радар, выставляем наблюдение на носу и по бортам, сбавляем ход и потихоньку по приборам движемся к выходу. Где-то слева навстречу идет грузовое судно, потом расходимся с паромом, который курсирует через пролив; он прошел совсем рядом с нашей кормой, но мы его и не видели, и не слышали...

Спустя час мы вышли из пролива, а туман, кажется, стал еще гуще. Первоначально мы планировали идти на ночевку в Энгенес, но при такой «невидимости» лучше швартоваться в знакомом порту, и самое правильное сейчас решение — идти в Харстад. Меняем курс и проходим на юг вдоль мелких островов, ограждающих залив, где находится Харстад. В точке пересечения нашего трека недельной давности появляются огни города. Ура! Мы швартуемся и чувствуем себя почти как дома. Остаемся на две ночи, так как по прогнозу в понедельник снова штормовой ветер. Вслед за нами приходит из тумана и встает по соседству в ожидании хорошей погоды яхта под французским флагом. Мы и выйдем потом почти одновременно, только они уйдут на юг, а мы на север.





## ЭЙДКЬОСЕН 69°40'399N 018°44'902E

До Эйдкьосена, пригорода Тромсё, два узких пролива: живописный и спокойный Гисундет и стремительный Страмсфьорд. Приливные течения слева от острова Рейя (если идти с юга) достигают 6–7 узлов. На подходе догоняем местную яхту, которая в ожидании попутного течения лежит в дрейфе. По расчетам, ко времени нашего подхода течение на запад будет уже слабое. Как только приближаемся, на яхте тоже заводят двигатель, майнают стаксель и идут в проход. Мы курс не меняем, хотя при более сильном течении лучше идти ближе к берегу. За нами с такой же скоростью в сторону Тромсё идет рыбацкая флотилия. В 18.00 швартуемся. Наше 360-мильное двухнедельное плавание подошло к концу.

Перед отъездом успеваем еще сгонять на остров Соммарёй и погулять по Тромсё. Соммарёй — популярное место с красивыми видами и белыми пляжами (для моржей, конечно же). Но главное другое: в этом городе нет... времени.

Все началось с того, что согласно проекту Visit Norway Министерства по туризму для усиления привлекательности этих мест решили использовать такое природное явление, как не заходящее за горизонт солнце. В Соммарёй оно не заходит 69 дней — со второй половины мая почти до конца июля. И придумали историю: если солнце никогда не заходит, то и торопиться некуда, так как отпадает проблема нехватки времени — оно есть всегда. А кто-то пошел дальше и предложил жителям деревни вообще отказаться от времени. Местным идея понравилась, и 321 человек под этим подписался. Инициативу подхватила солидная организация Innovasjon Norge, и новость о маленькой норвежской деревне Соммарёй, где люди живут без времени, облетела планету. Ее подхватили мировые СМИ и прочли более миллиарда человек! Такой вот рекламный ход для привлечения туристов на север Норвегии в летние месяцы.

А Тромсё, город, где стартовали многие полярные экспедиции, чье имя связано с Амундсеном и Нансеном, заслуживает отдельного рассказа. Но о нем как-нибудь в следующий раз, ведь конец одного путешествия, как я люблю говорить, — это всегда начало следующего. Всегда нужно оставлять что-то на потом, как монетку в фонтане. Например, чтобы вернуться и съесть булочку с корицей в пекарне, открытой в 1844 году в деревушке О, и попытаться добыть ее старый рецепт. Или остаться на месяц-другой в Соммарёйе, чтобы узнать, как там живет вне времени. Или приехать весной, чтобы попробовать местное сезонное блюдо Maskøl og måsegg — пиво «Макк» с яйцами чайки. Вареные яйца подают на лепешке со сливочным маслом, чтобы оно слегка таяло. Пиво варят в Тромсё, оно должно быть в стеклянной бутылке и охлаждено в заполярной воде. Попробовав, потом можно в любой портовой таверне от Гамбурга до Нантакета, ввалившись туда в непромоканце прямо с палубы яхты и желая промочить пересохшее во время шторма горло, требовать Maskøl og måsegg. И если почему-то его нет в меню, шумно выразить возмущение, а поостыв, уже спокойно поведать раскрывшим от удивления рот посетителям, как красив дальний норвежский север и как вкусны горячие яйца чайки на лепешке с маслом. **YMAP**

## ФИННСНЕС 69°14'383N, 017°58'762E

Выйдя из Харстада и порадовавшись впервые за весь поход попутному ветру, мы распустили паруса. Эол посмеялся над нами и тут же усилился до 30 узлов. Пришлось брать рифы. К сожалению, прогноз изменился не в лучшую сторону, зато нет тумана. Перед переходом в Тромсё мы наметили две возможные гостевые гавани. Одна из них — Финнснес, дальше на север по проливу после Сольберг-фьорда. Там две марины: в старой гавани гостевых мест для больших яхт нет, а вторая обозначена в норвежской лоции Havneguiden сразу после моста на остров Сенья. Тут мы в итоге и встали, хоть и пришлось просить шотландца на заслуженном двухмачтовом иоле чуть продвинуться, так как он застыл ровно посередине гостевого понтона. Покряхтел, поохал, но подвинулся, а мы в долгу не остались: подарили ему бутылку вина.

После моста ветер пропал, как будто его и не было. Стоим в защищенном от непогоды месте, единственное — очень узкий вход у самого берега, и приходится огибать волнолом близко к нему. Внимание! Ширина входа не больше 12 м, глубина на карте 3 м, и заходить нужно точно посередине: и со стороны мола, и со стороны берега камни. Так что на входе лучше чаек не считать и на девушек норвежских не заглядываться.

Финнснес — ничем не примечательный современный город. Но стоянка недорогая, магазины недалеко, вода и электричество на пирсе, топливо — на соседнем, до Тромсё рукой подать. В общем, прекрасное место, чтобы отоспаться и отдохнуть от трудов праведных или оставить яхту и исследовать соседний остров Сенья. Утром гуляем, потом покупаем вина и рыбы и выходим.



«Мы подготовили актуальные предложения,  
достойные вашего внимания».



**БОРИС ЛАШКОВ**

Nord Star Yachting



**BENETTI SAIL DIVISION 90, 2010**

**€ 4 000 000**

Длина: 28.30 м

Двигатели: Caterpillar C18 (2 x 605 л.с.)

Ширина: 6.40 м

Каюты: 4+3

Осадка: 2.10 м

Яхта находится в Санкт-Петербурге. Растаможена.



**BELLKARA, 2016**

**€ 5 800 000**

Верфь: Conrad

Двигатели: Cummins QSB 5.9 (1 x 335 л.с.)

Длина: 27.91 м

Каюты: 3

Ширина: 7.46 м

Яхта находится в Хорватии. VAT выплачен.



**NORTHERN MARINE 84, 2007**

**\$ 2 000 000**

Длина: 25.76 м

Двигатели: Caterpillar 3406E (1 x 550 л.с.)

Ширина: 6.51 м

Каюты: 3+1

Осадка: 2.29 м

Яхта находится в Черногории. VAT не выплачен.

БОЛЬШЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ  
НА [WWW.NORD-STAR.COM](http://WWW.NORD-STAR.COM)







**SANLORENZO SL86, 2020** € 5 125 000

Длина: 26.76 м Двигатели: MTU 12V M94 2000 (2 x 1947 л.с.)  
Ширина: 6.35 м Каюты: 4+2  
Осадка: 1.90 м Яхта находится в Турции. VAT не выплачен.

+7 812 325 55 32

brokerage@nord-star.com

www.nord-star.com

/nordstaryachting



**PRINCESS S62, 2021** £ 1 950 000

Длина: 19.17 м Двигатели: MAN V8-1200 (2 x 1200 л.с.)  
Ширина: 4.87 м Каюты: 3+1  
Осадка: 1.46 м Яхта находится в Турции. VAT не выплачен.



**PRINCESS 60, 2015** € 1 500 000

Длина: 18.62 м Двигатели: Volvo Penta D13-900 (2 x 900 л.с.)  
Ширина: 4.83 м Каюты: 3+1  
Осадка: 1.27 м Яхта находится в Турции. VAT не выплачен.

**NORD STAR YACHTING**

197198, Санкт-Петербург

Петровский пр., д. 14, корп. 4





# JONACOR

YACHTS

## MAJESTY 100

2023, ОАЭ  
ДЛИНА - 33.40 М ШИРИНА - 7.10 М  
ДВИГАТЕЛИ - 2X MAN 1900 HP



7 500 000 €

## COLUMBUS CROSSOVER 42M

2024, ИТАЛИЯ  
ДЛИНА - 42.00 М ШИРИНА - 9.34 М  
ДВИГАТЕЛИ - 2 X CAT C32 ACERT



22 500 000 €



## BSY 96

2016, ТУРЦИЯ  
ДЛИНА - 29.2 М ШИРИНА - 7.10 М  
ДВИГАТЕЛИ - 2 x MAN D 2842 LE412 800 HP

4 800 000 €





## BENETTI B.YOND 37M

2024, ИТАЛИЯ  
ДЛИНА - 36.92 М ШИРИНА - 8.60 М  
ДВИГАТЕЛИ - 2 X MAN 1029 KW

23 000 000 €

## BANDIDO 90

2007, ИТАЛИЯ  
ДЛИНА - 26.80 М ШИРИНА - 7.00 М  
ДВИГАТЕЛИ - 2 X CAT 3406 E



4 300 000 €



## BRIZO VIRUS EXP 33M

2026, ФИНЛЯНДИЯ  
ДЛИНА - 33.00 М ШИРИНА - 7.70 М  
ДВИГАТЕЛИ - 2 X SCANIA HD V8 D116

10 000 000 €

БОЛЬШЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ  
JONACOR-MARINE.RU

РОССИЯ, 197022, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПЕСОЧНАЯ НАБЕРЕЖНАЯ 18  
ТЕЛЕФОН: +7 (812) 702-47-70  
E-MAIL: INFO@JONACOR-MARINE.RU





# НА СУШЕ И НА МОРЕ

## Отрывок

— Да, это коралловый риф, — проговорил Мрамор, — надо держаться подальше от берега, а то мы чего доброго натолкнемся на подводный камень. Если же предположить, что мы найдем дно и бросим здесь якорь, то наше судно окажется в положении человека, покоящегося в гамаке и окруженного со всех сторон лезвиями бритв.

Это была сушая правда. Но в несколько секунд мы убедились, что при столь слабом ветре, дующем к земле, нам невозможно удалиться. Нас влекло к скалам, среди бурунов, которые виднелись при свете луны. Мы приготовились к катастрофе. Но в такие критические минуты Мрамор бывал незаменим. С полным самообладанием он давал удивительно точные и правильные распоряжения. Но дна все не находили.

Я предложил тогда сесть в ялик и поискать места, где бы могли пристать.

— Ладно, господин Веллингфорд, — вскричал Мрамор, — это хорошая мысль, она вам делает честь!

Через пять минут я отправился. Стоя на корме с зондом, я не переставая измерял глубину. <...> Наконец я заметил одно местечко, где море оставалось сравнительно спокойным. Я тотчас же отправился туда, прося гребцов посильнее приналечь на весла. В одну минуту мы очутились в спокойной полосе воды; я успел позондировать всего один раз: дно было в шести саженях!

Я закричал в рупор из всей мочи.

— Ну что, господин Веллингфорд? — откликнулся Мрамор.

— Видно ли вам наш ялик?

— Прекрасно. Вы ведь недалеко от нас.

— Слушается ли «Кризис» руля?

— Довольно сносно.

— В таком случае направляйтесь сюда; это единственное порядочное место.

Мне ничего не ответили; но я увидел, что «Кризис» подвигался ко мне. Приступив вновь к измерению глубины, я напал на место в десять сажен.

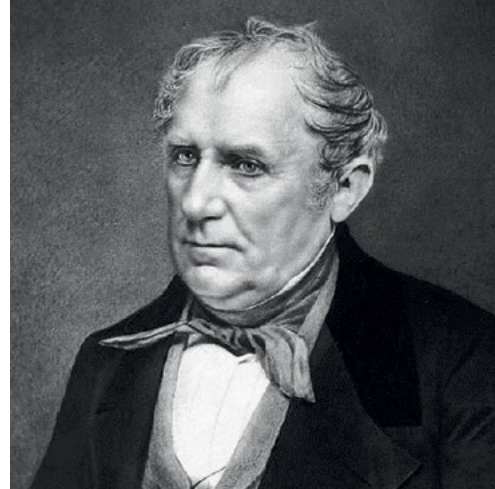
— Якорь! Командир, сюда, скорее!

Тотчас же были взяты на гитовы нижние паруса и брамсели, затем и я с удовольствием услышал, как один из якорей тяжело погрузился в воду. Судно остановилось, и минуту спустя я был на борту его.

— Можно сказать, что вы вытащили из моей ноги громадную занозу, господин Веллингфорд, — сказал Мрамор, — вы оказались таким прекрасным проводником.

— Посмотрите-ка, Мильс, на западе, ведь это тоже земля.

— Да, командир, без сомнения; а на берегу как будто деревья.



**ДЖЕЙМС Ф. КУПЕР,**  
американский романист (1789–1851)

— Друг мой, да ведь мы сделали открытие, мы здесь увековечим свое имя. Проход этот я называю «Мильс», а скалу — «Яликом»!

Но мне было не до шуток. <...> Канат мог ежеминутно протереться о подводный камень. Я предложил приблизиться к земле для необходимых наблюдений. Капитан согласился отпустить меня, посоветовав взять с собою воды и съестных припасов на всякий случай, если мне нельзя будет вернуться до завтрашнего дня.

Бухта между скалою и островом имела около мили; глубина в ней почти везде равнялась десяти саженям. Наружные скалы, о которые разбивалось море, казались выдвинутым вперед валом, сооруженным бесчисленным количеством коралловых полипов, выходящих целыми веками из глубины морской. Эти гигантские постройки, нарождающиеся постепенно, дают нам представление, почему так меняется поверхность земного шара.

Приставши без всякого затруднения, я пошел обозревать остров, на котором не замечалось никакого признака жилья. <...> Пройдя около мили сквозь кокосовые и банановые деревья, я добрался до бассейна, встречающегося обыкновенно в середине коралловых островов. Проход был близко, и я велел одному из матросов провезти туда ялик. Наступила полночь; я намеревался провести всю ночь на острове; но вдруг увидел, что «Кризис» подвигается по направлению к земле. Я не ошибся в предположении: канат протерся, и Мрамор ждал от меня утешительных сведений. Узнав про внутренний бассейн, он поручил мне провезти туда «Кризис». <...> Лучшего пристанища нам бы никогда не найти. Довольно было одного якоря, чтобы противостоять взрывам ветра и даже бурям.

Уверившись в безопасности, мы спокойно разошлись к своим гамакам, поставив на вахту только одного человека. Никогда я еще не ложился спать в более приятном расположении духа. <...> Не найди я, благодаря своей решительности и отважности, этого бассейна, быть может, «Кризис» уже разбился бы давно о скалы. Я начал засыпать, когда Мрамор приотворил дверь моей каюты, завязав со мной разговор.

— Итак, — начал он, — я люблю обобщать факты и делать выводы. Посмотрите-ка, вот уж мы открыли землю «Мрамора», бухту «Веллингфорд», скалу «Ялик», якорное место «Мильс» — и, в скобках, очень плохое, мой мальчик; но что вы хотите, на сем свете надо мириться со всем.

— Вы правы, командир, — ответил я почти сквозь сон, — что же касается места для остановки, я в другой раз не возьму на себя отыскивать его, за это уж вам отвечаю. **УМАГ**



# КЛУБНЫЙ ДОМ КЛАССА DELUXE\*

В ИСТОРИЧЕСКОМ ЦЕНТРЕ МОСКВЫ



КВАРТИРЫ С ПРЕМИАЛЬНОЙ ОТДЕЛКОЙ

ПЕРЕДАЧА КЛЮЧЕЙ – 3 КВ. 2023 ГОДА



- ИНФРАСТРУКТУРА ПЯТИЗВЕЗДОЧНОГО ОТЕЛЯ
- ПЕНТХАУСЫ С ДРОВАНЫМ КАМИНОМ И ТЕРРАСОЙ
- ПРИВАТНЫЙ ДВОР-САД
- ФИТНЕС, БАССЕЙН И СПА\*\*



Москва, Костянский пер., д. 13  
+7 (495) 186-40-47  
[turgenev-dom.ru](http://turgenev-dom.ru)



# BORK

НОВЫЙ ЭТАЛОН КОФЕМАШИН



Кофейная станция С807