

MOTORBOAT & YACHTING

ЖУРНАЛ О ЯХТИНГЕ В РОССИИ И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ



PRINCESS X95

№ 1 (67) ЯНВАРЬ - ФЕВРАЛЬ 2021







BRAVO EUGENIA
109m / 357ft

BUILT BY

oceAnco

www.builtbyOCEANCO.com

— GEMINI OT



HEESEN

55M

СТАЛЬ

15 УЗЛОВ

ОСЕНЬ 2022



HEESEN

— Для получения информации, пожалуйста, отправьте запрос на sales@heesenachts.com



HEESEN

THE ALL-NEW PRINCESS Y85
EXPERIENCE THE EXCEPTIONAL®





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

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

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

ВОЛГОГРАД
H2O
+7 8442 98 97 02

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

КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ
Наутика
8 800 333 55 93

ИРКУТСК
Яхтбайкал
+7 3952 95 12 21

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


PRINCESS
OFFICIAL DISTRIBUTOR RUSSIA

УЗНАЙТЕ БОЛЬШЕ НА PRINCESSYACHTS.COM



Новый Bentley Flying Spur

Магия динамики и стиля

Узнайте больше: bentleymotors.com/ru

Название «Bentley» и символ в виде крылатой литеры «B» являются зарегистрированными товарными знаками. © 2020 Bentley Motors Limited.
Bentley Flying Spur – Бентли Флаин Спур. Реклама.



BENTLEY



Bentley Москва
Третьяковский проезд, 1/4
Барвиха Luxury Village
Тел. +7 495 933 33 77

Bentley Екатеринбург
Ул. Челюскинцев, 10
Тел. +7 343 310 26 27

**Bentley
Москва-Волгоградский**
Волгоградский пр-т, 41
Тел. +7 495 232 41 41

Bentley Краснодар
Ул. Крылатая, 12
Тел. +7 861 257 00 00

**Bentley
Санкт-Петербург**
Ул. Гельсингфорсская, 2А
Тел. +7 812 363 30 30

Bentley Красноярск
Ул. Авиаторов, 4Б
Тел. +7 391 205 13 25



THE ITALIAN SEA GROUP

✦ ADMIRAL

TECNOMAR

NCA REFIT



EMPOWER YOURSELF



...

БОЛЬШЕ, ЧЕМ ПРОСТО ПУТЕШЕСТВИЕ
IMPERIAL: ЧАРТЕР КАК ИСКУССТВО



МЕНЕДЖМЕНТ • СТРОИТЕЛЬСТВО • ПРОДАЖА • ЧАРТЕР
+7 985 99 77 300 • CHARTER@IMPERIAL-YACHTS.COM • IMPERIAL-YACHTS.COM

IMPERIAL

AMELS 

since 1918





Для Ваших
самых
прекрасных
мгновений



damenyachting.com



Привет, друзья!

Жить без выдумок и обновления пресно, а посему встречайте МВУ в измененном дизайне! Журнал будто помолодел, а вместе с ним помолодели мы сами. Надеюсь, вам будет любопытно его полистать.

Конечно, не могу не спросить: «Ну как, нравится?» Если так, и вы вдруг решите поделиться своими мыслями, не стесняйтесь, пишите нам: на электронную почту, в социальные сети или по старинке, на бумаге.

Центральной темой этого выпуска тоже стал дизайн, только промышленный и в самом широком его понимании. Художественное конструирование окружающего мира — интереснейшая наука, пласт близкого к повседневной жизни искусства, который, не истощаясь, дает полезный выход человеческому воображению. Наши герои, известные яхтенные, интерьерные и автомобильные дизайнеры, рассказывают о своей работе, чтобы те, кому адресованы плоды их творчества, сумели лучше понять, как складывается и функционирует тандем «заказчик — дизайнер».

Одно дело — создавать яхты, а другое — ходить на них по морям-океанам, зная, как вернуться домой. Мастера этого искусства, бывалые яхтенные капитаны, делятся в текущем выпуске историями из своей практики, помогая не повторять их ошибки тем, кто еще только собирается в поход.

Что бы ни готовил грядущий год, надеюсь, в нем найдется место яхтенным путешествиям и отдыху на воде. Будьте здоровы, не падайте духом и берегите себя! А мы позаботимся о том, чтобы рядом с вами всегда был увлекательный и красивый журнал.

Антон Черкасов-Нисман,
главный редактор MBY Russia



Социальное дистанцирование объединит нас.

Живите ответственно!




LÜRSSEN

О т л и ч и е.

СОДЕРЖАНИЕ

№1 (67) Январь—февраль 2021

30 / **НОВОСТИ**

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

72 / **ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ**

Сергей Губернаторов Как политкорректность может изменить привычные нам названия морей на карте и даже превратить их в цифры? **Всеволод Гаврилов** Большие планы Volvo Penta на электродвижение — по суше и по воде. **Антон Черкасов-Нисман** Проблемы яхтенного «театра» в цифровом пространстве: что не так с виртуальными выставками и конференциями?



78 / **ИНТЕРВЬЮ**

Франсис Лапп, основатель и президент Sunreef Yachts, рассказывает о преимуществах и перспективах многокорпусных прогулочных судов. Как и почему узкая ниша катамаранов превратилась в большой и полноправный сегмент яхтенного рынка, а сами катамараны растут в размерах и все чаще принимают облик роскошных суперяхт?



84 / **ДИЗАЙНЕРЫ О ДИЗАЙНЕ**

Географическое положение, образ мыслей, принятие ответственности и борьба за идеи... Все эти факторы влияют на творчество дизайнеров и их подход к работе

92 / **НУЖЕН ЛИ МЕНЕДЖМЕНТ?**

Чем занимаются компании, управляющие суперяхтами, и почему с точки зрения менеджмента гораздо важнее личность владельца, чем длина судна или модель его эксплуатации?

98 / **СЕЙШЕЛЫ VS МАЛЬДИВЫ**

Оба эти архипелага расположены рядом с экватором и весьма привлекательны для отдыха. Но какой из них предпочесть для путешествия на чартерной яхте и почему?

106 / **ИННОВАЦИИ**

Акроним YETI (Yacht Environment Transparency Index) заставляет вспомнить о снежном человеке: все о нем слышали, но никто не видел. То же самое можно сказать о «зеленых» яхтах и показателях их экологичности

Реклама



«КРАСОТА КРОЕТСЯ В ДЕТАЛЯХ
ГРАНДИОЗНЫХ КОНСТРУКЦИЙ
И В ИЗЯЩЕСТВЕ».

ОРА ИТО,
СОЗДАТЕЛЬ ФОРМ, В ЧАСАХ
VACHERON CONSTANTIN PATRIMONY.


VACHERON CONSTANTIN | ОДИН
GENÈVE | ИЗ НЕМНОГИХ.



110 / ИНТЕРВЬЮ

Крис Гартнер, капитан парусника Black Pearl, рассказывает о самой экологичной яхте, по сей день служащей уникальной экспериментальной платформой, и продолжает готовиться к переходу через Атлантику под парусом без применения ископаемого топлива

116 / BENETTI

Два крупных проекта Benetti — новый взгляд верфи на свое легендарное наследие 1960-х и «ренессанс», который вот-вот случится

122 / DAMEN BLUE OCEAN

Разбираем возможности и оборудование судов сопровождения суперяхт на примере 55-метровой Damen Blue Ocean, у которой появился опциональный палубный ангар для техники

128 / SANLORENZO SD118 ASYMMETRIC

Некогда весьма радикальная, а сегодня уже очень востребованная концепция асимметричной яхты воплощается на все новых моделях Sanlorenzo. В чем ее преимущества и почему она делает жизнь на борту еще комфортнее?

134 / РЕФИТ

Эксперты индустрии дают исчерпывающие ответы на вопросы об особенностях планирования рефита суперяхты и различиях в подходах к этому непростому процессу

142 / ЦИФРОВЫЕ ДВОЙНИКИ

Feadship научилась использовать «цифровые двойники» — виртуальные модели судов — для контроля состояния элементов конструкций реальных яхт. Как это работает и в чем польза?



148 / ПО СЛЕДАМ ПРОПАВШЕЙ ЭКСПЕДИЦИИ

Таинственное исчезновение и поиски экспедиции Франклина, отправившейся в 1845 году исследовать Северо-Западный проход: хроника, исторические факты и находки XXI века

156 / ИНТЕРВЬЮ

Автомобильный дизайнер **Джэйлз Тейлор**, пробующий себя в яхтенной индустрии, рассказывает о норме и переменах в дизайне, эволюции вкусов заказчиков и о том, почему дизайнерам не стоит дожидаться эксцентричных миллиардеров



This is



NOBISKRUG

GERMAN SUPERYACHTS FOR THE 22nd CENTURY



#nobiskrugsuperyachts



162 / ПАРАД ТУРБИЙОНОВ

Новые модели флагманских коллекций известного часового дома: китайский единорог, редчайший калибр, первый турбийон для дам и часы года от Vacheron Constantin



174 / ПОДСКАЗКА ДЛЯ РЫЦАРЕЙ

Украшения для принцесс к зимним праздникам из коллекций Roberto Coin — бренда номер один в Италии

166 / ЖИВАЯ СРЕДА ОБИТАНИЯ

Разговор на тему обитаемости и комфорта: на борту яхты важен не только интерьер, но и детали, которые его наполняют



170 / ДВОЙНАЯ ПРЕМЬЕРА

Какими получились первый кроссовер и обновленный седан от корейской автомобильной марки Genesis? Разбираем сходство, отличия и опции



178 / ТЕОРИЯ ИДЕЙ

Идеи пронизывают все наше окружение, поэтому источником вдохновения дизайнера может стать что угодно — от вулканов и пирамид до бабочек и рисовых террас

182 / СВЕТ НОВОГО ДНЯ

Следующий этап эволюции легендарных часов Luminor Marina от швейцарской мануфактуры Officine Panerai — титан, базальт и высокие технологии



ROBERTO COIN

ART DECO COLLECTION





184 / PRINCESS X95

Самый необычный проект британской верфи Princess Yachts уже осваивает моря и океаны. Что такое суперфлайбридж и каким образом яхта длиной 29 м может соперничать с 35-метровой по объему полезного пространства и с 40-метровой — по функциональности?



198 / BLUEGAME BG72

Может ли открытая яхта сравниться с флайбриджной по полезной площади открытых палуб? Новая, достаточно экстравагантная модель Bluegame необычна по архитектуре, свободна от стереотипов планировки и дает большие возможности для отдыха в море



192 / PERSHING 7X

В чем тайный смысл литеры «X» и за что этой яхте присудили награду World Yachts Trophies? Встречаем очередную эффектную модель Pershing — итальянской верфи, которая славится своими стильными скоростными «ракетами»



202 / ПРОЕКТИРОВАНИЕ ЯХТ

Древнее искусство судостроения... Что такое «хвост скумбрии» и почему вычислительная гидродинамика не отменяет использования опытовых бассейнов?

My Kingdom is a different place

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



M/Y SERENE

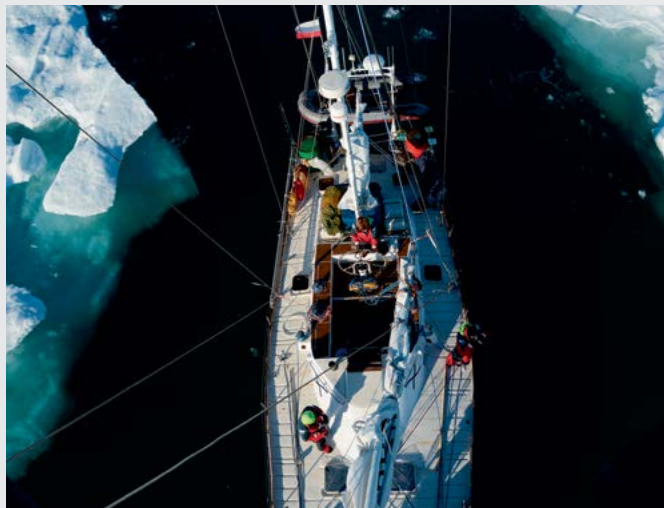


208 / CRANCHI A44 LUXURY TENDER

Быстроходный люксовый тендер или самостоятельная яхта с салоном, каютой и пляжем? И то и другое — как пожелаете!

212 / ITAMA 45S

Младшая лодка в модельном ряду Itama как квинтэссенция стиля



220 / ШКОЛА

Все ловушки океана предвосхитить невозможно, потому цена морского опыта столь высока. Потеря руля, переворот оверкиль, удручающие последствия недосмотра и столкновение с сухогрузом...

Опытные капитаны рассказывают о том, как, казалось бы, из ничего возникают экстремальные ситуации и каким образом из них выходить



216 / MAREX 330 SCANDINAVIA

Новый семейный круизер из Норвегии, «упакованный» по полной программе



228 / НАГРАДЫ

Лучшие лодки года по версии яхтенных журналистов из 16 стран: подведены итоги ежегодного конкурса **Best of Boats Award 2020**

PANERAI

LABORATORIO DI IDEE

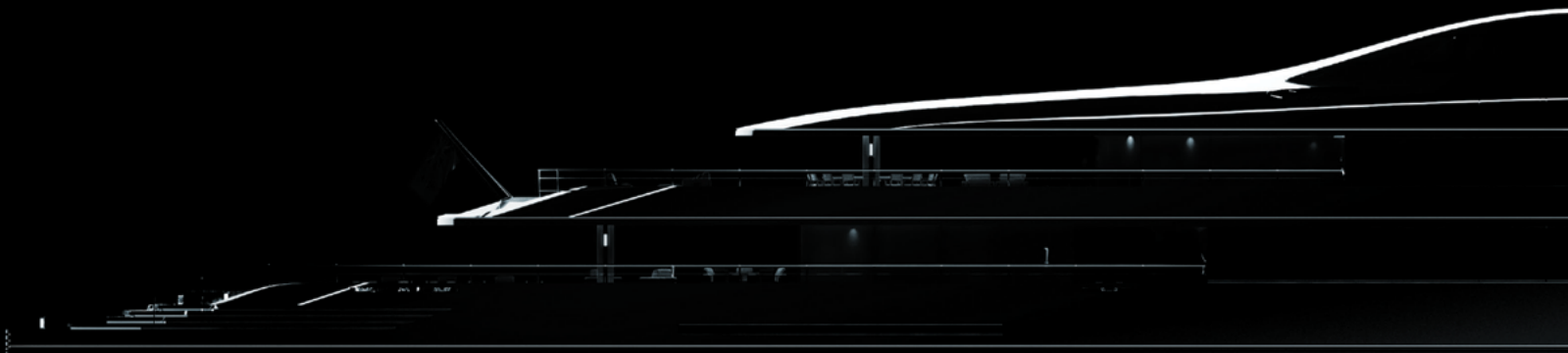


« Laboratorio di Idee — Laboratorio идей. * Часы Люминор Марина, корпус титановый димс, 44 мм. Реклама

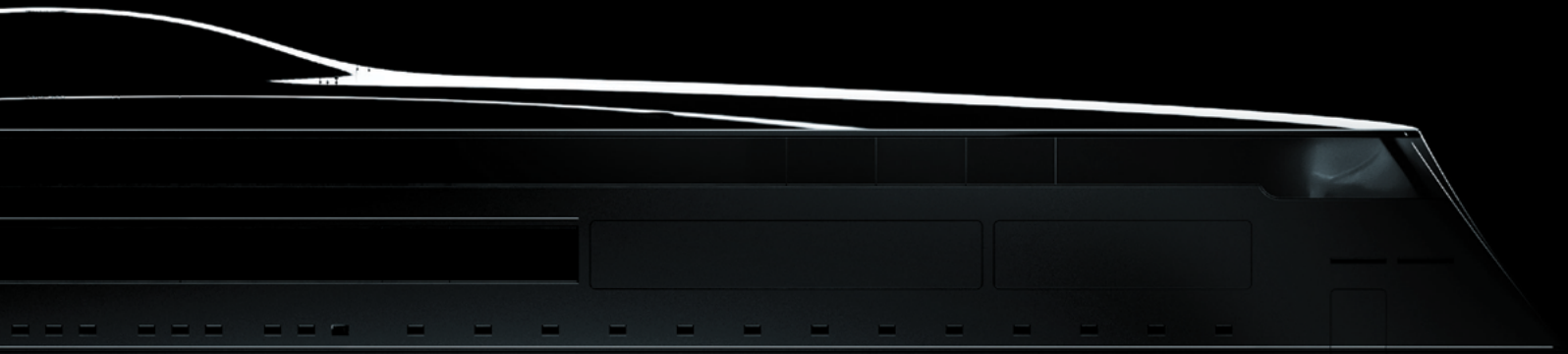
LUMINOR TITANIUM DMLS

Москва - Петровка 5, флагманский бутик Officine Panerai

Бесплатная доставка по России при оформлении заказа по телефону +7 (499) 920-76-76



Терпение и время, вот мои воины - богатыри! Лев Толстой



ЯХТА, ЕДИНСТВЕННАЯ В СВОЕМ РОДЕ...

BGX70

Сложно повторить шедевр. Но Bluegame это подвластно.

Новая модель **BGX60** превосходит ваши ожидания и определенно заслуживает своего места рядом с новаторской яхтой **BGX70**.

Две модели, которые не ожидаешь встретить в море, становятся **Коллекцией**.

Bluegame Srl
Via Marina di Levante 12
55049 Viareggio (LU)
Italy
Tel. +39 0584 395 334
info@bluegame.it
bluegame.it

Bluegame Russia
Эксклюзивный дистрибьютор в России
Москва
Тел. +7 495 799 0993
Санкт-Петербург
Тел. +7 812 982 84 83
bluegame-russia.com

ПОЛУЧАЕТ ПРОДОЛЖЕНИЕ.

BGX60

МИРОВАЯ ПРЕМЬЕРА
GENOA INTERNATIONAL BOAT SHOW
1-6 октября 2020

BLUEGAME

A BRAND OF SANLORENZO

BGX60 | BGX70

МОТОРВОАТ & YACHTING

№1 (67) ЯНВАРЬ–ФЕВРАЛЬ 2021

PUBLISHED IN UK SINCE 1904

МВУ РОССИЯ

Русское издание журнала Motor Boat & Yachting
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@mby.ru**
Редакция и офис в Санкт-Петербурге:
**197198, Петровский пр., 14, к. 2
+7 (812) 617-01-11, site@mby.ru**

РЕДАКЦИЯ

Генеральный директор **Кристина Геннадьевна Щербина**
+7 (921) 448-81-77, ks@mby.ru
Председатель редакционного совета **Зарий Фролович Черняк**
Главный редактор **Антон Сергеевич Черкасов-Нисман**
Арт-директор **Михаил Смотров**
Редакторы: **Иван Голубев, Ольга Селезнева, Екатерина Хлопкова**
Дизайн и верстка: **Кирилл Невоструев**
Цветокорректор **Дмитрий Вульфсон**
Корректор **Александра Ларионова**

ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ

Директор по рекламе **Андрей Аханьков**
+7 (495) 729-97-40, akhankov@mby.ru

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ

Авторы и колумнисты: **Тимур Бараев, Арина Вишневская,
Всеволод Гаврилов, Сергей Губернаторов, Борис Денисов,
Алексей Кириллов, Алексей Максимов, Альберт Назаров,
Михаил Романов, Петр Шестаков**
Иллюстраторы и фотографы: **Андрей Андреев, Айван
Грубски, Николай Литау, Маркус Мейер, Альберт Назаров,
Гийом Плиссон, Сергей Щербаков**

Тираж **35 000 экземпляров**
Обложка: **Princess X95**
Журнал подписан в печать **18.12.2020**

РАСПРОСТРАНЕНИЕ И РАЗВИТИЕ

Коммерческий директор **Дмитрий Макаров**
+7 (921) 973-87-12, dm@mby.ru
Менеджер по распространению **Светлана Михайлова**
Менеджер цифровых проектов **Евгений Бобков**

Подписка

Стоимость годовой подписки (6 номеров) **2 400 руб.**
Подписка осуществляется **на сайте mby.ru**
Электронная версия: **www.zinio.com**
Цена **свободная**

MBY.RU

 @mbyrus  mby.ru  mby_rus



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.

FUTURE

2010–2021 © COPYRIGHT OF FUTURE PLC.
ВСЕ ПРАВА ЗАЩИЩЕНЫ. ЖУРНАЛ ЗАРЕГИСТРИРОВАН
В ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЕ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ СВЯЗИ
И МАССОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ СВИДЕТЕЛЬСТВО
О РЕГИСТРАЦИИ СМПИ № ФС77-38759 ОТ 28.01.2010



ОТПЕЧАТАНО В ТИПОГРАФИИ
PRINTALL AS
TALA 4, TALLINN 11415 ESTONIA
+372 503 8 555 · PRINTALL@PRINTALL.EE
+7 (812) 335-1830 · WWW.NPT.RU

СОЗДАНЫ ДЛЯ НАВИГАЦИИ.

* Португизер Хронограф. Реклама



Portugieser Chronograph*. Арт. 3716: Функциональный дизайн часов Portugieser вобрал в себя стилистические черты палубных часов, которые раньше использовались на морских судах для навигационных целей. Воплощением этого наследия стала модель Portugieser Chronograph с её чётко структурированным и хорошо считываемым циферблатом. Два утопленных счётчика и дополнительная шкала с четверть


секундной разметкой придают этой классической элегантной модели лёгкий спортивный характер. Под элегантным корпусом работает мануфактурный калибр IWC 69355, за работой которого можно наблюдать через прозрачную заднюю крышку из сапфирового стекла. Этот высокоточный механический инструмент предназначен для тех, кто ценит стиль и с успехом шагает по жизни. **IWC. ПРОЕКТИРУЯ МЧТЫ. С 1868 ГОДА.**

ЗАРЕГИСТРИРУЙТЕСЬ ДЛЯ ПРОДЛЕНИЯ ВАШЕЙ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ГАРАНТИИ ОТ 2 ДО 8 ЛЕТ
РЕГИСТРАЦИЯ НА IWC.COM/MYIWC

Мануфактурный калибр IWC 69355 · Автоподзавод ·
Запас хода 46 часов при полном заводе · Хронограф
с индикацией минут и секунд · Малая секундная стрелка
со стоп-функцией · Выпуклое сапфировое стекло
с двусторонним антибликовым покрытием ·
Водонепроницаемость 3 бар · Диаметр 41 мм


Бутик IWC Schaffhausen · Москва, Петровка, 5 · +7 (495) 660-18-68 · www.iwc.com/ru

IWC
SCHAFFHAUSEN



ЯХТА СТАНОВИТСЯ ПОХОЖА
НА ГИГАНТСКУЮ ПТИЦУ,
ДЛЯ ПУЩЕЙ ВАЖНОСТИ
РАЗВЕРНУВШУЮ
СВОЙ ХВОСТ ПЕРЕД
СОПЕРНИКАМИ

НОВОСТИ



ТРАНСФОРМАЦИЯ
ОТ ЗАКРЫТОГО ВАРИАНТА
КОРМЫ ДО ПОЛНОСТЬЮ
РАЗВЕРНУТОГО «ПЛЯЖНОГО
КЛУБА» ПРОИСХОДИТ
БЕЗ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ
МЕХАНИЧЕСКИХ УСИЛИЙ



КОНЦЕПТ MAGNITUDE
С ОТКИДНЫМИ БОРТОВЫМИ
СЕКЦИЯМИ В КОРМЕ



Трансформируемый транец – новое слово в увеличении палубного пространства

ПЛЯЖНЫЙ РАСКЛАД

Дизайнер Лукаш Опалински (США) представил концепт 120-метровой суперяхты Indah (с индонезийского – «прекрасная») как эволюцию «взрывного» проекта Magnitude, предложенного в 2009 году для верфи Oceanco.

Тогда идею Опалински применить откидные секции бортов в корме подхватили многие производители яхт длиной до 20 м: реализовать такое решение на подобных лодках оказалось технически проще, чем на суперяхте. Теперь дизайнер предлагает новый подход к увеличению палубного пространства, возможно, более подходящий именно для крупных судов. Концепция «трансформируемого транца» вместо опускания бортовых секций с горизонтальной осью вращения предусматривает расширение купальной платформы за счет раздвижения бортовых и палубных сегментов относительно вертикальной оси, что гораздо менее энергозатратно.

Конструкция оказалась удобной также для швартовки тендеров и водных «игрушек», которые можно убрать за раздвижные борта. В настоящее время изобретение уже запатентовано.

Что касается суперяхты Indah как таковой, то хвост тут отнюдь не «виляет собакой» – судно со стальным корпусом и надстройкой из легкого сплава выглядит очень современно. По сравнению с Magnitude у него более сдержанный, приближенный к нынешней яхтенной эстетике облик с плавными, почти «космическими» очертаниями корпуса и как бы парящими палубами. Два бассейна, уютное «гнездо» для вертолета в носовой части, 12 кают для 24 гостей, изрядная скорость 24 узла и запас хода 7000 миль – у Indah есть все шансы из прекрасной фантазии превратиться в реальную лодку со счастливым владельцем.



ЕЩЕ В ПЕРВОМ
ДЕСЯТИЛЕТИИ
ПРОШЛОГО ВЕКА
ФЛОРЕНТИЙСКАЯ
МАНУФАКТУРА
PANERAI
ПОСТАВЛЯЛА
ИННОВАЦИОННЫЕ
ЭЛЕМЕНТЫ
ТЕХНИЧЕСКОГО
ОСНАЩЕНИЯ
КОРАБЛЕЙ ВМС
ИТАЛИИ



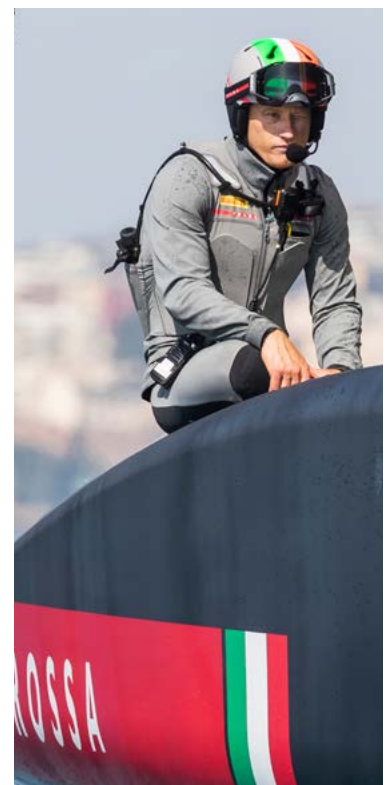
ВРЕМЯ ПОШЛО!

Впервые за свою историю итальянская часовая мануфактура Panerai станет официальным хронометристом Кубка Prada – отборочной серии парусных регат среди команд-челленджеров, претендующих на 36-й Кубок «Америки». Соревнования пройдут с 15 января по 24 февраля 2021 года в новозеландском Окленде. Они должны выявить тех, кто поборется за заветный трофей с защитником Кубка – командой Emirates New Zealand.

«Будь то обмен в области высокоточных технологий или оснащение высокотехнологичных яхт на подводных крыльях – все виды сотрудничества в полной мере отражают инновационный дух Panerai как бренда-лидера в своей сфере», – прокомментировал предстоящее событие Жан-Марк Понтруе, генеральный директор Panerai.

Вся история часового дома тесно связана с морем. Взять хотя бы первые часы для подводников, появившиеся в 30-е годы прошлого века, которые сыграли ключевую роль в легендарных операциях с участием кораблей ВМС Италии.

Спонсорская поддержка Panerai усилит влияние часовой мануфактуры на рынке за счет медиавозможностей. Бренд будет представлен на телевидении, на судне гоночного комитета и на других вспомогательных лодках во время проведения Кубка Prada, а также Prada America's Cup World Series и Prada Christmas Race (наряду с назначением официальным хронометристом Кубка Prada, Panerai также получит эксклюзивный статус официального хронометриста этих гонок).





ИСТИННЫЕ ЦЕННОСТИ

Ювелирная компания De Beers под конец этого особенного года решила сделать остановку, чтобы задуматься о таких непреходящих ценностях, как общение с близкими людьми.

В основе праздничной кампании — семейная история предпринимателя и модели Робин Брайт, рассказанная языком фотографа Эдди Врея, и, конечно, украшения с бриллиантами и ювелирные памятные подарки De Beers. Съемки проходили в сельской местности Англии.

«Под занавес необычного 2020 года мы были очень рады приобщиться к съемкам De Beers. Это позволило нам сплотиться — пусть неожиданным, но удивительным образом. Воспоминания об этом мы пронесем через года», — призналась Робин Брайт.



Трудно представить, но натуральные бриллианты старше некоторых звезд. Однако, в отличие от звезд, к этой «вечности» можно прикоснуться, взять в руки... Именно это символическое значение послужило вдохновением для новой кампании.

Некоторые совсем недавно выпущенные украшения бренда, например новое кольцо Arpeggia с натуральными круглыми бриллиантами, выразительность которым придают утонченные линии огранки микропаве, а также универсальный бриллиантовый чокер, который можно использовать как налобное украшение, красной нитью проходят через всю кампанию. В новой коллекции также представлен набор колец с редкими двухцветными бриллиантами: глубоким желто-оранжевым и изысканным серо-желтым.

Политика компании De Beers предусматривает исключительно использование бриллиантов, полученных путем, соответствующим социальным, этическим и экологическим нормам. Изделия бренда продаются в 33 магазинах 16 стран.



WE ENJOY ALL SEASONS!

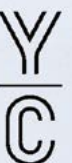


www.yyachts.de info@yyachts.de



Y YACHTS

BY MICHAEL SCHMIDT YACHTBAU



LIGHTWEIGHT FULL CARBON YACHTS. BUILT IN GERMANY.

ИСКУССТВО НА ЗАПЯСТЬЕ

На протяжении всей своей истории одна из старейших в мире часовых мануфактур Vacheron Constantin демонстрировала интерес к развитию искусства и культуры, что находит отражение в различных проектах. Так, при поддержке Vacheron Constantin в 2016 году были проведены реставрационные работы одного из экспонатов Лувра – часов La Creation du Monde, подаренных королем Людовиком XV в 1754 году и хранившихся в Национальном музее дворцов Версаля и Трианона.

Естественным продолжением этого союза стало новое соглашение с парижским музеем: в конце ноября на онлайн-аукцион Bid For the Louvre была выставлена модель часов Les Cabinotiers, а 1 декабря торги стартовали на сайте аукционного дома Christie's.

Задумка сотрудничества заключалась в том, что владелец уникального лота сможет персонализировать свое приобретение, приняв участие в его создании вместе с экспертами и мастерами Vacheron Constantin и Лувра. Увлекательное приключение начинается в Париже с частного визита в Лувр в сопровождении лучшего эксперта музея, который поможет сориентироваться среди живописных полотен и скульптур и подобрать произведение искусства для будущих часов. На основе предпочтений клиента эмалиер оформит циферблат эмалевой миниатюрой или эмалью в технике «гризайль».

Помимо циферблата, владелец выбирает материал корпуса (платину или золото), материал и цвет ремешка, может заказать гравировку на задней откидной крышке корпуса. Посетив мануфактуру в Женеве, счастливцев познакомит с креативной командой дизайн-студии, часовщиками, а также эмалиерами и гравировщиками, которые будут работать над его часами.

Эксклюзивная модель оснащается мануфактурным калибром 2460 SC с автоматическим подзааводом. Прозрачная задняя крышка позволяет рассмотреть скелетонизированный ротор из 22-каратного золота в форме мальтийского креста (символ Vacheron Constantin), а также ручную отделку, снятые фаски, круговое зернение и полировку.

Итогом этого необычного опыта для покупателя станут часы с двумя сертификатами подлинности: от Vacheron Constantin и Лувра. Вырученные от аукциона средства пойдут на развитие всемирно известного музея.



MAKING MAGIC



SILVERLINING

THE ART OF FURNITURE

There is a kind of alchemy that happens when you create a bespoke piece of furniture; bringing together client and designer, raw material and maker to conjure something that is beautiful, refined and totally one of a kind.

silverliningfurniture.com



ПУТЕШЕСТВУЕМ ПО-НОВОМУ

Сosmos Hotel Group – одна из крупнейших управляющих гостиничных компаний на российском рынке, входящая в Группу АФК «Система», – объявила о запуске туристической платформы Cosmos.Travel для путешественников из-за рубежа. Платформа призвана удовлетворять все потребности приезжающих в Россию туристов: от перелета до комфортного размещения и экскурсионных программ.

Новый проект Cosmos Hotel Group положительно скажется на портфеле компании, в котором сейчас 18 отелей в 14 городах мира. Восстановление рынка организованного въездного туризма до уровня 2019 года ожидается к 2022 году; к 2023 году, в том числе за счет запуска платформы, прогнозируется рост заполняемости гостиниц на 30%. К 2024 году компания рассчитывает обслуживать свыше 440 тысяч путешественников.

Эта отрасль сильнее остальных пострадала от пандемии коронавируса. Новый подход к ведению бизнеса, профессиональная команда, увеличение номерного фонда за счет строительства новых объектов и привлечения несетевых отелей, большое количество надежных партнеров – те меры, за счет которых компания планирует вернуться к докризисным показателям.



CODECASA
SHIPYARDS SINCE 1825 



CODECASA 43

Italian timeless elegance



DOMUS СО ВСЕМИ УДОБСТВАМИ

Бренд Tecnomar, входящий в Italian Sea Group, представил новый концепт Domus. Для верфи, которая строит яхты длиной до 100 м, он небольшой — «всего» 36 м, но в проекте заложены преимущества куда более крупных яхт: от просторных помещений и высоких потолков до «пляжного клуба» в корме площадью 36 кв. м.

У этой полностью алюминиевой яхты сильный, но изящный дизайн. Салон главной палубы с остеклением во всю высоту спроектирован в формате единого пространства, где находятся лаунж-зона, столовая и камбуз. Открытую зону отдыха на носовой палубе можно конфигурировать разными способами благодаря мобильной и трансформируемой мебели. Уровнем

выше — сандек; в его закрытой части располагаются ходовая рубка и лаунж-зона с баром. На открытой кормовой площадке расставлены шезлонги, а впереди — еще один «пляж».

На нижней палубе в носовой части находятся тренажерный зал и еще один салон с баром, который предположительно можно использовать в качестве домашнего кинотеатра. Остальное пространство занимают каюты; для гостей их предусмотрено пять (две — VIP-формата), что делает Domus привлекательной для чартера. Интерьер — по-настоящему домашний и очень итальянский, с использованием разных сортов дерева, золотистого мрамора Calacatta и отделки с ориентальным уклоном. Члены экипажа (5–6 человек) будут обитать в трех каютах.

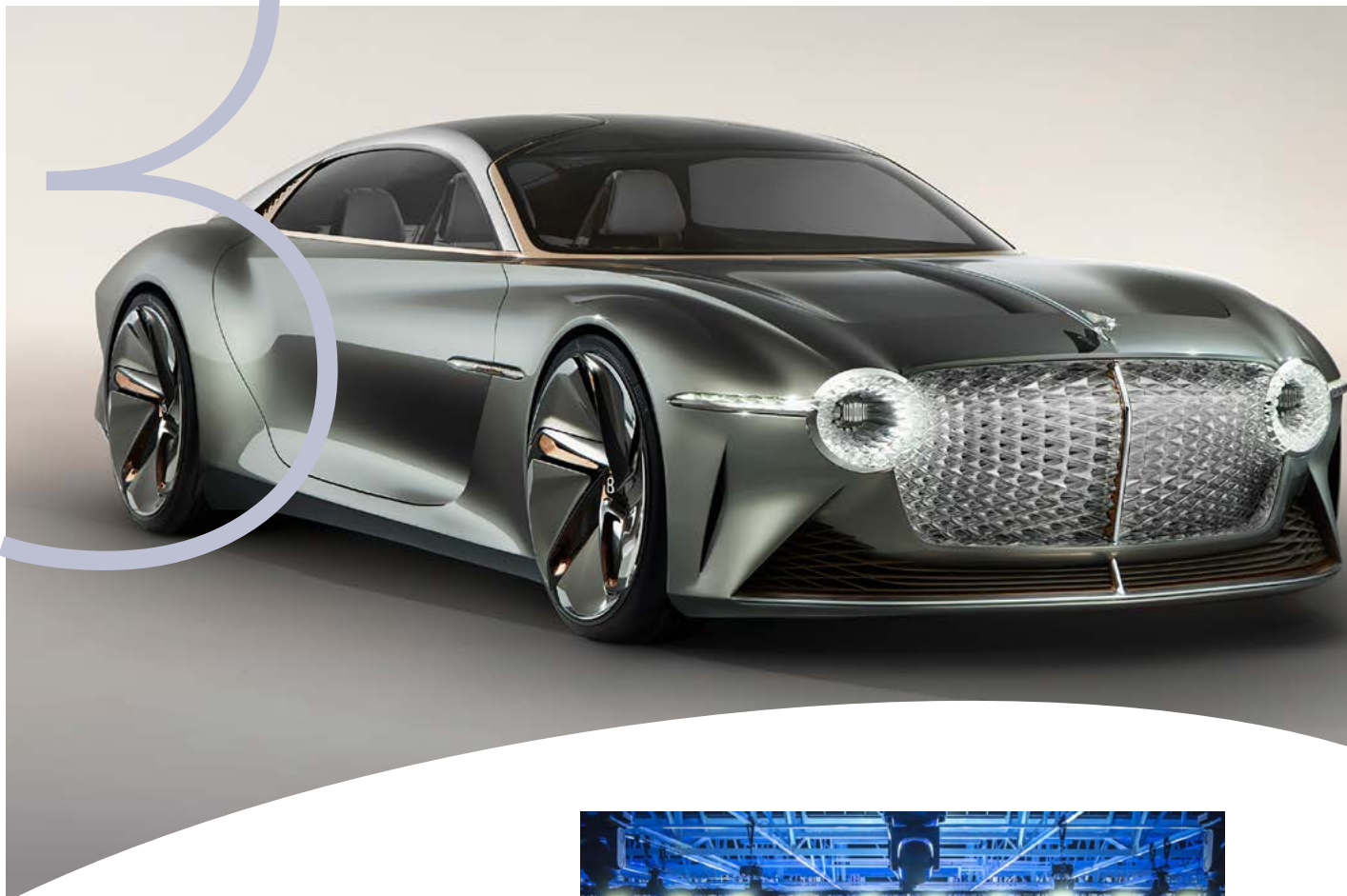
Выбор для Domus легкого сплава в качестве конструкционного материала обусловлен приверженностью Tecnomar экологичным решениям и стремлением снизить вес корпуса. Максимальная расчетная скорость яхты с четырьмя установками Volvo Penta D13-IPS1350 по 1000 л.с. составляет 21 узел, крейсерская скорость — порядка 18 узлов. При запасе топлива 12 000 л экономичным 10-узловым ходом Domus сможет пройти около 1000 миль. Для комфорта на борту предусмотрены плавниковые стабилизаторы качки.

ROGER DUBUIS



EXCALIBUR HURACAN

Заряжен яростной механикой



В БУДУЩЕЕ — С ЧИСТОЙ СОВЕСТЬЮ



Компания Bentley, отметившая в прошлом году вековой юбилей, представила стратегию развития на ближайшие 10 лет под названием Beyond 100. Глава Bentley Эдриан Холлмарк заявил о постепенном отказе компании от двигателей внутреннего сгорания в пользу сначала гибридных (с 2026 года), а затем — электрических двигателей, что сделает ее совершенно «углерод-нейтральной» к 2030 году. На политику Bentley повлияли большие планы ее владельца, корпорации Volkswagen Group, которая готова инвестировать миллиарды евро в развитие электромобилей. К тому же законодательства ключевых для марки стран продолжают уделять все больше внимания снижению негативного воздействия на природу. Первые электромобили Bentley собирается выпускать с 2025 года, когда будет готова техническая платформа для разработки чисто электрических моделей.

Как будут выглядеть такие авто, подсказывает футуристический концепт-кар EXP 100 GT, представленный прошлым летом. Он получил четыре электромотора (по одному на колесо) по 201–335 л.с. и тяговую твердотельную батарею, обеспечивающую запас хода около 700 км. В отделке салона появились органическое полотно «под кожу» из отходов виноделия, хлопчатобумажная ткань, кварцевый камень Камбрия и шерсть. Предусмотрена и древесина, только вот дуб будет мореный, пролежавший в торфяных болотах не одно тысячелетие.

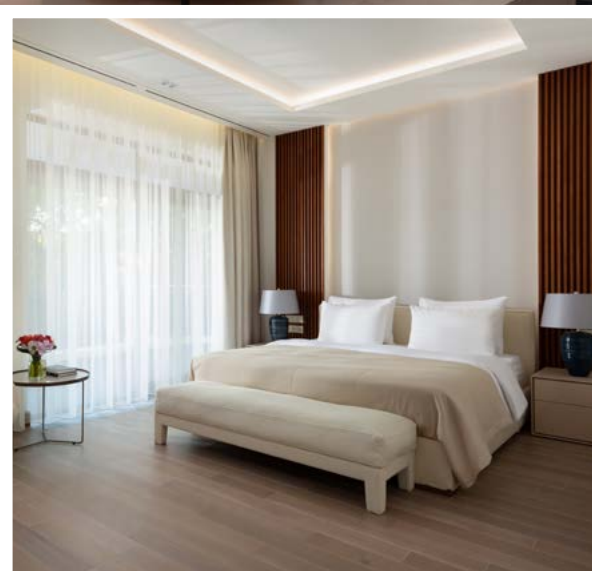
Планы компании с 2030 года перейти «на электричество» и отказаться от пластика и материалов животного происхождения выводят ее в число лидеров «зеленых» технологий. Похоже, Bentley кардинально меняет вектор развития, и вскоре мы увидим новое лицо бренда со столетней историей.

sabrina[®]
monte-carlo



SHOP ONLINE

www.sabrinamontecarlo.com



У САМОГО ЧЕРНОГО МОРЯ

Чтобы порадовать своих взыскательных гостей, «Кемпински Гранд Отель Геленджик» дополнил и без того богатый номерной фонд шикарной частной виллой площадью 250 кв. м на берегу Черного моря. Здесь, на территории с парковкой и собственным бассейном с шезлонгами, можно уединиться в компании близких людей и друзей.

В просторной, залитой светом гостиной находится оборудованная по последнему слову кухня, а за большим обеденным столом с комфортом рассядутся для трапезы 8 человек. Тут же, на первом этаже, расположены сауна и зона отдыха.

Этажом выше – две спальни с двухместными кроватями и ванные комнаты. Путешественникам с детьми понравится детская комната

с двумя кроватями в виде домиков и специальными нишами для игр в стенах.

Поднявшись по лестнице, вы попадете на открытую террасу на крыше, оснащенную мягкой мебелью, шезлонгами, баром и кинотеатром. С нее открываются панорамные виды на Геленджикскую бухту и горы.

Стилистика интерьеров виллы созвучна внутренним убранствам отеля: мрамор, натуральное дерево, морские мотивы и много открытого пространства.

Только для постояльцев виллы доступна круглосуточная услуга – персональный дворецкий, который позаботится буквально обо всем, будь то ужин с life show от шеф-повара, бронирование столиков в любом ресторане и баре или кабан на пляже.

 **Sunreef Yachts**
LUXURY CATAMARAN MANUFACTURER



49M SUNREEF POWER

www.sunreef-charter.com
charter@sunreef-charter.com

www.sunreef-yachts.com
info@sunreef-yachts.com

mobile: +48 797 842 754
mobile: +48 693 920 325 (RU)

ТВОРИТЬ И ВЫТВОРЯТЬ

Эпатажный и дерзкий, инновационный, стремящийся к свободе и гедонизму, умело ставящий технику на службу эстетике, демонстрирующий непочтительность к общепризнанным канонам – всё это о Roger Dubuis, бренде, зародившемся в 1995 году у двух визионеров-бунтарей.

В последние годы часовой дом черпал вдохновение в других передовых отраслях, что привело к культурному альянсу с итальянскими дизайнерами суперкаров из Lamborghini Squadra Corse. Первым плодом этого партнерства стали часы Excalibur Aventador S с калибром RD103SQ в корпусе из керамического композитного углеволокна и титана. И вот – новый сюрприз: модель Excalibur Aventador S Онлайн-эксклюзив в ослепительно белом цвете, выпущенная всего в восьми экземплярах!

Прообраз легко узнается по характерным распоркам, как в стойках автомобильной подвески, индикатору запаса хода, выполненному в стилистике приборной панели гоночного авто, и другим ярким деталям. А еще это мировая премьера с использованием современного композитного материала. Он создан по технологии, разработанной Roger Dubuis, на 20% легче карбона и является воплощением технического прогресса.

Как и все шедевры, выходящие из стен женеvской мануфактуры, Excalibur Aventador S Онлайн-эксклюзив с их впечатляющей архитектурой, серыми акцентами и белыми внешними элементами непременно вызовет выброс адреналина. Зачем нарушать правила, если можно придумать новую игру? Эти экологичные, эффектные и готовые к яркому старту часы обречены на популярность у сообщества избранных, умеющих брать от жизни все. Roger Dubuis не привык тратить время зря и готов доказать это на гоночных трассах... и онлайн.



SANLORENZO



SD96: синоним утонченной элегантности

Стиль яхты SD96 родился из поиска вечной классики, где символы плавно взаимодействуют с объемами и идеями, что ключевым элементом стиля является корпус. SD96 - яхта с богатым историческим наследием и традициями, которая отправляется в море нового поколения, где пересмотрены стилистические особенности и функции, где пишется новая страница в истории Sanlorenzo.

SANLORENZO

RUSSIA

West Nautical
Royal Yacht Club 39/7,
Leningradskoe Highway,
Moscow, Russia
t +7 4957990993
sanlorenzo-russia.com

sanlorenzoyacht.com

SD 96/

ДЖЕНТЛЬМЕНСКИЙ ХОД

Итальянская верфь Codecasa, известная своими довольно крупными лодками (40–60 м), представила проект 26-метровой полностью алюминиевой «джентльменской» яхты. Судно примечательно своим дизайном: создать изящную реминисценцию на тему яхт 50–60-х годов прошлого века дизайнера Луку Дини подтолкнули впечатления детства. Судно, которое должно заинтересовать тех, кто ищет что-то особенное, отличное от яхтенного мейнстрима, снаружи украшено полированной древесиной махагони (внутренняя поверхность фальшборта, планширь, элементы надстройки); ее почти вертикальный форштевень изящно обрамлен хромированным металлом. Однако и снаружи, и внутри яхта абсолютно современна и технологична.

На борту Codecasa 24, помимо мастер-апартаментов, будут три гостевые и две каюты для экипажа. Заказчик волен выбирать между интерьерами в современном или классическом стиле (с деревянными панелями, белыми потолками и тканями темно-синего цвета) — оба варианта будут смотреться очень органично, и в этом большая заслуга дизайнеров. Стоит похвалить их и за оригинальную планировку просторного «пляжного клуба» и зоны отдыха/места хранения тендера палубой выше. Кастомный тендер спроектирован в единой с яхтой концепции, а для операций с ним предусмотрен кран, который будет находиться в специальном отсеке.

Яхта водоизмещением 90 т с небольшой (1,4 м) осадкой будет довольно ходкой: ее крейсерская скорость составит 20 узлов, а максимальная — 25 узлов.

Остается добавить, что это не просто красивый концепт: строительство первого судна лимитированной серии из десяти корпусов стартует совсем скоро.





YALIKAVAK MARINA

It's all about **WINTER...**

Feel the warmth of Summer all through the Winter!

- ◆ 2018-2019 World's Best Superyacht Marina
- ◆ 2020 International Marina of the Year with berthing capacity up to 140m LOA
- ◆ Located at one of the most popular tourism destinations - Bodrum Peninsula
- ◆ Intense Covid-19 precautions & controlled entrance with strict measures
- ◆ 100+ boutiques and gourmet restaurants
- ◆ Naturally protected harbor basin and mooring berths
- ◆ Full range of technical services from world-known shipyards
- ◆ Award-winning marina Beach and Boutique Hotels
- ◆ Individually appointed customer service representative available at 24/7
- ◆ Electronically controlled access to berthing areas
- ◆ 24/7 high grade security and privacy
- ◆ High speed WiFi access at every berth
- ◆ Shore power connection up to 1000 amps



YALIKAVAK MARINA
Merkez Mah. Çökertme Cad. Yalıkavak, Bodrum / Muğla, Turkey.
+90 252 311 0600 - marina@yalikavakmarina.com.tr - yalikavakmarina.com.tr





БАЛАНС НАЙДЕН

Немецкая компания Y Yachts добавляет в свое портфолио крупнейшую пока модель Y9 (дизайнер Билл Трип). Верфь, расположенная на балтийском побережье, способна строить на суперсовременной производственной площадке в Грайфсвальде парусные яхты из углепластика длиной до 33 м. Однако на Y9 (27,4 м), ставшей шестой серийной моделью, Y Yachts возлагает особые надежды. По словам основателя бренда Михаэля Шмидта, у нее интересный рейтинг, дающий хорошие шансы на трофеи в таких высококонкурентных регатах, как St Barths Bucket, Superyacht Cup или Maxi Rolex Cup.

«Заказчикам интересны 100-футовики, — комментирует Шмидт, — но опыт показывает, что при такой длине и больше яхты становятся непропорционально дорогими из-за множества кастом-компонентов. Поэтому мы постарались перенести комфорт 100-футовой яхты на 90 футов, и с этой моделью входим в сегмент парусных суперяхт».

Для удовольствия от парусного спорта, считает Михаэль Шмидт, нужна яхта, урезанная до самого необходимого, но без ущерба в комфорте, и на Y9 блестяще удалось найти баланс. Большой внутренний объем позволяет с удобством ходить в крейсерском режиме: на борту — шикарные апартаменты владельца с частным салоном и гардеробной; гостевые каюты (их число варьируется в зависимости от планировки) и трансформируемый отсек экипажа. В соответствии с известной поговоркой «Счастливая команда — счастливый владелец», все помещения здесь очень просторны, а отдельная капитанская каюта может днем превращаться в салон. Интерьером занимались две дизайн-студии: Norm Architects из Копенгагена и Design Unlimited из Лимингтона. Они создали пространство в духе мягкого минимализма: светло-серая отделка в сочетании с полированным дубом.

Y9 можно заказать с фиксированным килем (осадка 4,25 м) или телескопическим (2,8–4,4 м). Стандартное парусное вооружение: грот (242 кв. м), самоперекидывающийся стаксель (171 кв. м), геннакер (617 кв. м), Code O (388 кв. м). Яхта оборудуется двигателем Volvo Penta (280 кВт), запас топлива — 2000 л, пресной воды — 1500 л.

Первый корпус Y9 будет передан заказчику уже летом 2021 года, а на подходе у верфи еще и 100-футовая модель. Следите за новостями.





ИНГОССТРАХ

Страхование яхт и катеров

8 495 641 41 24
yachts@ingos.ru
ingos.ru

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

- С 1947 года на рынке морского каско
- Предоставление лимита ответственности до \$ 1 млрд
- Выдача «Голубых карт»
- Рекомендации по предотвращению убытков



ИСТОРИЯ В ИНТЕРЬЕРАХ

В последние годы в России активно развивается направление коллекционного дизайна, а предметы, прежде доступные лишь на престижных международных ярмарках и аукционах Sotheby's и Phillips, теперь попадают в собрания галерей.

Московская MIRRA Gallery, расположившаяся в особняке на Спиридоновке, предлагает работы знаменитого итальянского архитектора XX века Джо Понти, которые входят в wish-list коллекционеров по всему миру и считаются объектами национального достояния. Понти проектировал небоскребы, соборы, музеи, университеты, придумывал принты, создавал костюмы и декорации для театра La Scala, а также преуспел в оформлении океанских лайнеров, таких как *Conte Grande* и *Conte Biancamano*, *Giulio Cesare*, *Andrea Doria*, *Augustus* и *Cristoforo Colombo*. Десятилетиями роскошные гигантские суда соединяли континенты, но Вторая мировая война сильно потрепала итальянский флот: лайнеры нуждались в восстановлении, в том числе и интерьеров.

Дизайнерские объекты Джо Понти представлены в галерее наряду с творениями других знаковых мастеров XX века. Здесь можно приобрести не только красивые вещи, но и частицу истории, придающую интерьерам современных яхт и объектам недвижимости особый статус.



STOP BOATING. START PERSHING.*

* Начните пользоваться Pershing вместо любых других лодок.



PERSHING

PERSHING 5X 62 7X 74 8X **9X** 108 140

PERSHING-YACHT.COM

A FERRETTI GROUP BRAND



Официальный дилер на территории России
+7 (925) 637-33-07 | www.alphayachtgroup.com | sales@alphayachtgroup.com



ГОСТЕПРИИМСТВО ПОД ЗВЕЗДОЙ И ПОЛУМЕСЯЦЕМ

С возобновлением прямых перелетов из России в начале августа в Турции значительно вырос приток гостей, в том числе наших соотечественников. Излюбленным местом российских туристов, путешествующих на яхтах, является Yalikavak Marina: ежегодно ее посещают более тысячи яхт и около 2 млн человек. В этом сезоне в марине швартовались суперяхты *Kaiser, White, Ares, Madame Gu, Arrow, Voice* и *Eclipse*.

Такая популярность обладателя пяти «Золотых якорей» и звания «Лучшая марина для суперяхт в мире» в 2018, 2019 и 2020 годах вполне закономерна: здесь не только прекрасные условия для стоянки яхт, но и развитая инфраструктура для отдыха владельцев, гостей и членов экипажей.

Отели Yalikavak Marina Beach Hotel и Yalikavak Marina Boutique Hotel, расположенные в самой престижной части острова Бодрум, доступны

для проживания круглый год. Только за минувшее лето на курорте открылись Dioriviera – первый pop-up-магазин Dior в Турции, а также заведения россиянина Аркадия Новикова (Arkady Novikov Group): Novikov Bodrum и ресторан здоровой пищи Avocado Queen by Novikov.

На территории комплекса более ста бутиков с мировыми именами: Dior, Rolex, Gilan, Vakko, Missoni, Orlebar Brown, Paul & Shark, Vilebrequin, Sunglass Hut, Sunseeker, Kaff Diamond. А вкусно поесть можно не только в ресторанах с российскими корнями: здесь также работают Y-Lounge & Restaurant, великолепный стейк-хаус Nusr-Et, рыбный ресторан Sait, рестораны турецкой кухни Kitchenette и Gunaydin, pop-up-ресторан всемирно известного бренда Zuma и итальянский Mezzaluna.

Курорт по самым высоким стандартам обслуживает профессиональная команда, насчитывающая более тысячи человек.



itama

Exclusive Dealer



Официальный дилер
на территории России
+7 (925) 637-33-07
www.alphayachtgroup.com
sales@alphayachtgroup.com



75
itama

45S - 62 - 75
itama-yacht.com

ГОТОВЬСЯ К ЛЕТУ ЗИМОЙ!

Компания Moran Yacht & Ship сообщила о своем назначении эксклюзивным агентом по продаже суперяхты *Madsummer* (95 м, Lürssen, 2019). Об этом роскошном судне мы уже не раз писали, напомним лишь о некоторых его особенностях.

Смелые динамичные линии сбалансированного экстерьера, созданного дизайн-бюро Harrison Eidsgaard, притягивают взгляд. Не менее сильное впечатление производят и стильные современные интерьеры от Лауры Сессы.

В главном салоне, украшенном шелковым ковром, стоит уникальный обеденный стол на 14 человек. Особого внимания здесь заслуживает картина Сантьяго Монтойя, созданная из ярких банкнот и напоминающая работы Энди Уорхола.

В передней части главной палубы расположены шесть из десяти гостевых кают; каждая оформлена в собственном цвете и обставлена индивидуальной мебелью, а ваннные комнаты отделаны мрамором Calacatta и оборудованы зеркалами в перламутровых рамах.

На верхней палубе находятся приватная зона владельца с личной террасой, три гостевые каюты, кинотеатр, салон с уютным баром и зона отдыха с «солярием».

На борту *Madsummer* есть 12-метровый бассейн и джакузи, тренажерный зал, спа-салон, оздоровительный центр и «пляжный клуб», два гаража для тендеров. Носовая часть яхты сертифицирована для эксплуатации вертолетов, а в корме можно держать гидросамолет Husky или устроить танцпол. Дальность хода яхты 6000 миль на 12 узлах, максимальная скорость 18 узлов.



ТОНКИЙ АРОМАТ

История швейцарского парфюмерного дома Mizensir началась в 1997 году, когда Альберто Морильяс, один из мэтров современной парфюмерии, создал линию ароматических свечей под этим названием. Позднее к бренду присоединились и 17 духов. В своих творениях (на счету Морильяса сотни композиций, созданных для разных мировых брендов) мастер рассказывает о детстве, своих испанских корнях в Андалусии, кругосветном путешествии...

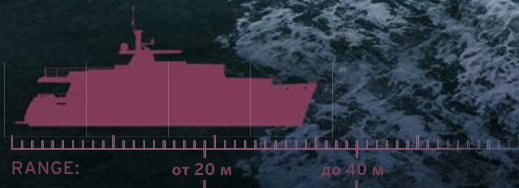
В 2014 году Морильяс получил «Парфюмерный Оскар» за выдающийся вклад в развитие парфюмерного искусства. Однако его творческий потенциал не иссякает, а интерес к натуральным компонентам и их возможностям в создании новых ольфакторных композиций только растет: Альберто продолжает эксперименты в своей лаборатории.

Новая парфюмерная вода-унисекс Mizensir под названием Incensum (с лат. «ладан») позволяет почувствовать тончайшие фимиамные ноты древесины и ладана, томной и глубокой мирры, кожи, имбиря и папируса, а в сердце ароматического древесного аккорда звучат успокаивающие специи.

Сегодня в коллекции Альберто Морильяса более двадцати ароматов. Для них он выбрал лаконичные и оттого такие элегантные флаконы, чистота линий и прозрачность которых подчеркивает изысканность содержимого. Каждый флакон украшает орнаментированная серебряная или золотая пластина.



АЛЮМИНИЕВЫЕ И СТАЛЬНЫЕ
СУПЕРЯХТЫ РУЧНОЙ РАБОТЫ.
СДЕЛАНО В ГОЛЛАНДИИ.



VAN DER VALK EXPLORER 28,5M RPH
L28,50M / B7,20M / СКОРОСТЬ: 21 УЗЕЛ

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





НАСТРОЕНИЕ — TOGAS

Рождество и Новый год – самые долгожданные праздники, время, когда можно с удовольствием дарить радость близким и родным. В бутиках Togas представлены изысканные подарки для тех, кто ценит стиль и уникальный подход.

Итак, что можно положить под новогоднюю елку?

Идеальным решением станет скатерть «Айрис» для праздничного стола из стопроцентного льна с водоотталкивающей пропиткой. Посуда из коллекции «Мэдисон» отлично подойдет для сервировки новогоднего ужина. Декорированные позолоченным узором фарфоровые тарелки смотрятся изысканно и эффектно и будут красиво мерцать при вечернем освещении. Дополняют композицию кольца для салфеток «Айви».

Больше не нужно ломать голову над тем, что подарить любимой женщине: порадовать ее можно элегантной домашней одеждой. Шелковистые халаты разных оттенков перенесут ее в тропики, даже если за окном зимние холода. Короткие сорочки «Анжелика» в комплекте с кимоно «Наоми» создадут невесомый и изысканный образ.

Что презентовать мужчине? Банный халат «Глен» насыщенного чернильно-серого цвета – хорошее решение. Удобную модель из натурального хлопка дополняют домашние тапки из той же коллекции.

Тем, кто зимой мечтает о путешествии в жаркие страны, отлично подойдет комплект постельного белья «Ильбама».

Если вы боитесь ошибиться с размером, всегда можно подарить что-то для украшения домашнего интерьера. Декоративные подушки «Эйтор» и «Капелос» добавят новогоднего настроения, а плед «Поэлль» не только согреет, но и порадует комплиментом в праздничном послании. Коллекция подарков для дома от Togas – это еще и текстиль для ванной, дизайнерские аксессуары, уникальные ароматы.

Ну а для тех, кто все же сомневается в выборе, доступны подарочные сертификаты, которые можно приобрести онлайн или в бутиках.

IT'S NOT JUST
THE PARTS THAT
MAKE A HUB, IT'S
HOW THEY'RE
PUT TOGETHER.

Our new 4,000-ton shiplift, fully operational from October 2019, represents the latest component in our extensive and technically advanced refit facility. But it is the skill of our workforce, our operational partnership and our rapport with our clients that makes a refit complete. It's why Amico & Co and Genoa are together redefining what a refit and superyacht hub can be.

В ПОИСКАХ ФОРМУЛЫ ГАРМОНИИ

Рarle Moi de Parfum («Расскажи мне о духах») – проект легендарного семейства Альмайрак. Мишель Альмайрак – один из самых титулованных парфюмеров мира, автор множества ароматов, созданных для именитых брендов и модных домов. Сегодня его дело продолжают наследники, создавая уникальные и смелые композиции.

Число в названиях обозначает количество формул, которые парфюмеры опробовали в поисках гармонии, а логотип выполнен в виде веера блоттеров – основного рабочего инструмента в процессе появления на свет аромата.

Чувственный запах шафрана в новой парфюмерной воде Saffron Wood / 91, словно стильное кожаное платье, мягко облегает соблазнительные изгибы женского тела. Насыщенные оттенки кедра рисуют образ сильного мужчины в дорогом костюме, который держит в руке нежную розу. Это изумительное сочетание ароматов натуральных компонентов, которые формируют таинственный, манящий и волнующий образ. Только представьте: суэта Лондона и шум автомобилей стихают. Влажный туман наполняет таинством серую брусчатку улиц Soho. В ресторанном гуле голосов гостей в нарядах от-кутюр ароматы специй смешиваются с дорогими духами... Нет, не напрасно парфюмеры перебрали 91 формулу! Оно того стоило.



НЕ ПРОСТО ФЛАГМАН

После четырех лет напряженного строительства спущена на воду самая крупная яхта эмиратской верфи Gulf Craft – трехпалубная Majesty 175.

По отношению к своей предшественнице с аналогичной маркировкой, имевшей стальной корпус и алюминиевую надстройку, новинка «подросла» на пару метров и выполнена целиком из композитных материалов, благодаря чему имеет относительно малую осадку (2,05 м) и сможет посещать мелководные бухты. Длина ее корпуса составляет 56 м, а вместимость – 780 рег. т. На борту Majesty 175 в семи каютах разместятся 14 гостей. Среди особенностей яхты можно отметить инфинити-бассейн на фордеке и скайлаунж, инсоляция которого регулируется с помощью поворотных пластин в крыше. Стоит упомянуть и наличие на борту «умной» системы автоматического управления различными устройствами, освещением и даже шторами и жалюзи посредством Ethernet и Wi-Fi. Максимальная скорость с двумя дизелями MTU составит 16,5 узла, а на 10 узлах яхта одолеет 4000 миль. На верфи отметили, что это особенный для нее проект, ведь со стапелей сошел не просто новый флагман Gulf Craft, но и самая большая в мире серийная суперяхта из композита.



YACHTLINEDESIGN.RU

@yachtline_moscow_



ПРЕМИАЛЬНАЯ ДИЗАЙНЕРСКАЯ МЕБЕЛЬ

Мебельный ТК «ГРАНД»
Ленинградское шоссе,
г. Химки, Бутаково 4
«Гранд 2» вход 2, этаж 3,

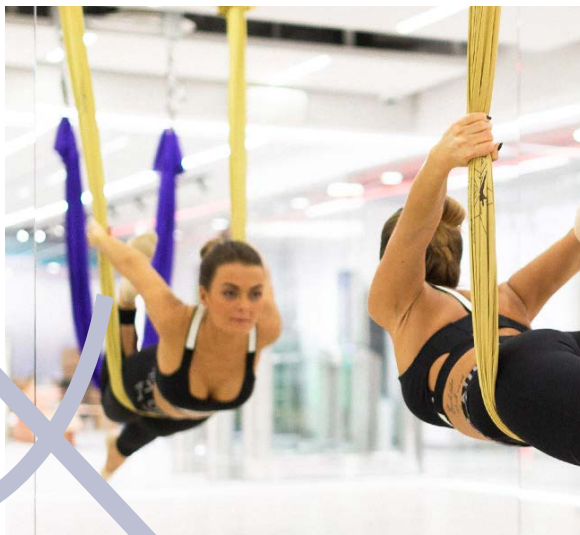
Центр дизайна ARTPLAY
г. Москва, ул. Нижняя
Сыромятническая
дом 10, стр. 2, этаж 2

The Dom Центр
Модных Интерьеров
Шелепихинская наб.,
дом 34, к. 2/3, этаж 2

ОФИЦИАЛЬНЫЙ
ПРЕДСТАВИТЕЛЬ
БРЕНДА
YACHTLINE
+7 (985) 174-73-37
ad@ambientedecor.ru
@ad_ambiente



AMBIENTE DECOR



ОТОРВАТЬСЯ ОТ ЗЕМЛИ

Год назад в Москве, на двух этажах Mercury Tower («Москва-Сити»), открылся новый клуб Black Star Fitness, занявший площадь 3500 кв. м. С первых дней клуб стал транслировать новую философию, новый формат общения с клиентами. Здесь нет случайных людей, а хорошо продуманное пространство с интеллектуальным оборудованием для «фитнеса будущего» и его органичное сочетание с местами для отдыха, встреч и даже деловых переговоров придают Black Star Fitness привлекательную эксклюзивность.

Выход из «карантина» в сентябре ознаменовался уникальными Cycling-вечеринками: занятия на велотренажерах сопровождались выступлениями приглашенных ди-джеев. В ноябре стартовала новая программа. По вторникам в 19:00 и субботам в полдень проходят групповые занятия антигравити-йогой. Как говорят инструкторы, это не совсем фитнес и не совсем йога. Вернее, йога, но упражнения здесь выполняются в специальном гамаке, подвешенном к потолку.

Думаете, это легко? И вы правы! Скажем, известную всем стойку на голове, занимаясь обычной йогой, можно освоить лишь спустя годы, а антигравити-йога позволит сделать это уже через несколько тренировок. В чем смысл и польза? С антигравити можно скорректировать осанку, укрепить мышечный корсет, улучшить координацию движений, сделать тело гибче, «прокачать» сердечно-сосудистую систему и органы пищеварения. А еще это гарантированно хорошее настроение и снятие стресса! Из экипировки – только футболка и лосины! Пожалуй, стоит оторваться от земли.

МОДА В ПОДАРОК

Череда праздников – приятный повод выбрать и преподнести подарки дорогим людям. В магазинах Foxland уже ждут актуальные коллекции одежды Aeronautica Militare, Scandni, GANT и Barbour.

Настоящих ценителей высокого стиля авиамилитари, уверенных в себе любителей экспериментов не оставят равнодушными модели итальянских дизайнеров Aeronautica Militare.

Любителям загородной жизни понравятся оригинальные вещи исключительного качества английского бренда Barbour, который уже более 100 лет создает одежду для тех, кто выбирает утонченный стиль.

Пуховики и куртки финской марки Scandni – это всегда цвета в тренде, дышащие мембранные материалы, модели от укороченных до длинных, от приталенных до трапеций. Здесь учитывают все предпочтения и капризы покупателей.

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





ALL SEAWAYS LEAD TO WEST ISTANBUL MARINA

- CAPACITY OF 600 BERTHS FOR YACHTS UP TO 95 M
- DRY DOCK CAPACITY 300 YACHTS UP TO 65 M
- TRAVEL LIFT - 75 TONNES & 700 TONNES
- BOAT TRAILER - 40 TONNES & 300 TONNES
- 24 HOURS FREE MOORING ASSISTANCE SERVICE
- HELIPAD
- FUEL STATION
- 24 HOURS SECURITY SERVICE
- 14 YACHT SHEDS FROM 20 TILL 70 METRES
- "MARMARA PORT OF ENTRY" CUSTOMS POINT
- YACHT AGENCY SERVICE SUPPLIERS
- TECHNICAL MANAGEMENT
- ALL KIND OF REFIT WORK





SANLORENZO И ЦИФРОВОЙ ART BASEL

Итальянская верфь Sanlorenzo известна уникальной способностью находить новые языки дизайна и вдохновение в искусстве. Именно поэтому она сотрудничает со знаменитыми архитекторами, а также давно выступает глобальным партнером главной мировой выставки современного искусства Art Basel. Прошедшая в начале декабря Art Basel Miami Beach на этот раз впервые состоялась в цифровом формате, и для просмотра более чем 2500 работ от 255 галерей из 30 стран организаторы предусмотрели «комнаты» для онлайн-посещения.

Sanlorenzo представила серию работ итальянского фотографа Сильвано Пупеллы «Навигаторы. Путешествие по верфям Sanlorenzo». Эффектные и brutальные черно-белые фотографии – погружение в производственную реальность верфи, увиденную с необычных ракурсов, а удивительные интерпретации пространства и деталей выявляют гармонию между традиционным мастерством и новейшими технологиями.

Эта серия фотографий, снятых в Ла Специи, на одной из производственных площадок Sanlorenzo, показывает, что каждая суперяхта – результат сложного, всеобъемлющего замысла. Здесь шаг за шагом видно, как возникает яхта длиной более 40 м: изображения последовательно документируют этапы создания металлических корпусов, идеально передавая внутреннюю красоту еще не завершенных шедевров и атмосферу самого места, наполненного не только технологиями, но также драгоценным и незаменимым ручным трудом. Трудом тех, чье мастерство придает яхтам Sanlorenzo такую изысканность, как если бы они создавались в мастерской эпохи Возрождения.



BAGLIETTO. ВОЛНЫ ПЕРЕМЕН



Под знаком больших изменений завершила этот год итальянская верфь: Baglietto и CCN, две судостроительные компании, принадлежащие семье Гавио, слились под единым брендом Baglietto.

У штурвала холдинга встал опытный специалист Диего Микеле Депрати (на фото), работавший с обеими верфями. Одной из его первостепенных задач станет руководство исследовательскими работами в сфере развития «зеленых» технологий компании, в том числе — совершенствования гибридных силовых установок. Подтвердил свое участие в новых проектах верфи и дизайнер Франческо Пашковски, сотрудничавший с Baglietto на протяжении 20 лет.

В рамках Baglietto Wave (так компания именует свои нововведения) судостроитель полностью пересмотрел модельный ряд. Теперь яхты Baglietto



будут представлены тремя семействами: «более традиционной» линейкой водоизмещающих TLine и двумя линейками быстроходных инновационных Fast и Superfast.

Суперяхты TLine со стальным корпусом и алюминиевой надстройкой займут размерную нишу между 52 и 65 м. Верфь уже продала первую 52-метровую яхту из этой линейки, а работы над вторым корпусом вот-вот начнутся: судно будет готово весной 2023 года. Модель T52 проектировалась с учетом традиций Baglietto: сохранены многие стилистические черты лодок прежних лет, но с переосмыслением в современном ключе. Корма стала более открытой, а расположенный здесь бассейн получил «крышку» в виде подвижной секции палубы. Интересное решение — выдвижной трап, напрямую соединяющий сандек с верхней палубой в носу.

Лодка получит проверенную гибридную пропульсивную установку, которая позволит выбирать подходящий вариант движения, что сэкономит топливо и уменьшит негативное влияние на природу. Два двигателя MTU 16V 2000 M86 позволят яхте разогнаться до 17 узлов, а запас хода на дизелях составит около 3600 миль.

Яхты линеек Fast и Superfast пока еще только обретают свои черты, но известно, что это будут алюминиевые лодки длиной от 40 до 50 м. Первые модели в настоящее время на стадии доработки дизайна, но их появление, без сомнения, станет заметным событием для мировой яхтенной индустрии.





ГОРЬКОВАТО-
СЛАДКОЕ ПЕЧЕНЬЕ
АМАРЕТТИ
ИЛИ БИСКОТТИ
С НЕЖНЫМ
ЗЛАКОВЫМ
ВКУСОМ?

КОФЕ С АРОМАТОМ ИТАЛИИ

В этом году знаменитая швейцарская кофейная марка Nespresso решила ненадолго превратить свои бутики в «Итальянский Дом подарков». С конца октября, в эту волшебную предпраздничную пору, здесь ждут всех, кто ищет элегантные решения, чтобы выразить свои чувства и проявить внимание к близким людям.

Компания Nespresso выпустила лимитированную коллекцию кофе Variations Italia, вдохновленную традициями гостеприимной Италии, чтобы поклонники ароматного напитка могли еще острее ощутить радость моментов, проведенных в кругу семьи и друзей. В блендах коллекции нашли отражение ноты традиционных десертов из различных регионов Италии: пирога с фундуком, печенья амаретти и бискотти с орехом пекан... Бленды выпускаются в пяти объемах: от эспрессо (80 мл) до большой чашки на 400 мл – и предназначены для приготовления кофе в кофемашинах Original или Vertuo.

Помимо собственно кофе, в коллекцию вошли праздничные аксессуары. Белые фарфоровые кофейные чашки от миланского дизайнера Федерики Биаззи, декоративный боул Alessi для хранения капсул или термокружка с лазерной гравировкой тоже могут стать отличным подарком.

«Итальянский Дом подарков» от Nespresso дарит всем входящим на запах ароматного кофе с нотками миндаля, ванили, поджаренных злаков и фруктов прекрасное новогоднее настроение.



НЕКОТОРЫЕ
БЛЕНДЫ НОВОЙ
КОЛЛЕКЦИИ
ПОДХОДЯТ
ДЛЯ СИСТЕМ
ORIGINAL
И VERTUO

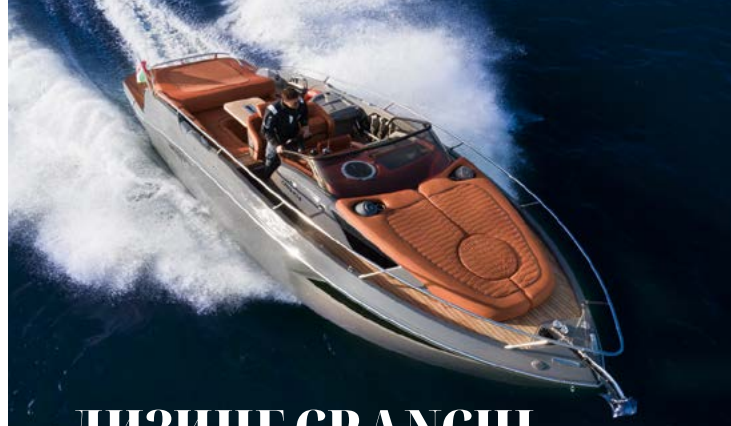


УНИКАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ ПРИОБРЕТЕНИЯ ЯХТЫ

Зачем ждать?

Каждый, кто однажды побывал в море, знает: любовь к яхтингу — это навсегда. Владелец яхты становится владельцем собственного мира, где живут по его правилам и по его ритму. Теперь Вы — полноправный член клуба, имя которому — МОРЕ. Вам хочется знать, как можно больше об этой стихии и быть ближе к ней, быть частью сообщества, влюбленных в море и яхтинг. Но как быть с тем, что, зачастую, мечты о собственной яхте сталкиваются с такой проблемой, как единовременное вложение крупной суммы?

Компания First Yacht Group, являющаяся официальным дилером CRANCHI в России, разработала две по-настоящему революционные программы приобретения яхты. Воспользуйтесь одной из эксклюзивных программ, оформив яхту в лизинг с рассрочкой платежей или став полноправным владельцем яхты по программе яхтшеринг.



ЛИЗИНГ CRANCHI

ЭКОНОМИЯ ДО 40% И УДОБНАЯ РАССРОЧКА ПЛАТЕЖЕЙ

Компания First Yacht Group разработала уникальное предложение по приобретению любой яхты CRANCHI от 26-футовых катеров до 78-футовой суперяхты Settantotto в лизинг. Наша эффективная стратегия позволит Вам не только сохранить свои финансы в обороте, чтобы они продолжали работать на Вас, но также получить вычет по НДС для своей компании от стоимости покупки яхты и расходов на её содержание.



ЯХТШЕРИНГ

ВСЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ЕДИНОЛИЧНОГО ВЛАДЕНИЯ ЯХТОЙ

First Yacht Group предлагает по-новому взглянуть на покупку яхты, для чего разработала программу Yacht Sharing. Существуют две программы долевого владения: по 33% и по 25% — стоимость покупки яхты, аренда места в марине, страховые взносы, обслуживание и зарплаты членов экипажа в равной степени делятся между всеми участниками программы. В итоге, Вы получаете подготовленную к сезону яхту с экипажем, а удобный график использования яхты в высокий и низкий сезон, позволяет получить все преимущества единоличного владения яхтой. Вы приезжаете только отдыхать.



+7 (977) 900-53-34 ☎

firstyachtgroup.com



ВПЕРЕД, К УДОВОЛЬСТВИЮ!

В декабре в Хельсинки в онлайн-формате прошла презентация новой модели финского бренда Ахорар 22 Spyder. В здании старинного трамвайного депо была обустроена студия, где стояла премьерная лодка, о которой подробно рассказывали Ян-Эрик Виитала, директор компании по креативу и инновациям, а также Яркко Ямсен, занимавшийся гидродинамикой и обводами корпуса.

Лодка из стеклопластика, которую продвигают под девизом «Готовься к удовольствию!» (Get ready to have fun), действительно выглядела классно. Типично драйверская модель с традиционной для Ахорар системой продольных и поперечных реданов на днище должна обладать высокой скоростью (40 узлов при максимальной мощности подвесника 200 л.с.) и управляемостью, предсказуемым поведением даже в сложных погодных условиях и безопасностью, словом, всеми теми качествами, которые присущи старшим моделям Ахорар. Помимо прочего, ее можно перевозить на трейлере.

Вместе с Ахорар 22 Spyder в той же импровизированной студии зрителям показали ее модификацию – Ахорар × Jobe Revolve XXII. По сути, это люксовый вариант лодки, адресованный фанатам плавания (в том числе подводного), катания на лыжах и досках и др. Масса этого оборудования бренда Jobe легко умещается на борту благодаря конструкции с обилием рундуков и возможностью трансформации.

Длина
7,20 м

Ширина
2,23 м

Осадка
0,80 м

Вес (прибл.)
1200 кг

Запас топлива
230 л

Запас воды
42 л

Мощность ПМ
115-200 л.с.

Вместимость
7 чел.

Материал корпуса
стеклопластик

Категория RCD
«С»



Вот такое

увлекательное путешествие

может начаться для Вас уже сейчас!



**POLAR
STAR**

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

КУПЕ ИЗ ИТАЛИИ

В конце октября верфь Absolute Yachts провела в режиме онлайн пресс-конференцию, на которой участникам представили концепцию развития яхт Generation 2022, дополнив ее детальной презентацией обновленных моделей текущих линеек и новой линейки Absolute Coupé.

Первая модель этой серии – Absolute 48 Coupé, в которой заложены лучшие традиции «символа качества» Made in Italy, – призвана следовать политике бережного отношения к экологии, свойственной бренду. Дизайнерские и инженерные решения на борту Absolute 48 Coupé, как и остальных моделей линейки, должны способствовать снижению энергопотребления и достижению нового уровня комфорта.

Конструктивные подробности новой модели верфь обещает раскрыть в ближайшее время, а премьера лодки запланирована на яхтенном фестивале в Каннах в сентябре 2021 года.



Длина
14,63 м

Ширина
4,52 м

Водоизмещение
23 т

Максимальная скорость
31 узел

Двигатели
**Volvo Penta IPS650
(2 × 435 л.с.)**



РУССКАЯ СКАЗКА НА ФРАНЦУЗСКИЙ ЛАД



Объединенная компания «Рестораны Раппопорта» взяла под свое крыло российские проекты всемирно известного бренда Ladurée. Первый эксклюзивный ресторан – Ladurée à-la Russe – на Никольской улице, в трех шагах от Красной площади, обещает стать излюбленным местом как для москвичей, так и для гостей столицы.

Идею российско-французской дружбы решили воплотить с помощью уникальных декораций заведения. За основу взяли театральную антрепризу Сергея Дягилева «Русские сезоны» и эскизы художника Льва Бакста, в начале XX века буквально перевернувшие представление о мире моды и искусства. В результате получился совершенно сказочный, фантастический интерьер, который просто обязан стать «героем» множества необыкновенных фотосессий.

Что касается кухни, шеф-повар Роман Палкин (на фото) создал для Ladurée à-la Russe изысканное русское меню с французским подтекстом: бриошь здесь приобретает вкус и аромат бородинского хлеба, волован становится горячим блюдом, а котлеты по-киевски готовят из перепелки. Кондитерская часть курируется французской стороной. Эклеры, мильфеи, финансье, «Сант-Оноре», «Испахан» и другие десерты по-прежнему в почете.

Такой вот получился русский ресторан с французским акцентом. Идея взаимопроникновения России и Франции нашла отражение не только в культуре и искусстве, но и, конечно, в кулинарии.

SARGO

THE ALLSEASON BOAT



В ЛЮБУЮ ПОГОДУ С 1967 ГОДА!

SARGO

ВСЕПОГОДНЫЕ МОРСКИЕ ВНЕДОРОЖНИКИ



SARGO 25
THE ALLSEASON BOAT



SARGO 28
THE ALLSEASON BOAT



SARGO 31
THE ALLSEASON BOAT



SARGO 33
THE ALLSEASON BOAT



SARGO 36
THE ALLSEASON BOAT



SARGO 36
FLYBRIDGE

Jonacor
marine

Эксклюзивный дистрибьютор в России
Jonacor Marine Corporation
Россия, 197136, Санкт-Петербург
Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н
+7 (812) 702 47 70
info@jonacor-marine.ru www.sargoboats.ru

МОРЕ № 52



Процесс цифровизации нашей жизни, неотвратимый в своей глобальности, затронул и прежде казавшиеся незыблемыми географические константы.

Сергей Губернаторов,
генеральный директор «ССГ Навигация»

В апреле 2012 года, в один из дней XVIII конференции Международной гидрографической организации (МГО), проходившей в Монако, в конгресс-центре Auditorium Rainier III участники с удивлением наблюдали торжественное прохождение между выставочными стендами объединенной колонны делегатов Корейской Народно-Демократической Республики и Республики Корея с транспарантами в руках. Хоть и не сразу, но стало понятно: это не что иное, как демонстративная акция протеста против наименования «Японское море».

КНДР и Южная Корея расценивают этот топоним как продолжение экспансионистской политики Японии, колонизировавшей Корейский полуостров в первой половине прошлого века, и настаивают на том, чтобы называть эту часть Тихого океана если не Корейским, то хотя бы Восточным морем.

На самом деле японцы тут ни при чем. Возникновение проблемы связывают с итальянским миссионером Матео Ричи, которому в XVII веке зачем-то потребовалось назвать акваторию, отделенную от океана Японскими островами, морем. В то время японцы жили чрезвычайно замкнуто, с внешним миром не общались, и, по большому счету, им не было дела до того, как называются те воды, где они ловят рыбу. Тем более если учесть особенности их языка: «яма» по-японски — гора, а по-нашему большая яма с водой и есть море.

Официально недовольство этим топонимом проявилось в 1992 году, когда на VI конференции ООН по стан-



дартизации географических названий обе Кореи предложили переименовать Японское море в Восточное или по крайней мере на равных использовать оба названия. Инициатива оказалась весьма полезной, и, как водится, группы исследователей получили гранты на выяснение обстоятельств и обоснование целесообразности подобного переименования... Отмечу, что Россия, контролирующая 47% береговой линии Японского моря, на протяжении всего этого времени занимала нейтральную позицию.

И вот в конце ноября 2020 года на виртуальной сессии члены Международной гидрографической организации приняли соломоново решение: сохранить историческое название «Японское море» на бумажных картах, поскольку именно его применяли в отчетах о своих экспедициях такие признанные авторитеты, как Невельской, Лаперуз, Броутон и Крузенштерн. Но! На электронных навигационных картах впредь все названия морей надлежит кодировать арабскими цифрами. Таким образом, действующая официальная публикация МГО S-23 «Пределы океанов и морей», изданная в 1953 году, когда обе Кореи еще не были членами МГО, в процессе подготовки стандартов серии S-100 e-Navigation получит новую ревизию S-130, где всем морям присвоят «личный номер», а название на национальном языке будет кодироваться в отдельном поле. Поэтому не удивляйтесь, если однажды услышите рассказ «политкорректного» яхтсмена о незабываемом путешествии по морю № 52 — именно так Японское море обозначено в документах МГО. **MBV**



XO

THE ULTIMATE EXPERIENCE*

260

* непревзойденный опыт

XO 260

CABIN | T-TOP

www.xo-boat.ru



NORD STAR
YACHTING

www.nord-star.com

Суровые условия навигации в северных широтах вдохновили XO Boats на создание новой модели — XO 260. При длине корпуса 8,4 метра XO 260 более устойчив и объемнее, чем его предшественники, он задает новые стандарты комфорта для алюминиевых катеров!

Nord Star Yachting. Официальный дистрибьютор XO Boats в России.

ПЛАНЫ НА ЗАВТРА

Всеволод Гаврилов,
генеральный директор «Volvo Penta Россия»



Климат меняется. Циклоны накрывают города один за другим. То, что раньше рассматривалось как событие, сейчас становится новостью. Можно просто смотреть на это, а можно попробовать что-то изменить.

В 2015 году было принято Парижское соглашение по климату. Теперь от разговоров в верхах надо переходить к реальным делам. Ученые разработали для корпораций научно обоснованные цели (Science Based Targets), основная часть которых предполагает снижение выбросов CO₂. Одна за другой серьезные компании берут на себя обязательства по снижению выбросов, увеличению доли замкнутой экономики (когда выпущенные продукты в конце срока службы перерабатываются и снова запускаются в экономику). Масштаб происходящих изменений в разных сегментах индустрии можно оценить на примере корпорации Volvo.

Недавно Volvo приняла на себя обязательство стать CO₂-нейтральной к 2040 году. Причем не только производство должно сопровождаться минимальными выбросами, но и сама продукция оставлять минимально возможный углеродный след. Есть разные способы достичь этого, однако наиболее очевидный — это электродвижение. Открытым остается вопрос источника тока, и пока ясно, что не обойтись без батарей — хотя бы в качестве буферного накопителя энергии. 20 лет — не такой большой срок, чтобы выбрать ключевые технологии, масштабировать производство, изменить инфраструктуру. Придется менять бизнес-модель, а в ряде случаев речь идет об изменении культуры потребления и поведения. Такие изменения — дело не быстрое, но процесс пошел.

Volvo объявила, что к 2023 году представит полный модельный ряд грузовиков на электрическом ходу. Напомню, что у компании уже появились городские грузовики на электрическом ходу и автономный беспилотный тягач Vera. На выставке в Китае Volvo Construction Equipment представила новые модели экскаваторов и погрузчиков с электроприводом. Также теперь все машины могут быть оснащены помощником Co-pilot, который помогает выполнять работу качественно и с первого раза, а значит, с минимальным потреблением энергии. Volvo Bus продолжает отгружать электроавтобусы с системой управления скоростным режимом по зонам и тестирует их использование автономно и в закрытых

помещениях. Представьте, что такой автобус может заезжать внутрь здания аэропорта или спуститься на пересадочный узел в метро! Уже есть терминальный тягач, пожарные машины, гибридные погрузчики...

Volvo Penta наряду с началом выпуска традиционных дизельных ДВС с системами катализаторов по стандартам IMO III уже показала парусный катамаран с электрическим аналогом двигателя 30 л.с. Кроме того, компания объявила о пилотных проектах с гибридными установками на базе днищевых колонок Volvo Penta IPS. Первые суда мы увидим в следующей навигации. Один из проектов — судно обслуживания морских ветрогенераторов, где из четырех приводов на днищевые колонки два будут электрическими, а интегрированная система управления позволит изменять режимы движения с минимальным участием человека. Всюду используются «батарейки», и это вызвало появление новых бизнес-моделей.

Поставка техники подразумевает не продажу батарей, но их аренду. Это важно, поскольку обновление батарей происходит каждые 2–3 года. Новое поколение аккумуляторов позволяет, например, увеличить дальность хода той же лодки на 40–50%, правда, скорее всего, придется заменить софт системы управления зарядом батарей. А это означает, что появляется бизнес, связанный с арендой батарей: для транспортного средства и, например, для источников бесперебойного питания и срезания пиков нагрузки в крупных центрах потребления энергии.

Далее отмечу создание совместного предприятия между Mercedes и Volvo по выпуску топливных ячеек с общим объемом инвестиций более € 1 млрд. Интенсивно исследуются возможности использования разных видов топлива: синтетического, на растительных жирах, газомоторного, с добавлением воды или аммиака, — что позволит серьезно (до 20%) снизить выбросы CO₂ на существующих видах техники. На фоне всего этого не кажется странной приостановка работы компании с проектом подвесных бензиновых моторов Seven Marine, ведь в них нет даже простых катализаторов. А что дальше — покажет будущее. **МВУ**

В зимнем Петербурге можно попасть в настоящие джунгли

На Московском проспекте открылся азиатский оазис со стенами, усыпанными живыми растениями и барельефами экзотических животных. Вдохновением для атмосферы стал фильм «Джуманджи», когда звери из джунглей врываются в наш современный мир, ломая стены.

Кухня соответствует интерьеру и представляет собой пан-азиатский фьюжн, сочетающий традиции разных стран. Тут вы встретите и японские суши, и корейский гриль, и легендарный тайский том-ям. В CHANG, определённо, стоит идти, чтобы



попробовать необычную «утку по-пекински», для её приготовления в ресторане стоит специальная закрытая печь на дровах. Само приготовление блюда занимает неделю из-за необходимости правильно выдержать утку. Затем маринованное мясо в домашнем соусе с овощами помещают в ту самую печь и запекают. На стол утку подают тонко с нарезанными ломтиками с рисовыми блинчиками и домашним соусом.

Денис Прохоров – шеф-повар ресторана, 7 лет проработал в сети Four Seasons и стажировался в мишленовских ресторанах,



это означает, что о качестве продуктов и как с ними работать, он знает многое: тунца везет из Шри-Ланки, желтохвоста из Японии и использует только первые фаланги краба. Шашлычки готовятся в дровяной печи. А популярный WOK - на огне. Только в CHANG можно почувствовать тот самый WOK breath (WOK Hei-дыхание вока) – аромат копченостей.

Адрес:
СПб, Московский пр-т., 186
Телефон: (812) 339-63-09

CHANG
АЗИАТСКИЙ ГРИЛЬ & БАР

УТКА ПО-ПЕКИНСКИ
ИДЕАЛЬНОЕ БЛЮДО НА КОМПАНИЮ

+7 812 339-63-09 Московский проспект, 186 [rest.chang](#)

ЯХТЕННЫЙ ТЕАТР

Антон Черкасов-Нисман,
главный редактор MBY Russia

Дизайнеры, конструкторы
и менеджеры верфей не учились
во «вгиках» и «гитисах» — их талант
совсем в другом.



Мы с женой любим драматический театр и стараемся бывать там несколько раз в месяц. Как и чтение книг, просмотр спектаклей со временем приводит к накоплению определенного зрительского опыта, позволяющего интуитивно оценивать уровень игры актеров и качество режиссерской работы. Иными словами, развивается умение распознать мастерство, формируется вкус.

Прошедший год перевернул привычное течение жизни, не оставив яхтенной индустрии иного выбора, кроме как укреплять цифровой маркетинг, выдумывая креативные подходы. Поначалу, на пике «карантина» первой волны, вебинары и виртуальные показы яхт вызывали интерес, но скоро люди наелись «зумом» и поняли, что суррогаты не заменят живого общения. Когда пандемия отступит, оно, конечно же, вернется, и все мы ощутим прилив энергии. Однако стоит быть осмотрительнее, чтобы не растратить ее попусту.

Конкуренция за время (и деньги) потребителя сейчас сильнее всего проявляется в сегменте товаров для отдыха на природе, и динамика лодочных продаж это косвенно подтверждает. Но когда ограничения снимут, фокус внимания людей неизбежно сместится, и яхтенной индустрии потребуются усилия, чтобы каким-то образом удержать прилившую за этот год новую «кровь», не позволяя ей так же стремительно отхлынуть в сторону других хобби.

Что к этому времени произойдет с яхтенными выставками, пока неясно. Возможно, они станут меньше, короче и будут проходить между волнами эпидемий. Пускай так, справимся. Главное, чтобы не вся жизнь переместилась в цифровое пространство. Но если выставки останутся в Сети, то яхтенным «театрам» лучше бы нанять толковых режиссеров, ибо нынешние постановки

едва ли удовлетворят даже непритязательного зрителя. И дело не только в декорациях и технических средствах. Организаторы довольно быстро сообразили, что дешевая онлайн-платформа, любительская съемочная группа и модератор с невнятной речью оборачиваются полупустым залом и отсутствием обратной связи, поэтому уже не пытаются уложиться в копеечный бюджет. Они приглашают неплохих ведущих, профессиональных операторов и, подражая телевидению, стараются подготовить материал заранее, чтобы избежать неминуемых огрехов прямого эфира...

Но праздник все равно не получается. Почему? Потому что спикеры читают свой насквозь рекламный текст по бумажке, а если и смотрят в глаза зрителю, то каким-то отсутствующим взглядом. Потому что «пиар-шники» превращают студийный фон в билборд (нередко с видеорядом!), который отвлекает от сути выступления. Потому что виртуальные экспоненты забывают предназначенные для вопросов публичные чаты рекламой своих продуктов, несмотря на просьбы не делать этого. Этим список причин не ограничивается, и в итоге виртуальные презентации, круглые столы и пресс-конференции пронизаны всеобщим напряжением.

Это не призыв стрелять в таперов: те действительно играют, как умеют. Яхтенные дизайнеры, конструкторы и менеджеры верфей не учились во «вгиках» и «гитисах» — их талант совсем в другом, поэтому не стоит ждать от них актерского мастерства и непринужденной работы в кадре. Так что же, отказываться от виртуальных событий? Отнюдь. Просто их режиссерам стоит научиться делать так, чтобы постановки оправдывали ожидания зрителей. Полагаю, нет нужды напоминать, что людям нравятся живые спектакли со смыслом, а не пустые рекламные представления. **MBY**



MOTOR BOAT & YACHTING

ЖУРНАЛ О ЯХТИНГЕ В РОССИИ И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ

Журнал Motor Boat & Yachting – ведущее российское издание о яхтах и морских путешествиях. Команда МВУ имеет богатый опыт в организации яхтенных мероприятий в России. Статус журнала нагляднее всего подтверждается его влиянием на развитие индустрии. МВУ не просто освещает события – он их создаёт!

14–16 мая

Samara Boat Show

САМАРА, РОССИЯ

28–30 мая

Moscow Yacht Show

МОСКВА, РОССИЯ

19–20 июня

Kazan Yachting Festival

КАЗАНЬ, РОССИЯ

2–5 сентября

St. Petersburg International Boat Show

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, РОССИЯ

ФРАНСИС ЛАПП

ОСНОВАТЕЛЬ И ПРЕЗИДЕНТ SUNREEF YACHTS

Меня редко удовлетворяют принятые однажды стандарты – работать по ним становится скучно, поэтому я постоянно стараюсь что-то поменять в лучшую сторону.

Текст: **Антон Черкасов-Нисман** Фото: **Sunreef Yachts**

Франко-польского предпринимателя Франсиса Лаппа часто называют создателем концепции люксовых катамаранов, которая сильно повлияла на современную яхтенную индустрию. В 2002 году, когда никому не известная верфь Sunreef Yachts привезла на выставку в Монако свою первую модель, никто не захотел даже подняться на борт. С тех пор все изменилось: сегодня Sunreef Yachts выступает локомотивом в проектировании и строительстве крупных прогулочных многокорпусных судов и уже давно работает в сегменте 30+ м.



По уровню инноваций мы в чем-то даже опережаем верфи Северной Европы

Многие годы вы практически в одиночку развиваете нишу роскошных катамаранов, оказывая услугу конкурентам, которых становится все больше. Поменялись ли за последнее десятилетие мышление владельцев и ваша стратегия?

Во-первых, я рад, что в нишу приходят другие верфи. Изначально она была очень узкой, а с появлением конкурентов рынок начал расти. Во-вторых, при обилии дизайн-проектов реально строящихся катамаранов такого типа почти нет, поэтому говорить о серьезной конкуренции не приходится. В основном мы соперничаем с производителями однокорпусных яхт, поскольку зачастую клиенты выбирают, скажем, между обычной 120-футовой яхтой и катамараном длиной 80–100 футов.

Что касается предпочтений клиентов, то они сильно зависят от того, из какой те страны. Например, сейчас я нахожусь в Дубае, где катамараны пока еще не сформировали явную тенденцию. Тем не менее вкусы меняются, и интерес к ним растет. У нас есть несколько клиентов на Ближнем Востоке, и самый недавний наш проект для этого региона — это чартерный катамаран для Саудовской Аравии. В России принятие катамаранов тоже происходит не быстро, тогда как в Европе, Австралии и США они весьма популярны.

В любом случае сегодняшняя ситуация не сравнима с той, что была в начале 2000-х годов, когда я основал Sunreef Yachts и только начинал продвигать катамараны класса «люкс». Тогда все говорили мне, что бизнес на этом не сделаешь, но я не поддавался, продолжая верить в перспективность этого сегмента. И, как видите, не просчитался! Сейчас мы строим катамаран длиной 49 м, и уже есть готовый проект 70-метровой лодки. В 2002 году первая модель Sunreef Yachts была 74-футовой — очень большая лодка по тем временам, а сейчас это средний размер.

ФРАНСИС ЛАПП ПРИШЕЛ В ЯХТИНГ 30 ЛЕТ НАЗАД, В 1996 ГОДУ ОН ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В РЕГАТЕ НОВИЕ САТ, А С 2000 ГОДА САМ НАЧАЛ СТРОИТЬ ЛОДКИ

А какие модели сегодня приносят Sunreef Yachts основную прибыль?

У нас есть модели начального уровня, которые люди покупают, чтобы попробовать катамаран и сравнить их с однокорпусными яхтами. Потом владельцы постепенно переходят на более крупные модели. С точки зрения бизнеса для нас важны модели длиной 60–70 футов и больше. Два с половиной года назад мы представили новые Sunreef 80 и сейчас строим уже 20-й корпус парусной и 10-й корпус моторной модели. Именно такие лодки дают нам основную прибыль, и в этом году к ним прибавятся semi custom модели Sunreef 100.



ЭТОТ КАТАМАРАН СТАНЕТ САМОЙ КРУПНОЙ ПОСТРОЕННОЙ В ПОЛЬШЕ ПРОГУЛОЧНОЙ ЯХТОЙ

НА ТРЕХПАЛУБНОМ SUNREEF 49M POWER ПРЕДУСМОТРЕНО РАЗМЕЩЕНИЕ 10 ПассажиРОВ, ОТДЫХ КОТОРЫХ ОБЕСПЕЧИТ ЭКИПАЖ ИЗ 17 ЧЕЛОВЕК



В свое время парусный катамаран Che (Sunreef 114) продемонстрировал, что верфь зашла на территорию суперяхт. Как вы научились строить крупные лодки?

Я никогда прежде не бывал на верфях, пока не основал собственную. И ходил я до этого только на маленьких катамаранах и не ступал на борт крупных яхт. Но по специальности я инженер-электрик и кое-что умею: чинить двигатели, варить металл, ламинировать стеклопластик. У людей появляются идеи, однако для их воплощения нужны другие люди. Я же благодаря техническому складу ума много чего могу сделать сам. И одна из причин, почему я люблю этот бизнес, состоит в том, что он очень технический и всегда нужно быть на шаг впереди других.

Если говорить о строительстве небольших лодок, то на первых двух-трех корпусах мы отработываем все технические моменты, тогда как в случае единичных крупных катамаранов вроде *Che* все, конечно, сложнее. Для этого у нас в компании есть больше сотни инженеров, кроме того, в Гданьске и его окрестностях немало сильных конструкторских бюро, работающих с немецкими и голландскими верфями. Словом, проектировать и строить крупные катамараны — дело нелегкое, но мне всегда нравилось решать непростые задачи. При этом заказчик может быть спокоен: мы уложимся в обозначенный контракт бюджет, и он получит не опытный образец, а грамотно спроектированную и качественно построенную лодку.

Кроме того, не стоит забывать, что Польша дает гораздо больше возможностей для строительства яхт, чем другие страны. У людей здесь уникальная ментальность, они любят свою работу, посвящают себя ей и стремятся выполнять ее наилучшим образом.

Вы используете североευропейскую модель, где верфи полагаются на подрядчиков, или предпочитаете делать все своими силами?

Всю жизнь я стараюсь все делать сам, поэтому подрядчиков мы привлекаем редко. Sunreef Yachts — независимая верфь, и работы почти никогда не уходят на сторону. Если мы иногда и привлекаем кого-то, то это всегда проверенные компании, которые выполняют весьма специфические задачи. Когда началась пандемия, мы в очередной раз убедились в преимуществах этого подхода: производство работало в две смены без остановок. Полагаясь мы на подрядчиков, которые просто не смогли бы приехать на верфь, все было бы гораздо хуже. Поэтому мы почти все делаем сами: и карбоновые мачты, и детали из нержавеющей стали, и деревянные изделия.

Роскошные интерьеры для крупных моделей вы тоже производите сами?

Да, их мы тоже делаем на собственном производстве, причем уровень изготовления за эти годы заметно вырос, и отделка на нынешних лодках гораздо лучше, чем на том же *Che*. Вообще меня редко удовлетворяют однажды принятые стандарты — работать по ним становится скучно, поэтому я постоянно стараюсь что-то поменять в лучшую сторону.

Новые производственные мощности Sunreef Yachts тоже возводились без задержки?

Да, на протяжении многих лет это было моей мечтой. Получить разрешение на строительство новой верфи в Гданьске было непросто, но теперь она готова и откроется до нового года. При этом производство на существующей площадке продолжит работать еще два года, поскольку компания растет очень динамично и новая верфь пока не сможет вместить все заказы. В 2021 году мы построим еще два эллинга, а в 2022 году — третий, 160 на 35 м. А пока на старом месте мы будем строить модели от 50 до 70 футов, а на новом — все, что больше.

Успеваете ли вы за немецкими и голландскими верфями в плане инноваций, связанных с проектированием и строительством более экологических яхт?

Да, вполне! Последние два года мы много работаем над созданием экологических катамаранов, и, сравнивая наши инженерные решения с разработками конкурентов, могу сказать, что мы не только не отстаем, но опережаем их. Сейчас мы строим парусные и моторные Sunreef 70 и 80 с электрической пропульсией и большим запасом хода на крейсерской скорости 6–8 узлов. На них можно годами жить без ископаемого топлива за счет интегрированных в корпус фотоэлектрических ячеек. В мае 2021 года мы передадим заказчику лодку, где ячейки встроены даже в мачту. Прямая интеграция солнечных батарей в композитный материал — совершенно особая технология, которую мы разработали и запатентовали. Она позволяет добиться высокой прочности солнечных панелей: по ним можно ходить и мыть их щеткой. Кроме того, мы работаем с экологичными обивочными тканями и базальтовым волокном, из которого хочу целиком построить Sunreef 40 Open, чтобы продемонстрировать наши возможности. Число запросов на модели с экотехнологиями постоянно растет: если в прошлом году об этом спрашивал один клиент из десяти, то сейчас это каждый второй.

Насколько вы лично вовлечены в процесс создания новых моделей и концепт-проектов?

Как правило, я сам набрасываю эскизы всех новых катамаранов на основе собственных идей, после чего уже инженеры приступают к их визуализации. Все модели Sunreef Yachts так или иначе появились из моих эскизов.

Ваш подход необычен для яхтенной индустрии: вместо того чтобы привлекать известных дизайнеров, чьи имена помогают в маркетинге, вы делаете ставку на лиц бренда...

Да, действительно, мы работаем немного иначе. В мире суперяхт заказчик зачастую сначала выбирает дизайнера, которые готовят для него проект, а затем ищет верфь, способную построить такую лодку. Мы работаем немного в другом рынке, где громкие имена дизайнеров совсем не обязательно помогают продажам. Когда речь идет о мелкосерийном производстве, покупатели гораздо лучше помнят название верфи, нежели имя дизайнера.



ЗАПАТЕНТОВАННАЯ ТЕХНОЛОГИЯ
ПОЗВОЛЯЕТ ИНТЕГРИРОВАТЬ
ФОТОЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ЯЧЕЙКИ
ПРЯМО В КОМПОЗИТНЫЙ КОРПУС
И НАДСТРОЙКУ

Что касается лиц бренда, то они появились естественным путем. Когда Рафаэль Надаль приехал на Каннский яхтенный фестиваль, мы совершенно не собирались просить его стать лицом Sunreef Yachts. Он посмотрел на выставке много лодок, пробыл день на борту Sunreef 80, потом вернулся через год и провел на катамаране уже два дня. После этого мы с ним подписали контракт на строительство и договор, по которому он стал лицом бренда. Такая же история была и с Нико Росбергом, и с владельцем *Che*, который однажды сказал мне: «Я даже не могу сердиться на вас, поскольку каждый раз, когда мне нужно будет построить самую лучшую яхту, я все равно вернусь к Sunreef».

Возвращаясь к разговору о конкурентах: если вы сравните Sunreef с катамаранами одного из производителей, которого считают нашим главным соперником, то поймете, что сравниваете автомобиль премиум-класса и обычный SUV.

У отца Нико Росберга прежде была 40-метровая яхта с экипажем из 7–8 человек, но он мечтал сократить команду до 2–3 человек, чтобы во время отдыха на борту было как можно меньше посторонних и расходы на содержание судна понизились. С катамараном это вполне реально.

Как появился дизайн Sunreef 49M Power, который вы строите под надзором компании Imperial Yachts?

Проекты суперяхт для нас чрезвычайно важны. Растущий спрос на роскошные многокорпусные суда — одна из самых интересных рыночных тенденций, которые мы сейчас наблюдаем. И я могу без тени сомнения сказать, что заложила ее именно Sunreef Yachts. Еще совсем недавно среди концепт-проектов суперяхт многокорпусных судов почти не было, но теперь доля катамаранов растет, и мы давно это предвидели. Когда заказчики задумываются о строительстве многокорпусной суперяхты, они обычно сразу рассматривают Sunreef Yachts. В какой-то момент это вылилось в проект революционного 49-метрового катамарана, дизайн которого создали специально для клиента. Работа над ним идет полным ходом, и мы рады воплотить наши взгляды в реальность вместе с Imperial Yachts.

Флот Sunreef Yachts неуклонно растет, и однажды всем этим катамаранам потребуется рефит. Есть ли у вас планы по развитию этого направления бизнеса?

С 2003 года мы построили более 200 корпусов и время от времени проводим небольшие рефиты. Но это совершенно другой бизнес, успех которого во многом зависит от местоположения верфи. Мы находимся далеко от Средиземного моря, и не каждый владелец захочет тратить время и деньги на доставку катамарана в Гданьск. Мы думали о том, чтобы открыть сервисную точку, например, в Черногории, но пока выходит так, что этот бизнес не для нас. Посмотрим, что будет через год-два...

Марины постепенно становятся более гостеприимными в отношении катамаранов. Это естественный процесс, или все еще приходится его лоббировать?

Несколько лет назад некоторые французские верфи пытались лоббировать этот вопрос для Франции, но мне кажется, что сейчас особых проблем с поиском мест в маринах нет даже летом. Более того, владельцы катамаранов, и не только Sunreef, ходят и проводят на якоре гораздо больше времени, чем владельцы обычных яхт, которые простаивают в маринах. Прежде один из наших клиентов ходил на своей яхте в основном только в июле-августе, а когда пересел на моторный катамаран, стал путешествовать намного больше, захватывая даже октябрь и ноябрь. А все потому, что катамаран — это лодка с иной концепцией.

Как вам удалось закалить свое упорство в бизнесе?

Помню, в молодости, когда я работал инженером-электриком, владелец компании спросил, кто может поехать на объект в Саудовскую Аравию. Среди пятидесяти человек не нашлось ни одного добровольца, кроме меня, и вместо двух недель я провел там два года. Мы строили там госпиталь, и все приходилось просчитывать на несколько шагов вперед и даже сильно заранее, ведь в 1984 году в Саудовской Аравии все было совсем не так, как сейчас. Этот опыт научил меня многому, и уже в 26 лет я основал свою первую компанию. Мне нравятся технические инновации, причем не только в судостроении. Так, на Sunreef Yachts мы сделали электрический автомобиль на базе Land Rover, который подарили сенегальским масаям, чтобы помочь им популяризировать экотуризм. В 2002 году я полностью собрал машину для участия в гонке «Париж — Дакар». Просто мне нравятся сложные задачи, и я не могу жить в скуке! **МВУ**



Новая верфь площадью почти 50 000 кв. м открывает для Sunreef Yachts большие перспективы



**Дизайнеры,
подобно
режиссерам,
определяют
жизнь заказчиков,
подчеркивая их
индивидуальность
в проектировании
окружающего
мира**

НА С. 85:
МУЗЫКАЛЬНАЯ
ШКАТУЛКА
В ФОРМЕ
СЛОНИКА-
БАЛЕРИНЫ
ИЗ КОЛЛЕКЦИИ
ПРЕДМЕТОВ,
СОЗДАНЫХ
В MARCEL
WANDERS STUDIO
ДЛЯ КОМПАНИИ
ALESSI

ДИЗАЙНЕРЫ О ДИЗАЙНЕ

Вам интересно, что яхтенные дизайнеры думают о своей работе? Вот мнения некоторых представителей этого цеха о том, с чем им приходится сталкиваться, выполняя кастомные проекты в разных сферах.

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**

Фото: **Heesen Yachts, Marcel Wanders Studio, Niels Van Roij Design, Omega Architects, Tollgård Design Group, Winch Design**

Про дизайн сказано и написано уже немало, но тема эта настолько бездонна, что обсуждать ее будут, наверное, всегда. В индустрии дизайна люди никогда не прекращают созидать и учиться друг у друга: здесь все начинается с желания сотворить что-то новое, и если не получить от этого процесса удовольствие, то лучше и не начинать. Дизайн может быть совершенно разным, отражая в себе особенности культуры и личности его создателей и заказчиков, а хороший дизайн — это всегда праздник смысла, ведь функция живет в его объектах наравне с формой.

Голландский дизайн известен далеко за пределами своей родины. Нидерланды по-прежнему остаются самым густонаселенным государством, и это заставляет голландских дизайнеров проектировать пространство так, чтобы жить в нем было удобно, интересно и радостно. Они идут в авангарде законодателей моды, движимые жгучим желанием улучшить

мир и порой даже не осознающие природу этого желания. А в ней точно есть неумемное любопытство и тяга к творчеству, сформировавшие пятивековые традиции порождать что-то из ничего и делать невозможное возможным.

«Наверное, дело в образе мыслей, — говорит Нильс ван Рой, основатель студии Niels Van Roij Design, специализирующейся на кастомных автомобилях. — У голландцев развито концептуальное мышление и целостный подход к задаче, когда ее продумывают не только на уровне деталей, а целиком. Когда во внимание принимают и пространство, в котором будет существовать объект, и тех, кто будет им пользоваться, и даже то, как он повлияет на окружающий мир. Голландский дизайн силен именно этим глобальным взглядом».

«Да, именно таков наш кальвинистский подход, — соглашается Франк Лаупман из студии Omega Architects, которая давно и тесно сотрудничает с Heesen Yachts, — мы привносим в дизайн эмоции, но в то же время остаемся рационалистами. Процесс создания дизайна стал уже настолько сложным, что для его контроля нам нужны универсальные архитекторы и дизайнеры. И неважно, идет ли речь о создании механических компьютеров с художественной ценностью, автомобилей или яхт — в любом случае процесс остается чрезвычайно комплексным».

«Если сравнивать голландский дизайн с итальянским, то первый гораздо более артистичный, экспериментальный и вдохновляющий, — поясняет итальянец Габриэль Киаве, креативный директор амстердамской Marcel Wanders Studio. — В Италии мы больше ориентированы на функцию вещей и их массовое производство, тогда как голландский дизайн более концептуален, поскольку подразумевает больше ручной работы и воплощается в жизнь совершенно иначе. Кроме того, Нидерланды, в частности Амстердам, невероятно богаты различными культурами, поэтому дизайн здесь охватывает противоположности ради создания чего-то нового и ценного, объединяющего все эти культуры».

Каким бы ни был национальный оттенок дизайна, специфика области его применения порой определяет нюансы его создания гораздо сильнее, особенно если речь идет о таких проектах, как уникальные суперяхты, штучные автомобили и не имеющие аналогов резиденции.

Каким бы ни был национальный оттенок дизайна, специфика области его применения порой определяет нюансы его создания гораздо сильнее, особенно если речь идет о таких проектах, как уникальные суперяхты, штучные автомобили и не имеющие аналогов резиденции.



ЭНДРЮ ВИНЧ, основатель Winch Design



У всех нас, дизайнеров, есть довольно четкое начальное понимание того, каким должен стать конечный продукт; но порой бывает так, что внезапно ты оказываешься совершенно в другой «комнате», вовсе не там, где планировал. И тогда приходится возвращаться, чтобы отыскать верный путь. Помню такой случай: когда мы создали для клиента дизайн-концепт самой крупной в мире суперяхты, на первой презентации он сказал, что она ему не нравится и все нужно переделать. Спустя неделю мы снова прилетели к нему на Сардинию и показали совершенно другой проект, на что он ответил: «Да, это именно то, что нужно. Теперь вы меня поняли. Увидимся, когда закончите».

Обратите внимание, что заказчик возложил всю ответственность на меня, поскольку не стал говорить, что и как мне делать, ведь если бы я действовал по его инструкции, то ответственность легла бы на него! Зная, что ему нравится, когда помещения различаются по дизайну и наполнены подушками, мы создали эскизы тысячи ярких подушек с разной вышивкой, чтобы каждая из них была уникальна и интересна владельцу. Когда они прибыли на борт в коробках, у нас ушла целая неделя, чтобы разложить их по диванам семипалубной яхты согласно каталогу!

Что касается сотрудничества в дизайне, то наша работа становится все больше похожа на работу дирижера оркестра. Если конечный продукт, как это часто бывает, адресован одному или двум людям — мужу и жене, тогда все завязано именно на них. С одной стороны, есть общий результат совместной работы, а с другой — какие-то уникальные предметы, например изготовленный на заказ шкафчик или ковер, которые заказчики очень хотят полюбить, поэтому те должны быть идеальными. Иными словами, цели в дизайне могут быть как чрезвычайно широкими, так и очень узкими, когда люди просят создать нечто безупречное вроде изделий Фаберже. И, разумеется, все эти предметы должны быть ручной работы.



ПРОЕКТ
ЯХТЫ-
ЭКСПЛОРЕРА
HEESEN XVENTURE
ОТ WINCH DESIGN

Уже 30 лет я занимаюсь дизайном кастомных проектов, и у меня никогда не было времени на то, чтобы разработать свою коллекцию мебели. Недавно это наконец случилось: появились две коллекции для Summit Furniture и Rug Company. Проект оказался интересным, но непростым, ведь коллекции предназначены не для конкретной яхты или человека, а для широкого круга потенциальных владельцев.

У нас в студии много автомобильных дизайнеров, которые привыкли работать на имя бренда: их изначально учат, как сохранять семейные черты марки в дизайне. Однако в яхтенном дизайне все по-другому, ведь мы работаем не на бренд, а на заказчиков, поэтому вместо фирменной подписи у нас фирменное качество.

В МОЛОДОСТИ ЭНДРЮ
ВИНЧ МЕЧТАЛ СТАТЬ
СКУЛЬПТОРОМ,
НО ПОД ВЛИЯНИЕМ
ОТЦА ПОСТУПИЛ
УЧИТЬСЯ
НА ДИЗАЙНЕРА

**Заказчик
возложил всю
ответственность
на меня, поскольку
не стал говорить,
что и как мне
делать**





ФРАНК ЛАУПМАН, основатель Omega Architects



Создание яхты — сложный путь, который нужно пройти от начала до конца, соединив в гармонии все его составляющие. И каждый раз этот путь разный. Когда стараешься построить яхту мечты, многое может пойти не так, поэтому нужно оставаться гибким и уметь переживать периоды разочарования. Техническая платформа — лишь половина дела, и максимум эмоций приходится на встречи с заказчиком, когда требуется выслушать и понять его желания. И здесь дизайнеру нужно быть очень разносторонним человеком с большим опытом. Задание от верфи, напротив, обычно подразумевает голые технические спецификации, а эстетическую составляющую дизайнерам приходится искать самостоятельно, и поиск этот не прекращается. Доходит до того, что просыпаешься посреди ночи, чтобы сделать важные заметки и не упустить пришедшую во сне идею!

В яхтенном дизайне сейчас идет «битва» между дизайнерами интерьера и экстерьера: они борются и в пределах одной студии, и на арене индустрии. Первые хотят подарить людям максимум света и открытого пространства, а вторые стремятся придать судну величественную «осанку», используя, например, фасонные элементы, усложняющие жизнь дизайнерам интерьеров.

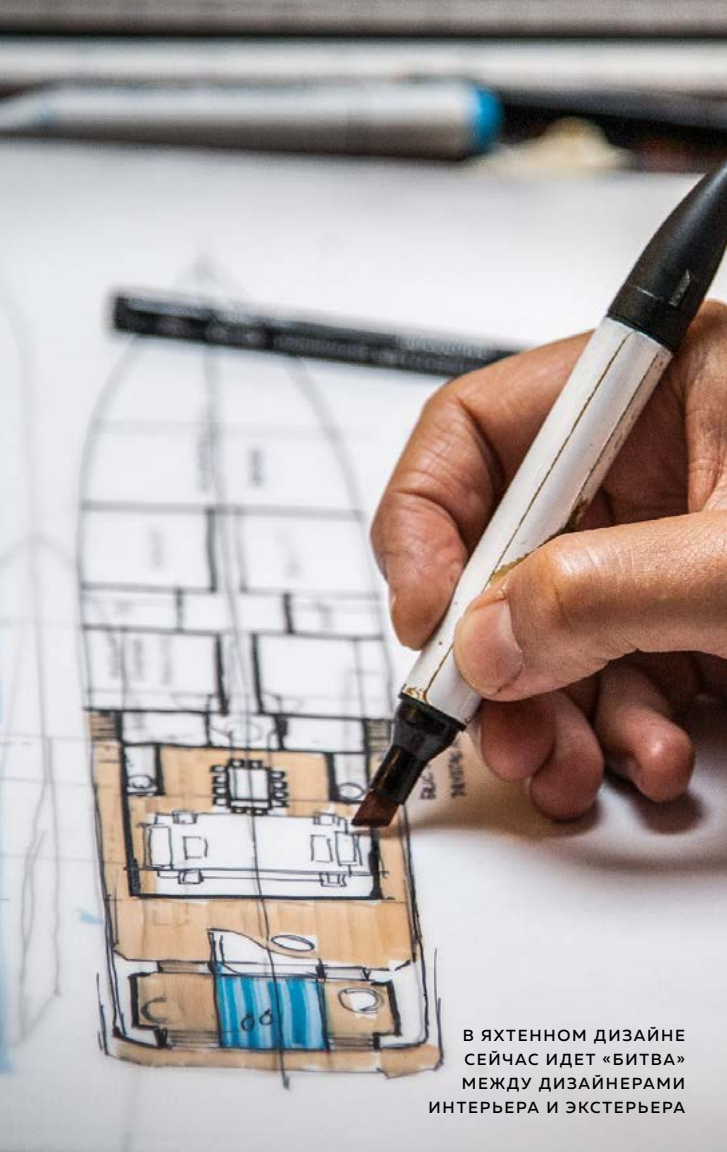
Сотрудничая с Heesen, мы разработали определенный протокол для создания новых яхт, который требует, чтобы в дизайне читалось наследие верфи и чтобы он не повторялся: вряд ли кому-то понравится, если у его яхты появятся двойники.

СТАФФАН ТОЛГАРД, основатель Tollgård Design Group



В основе дизайна интерьеров всегда лежит сотрудничество, и в современном мире дизайнерам непозволительно оставаться узкими специалистами — они обязаны быть генералистами и взаимодействовать со всеми, кто занят в проекте. Они должны уметь общаться и с заказчиками в студии, и с сантехниками на объекте. Кроме того, дизайнерам нужно понимать, что клиенты знают о себе и своих желаниях достаточно много, но не всегда умеют правильно донести это и рассказать, чего именно хотят. Например, в одном проекте, где нам предстояло оформить для семейной пары домик на острове в Дании, в процессе общения с заказчиком выяснилось, что он без ума от пинг-понга. Вместе с мебельной компанией КВН мы создали обеденный стол, который трансформируется в теннисный. По размерам его столешница соответствует стандартам, стулья убираются вниз, в скрытых ящичках лежат ракетки, и на прочные латунные стойки натягивается красивая кожаная сетка. Именно это я называю функциональной скульптурой в дизайне.





В ЯХТЕННОМ ДИЗАЙНЕ
СЕЙЧАС ИДЕТ «БИТВА»
МЕЖДУ ДИЗАЙНЕРАМИ
ИНТЕРЬЕРА И ЭКСТЕРЬЕРА

КОР Д. РОВЕР, основатель Cor D. Rover Design



Красота не входит в техническое задание, но именно ее пытается «сочинить» каждый дизайнер, неминуемо становясь инструментом в руках заказчика. Если все складывается, то появляется неподвластный времени дизайн, который не устаревает и не теряет привлекательности для новых поколений. Таковым его делает лаконичность и умеренность форм. Важно знать, что хороший дизайн может не понравиться с первого взгляда. Чтобы оценить его по достоинству, к нему нужно присмотреться, побыть с ним наедине, завязав непростой, но долгий роман. А все, что нравится сразу, как правило, так же быстро и надоедает.



ДИЗАЙНЕРАМ НУЖНО
УМЕТЬ ОБЩАТЬСЯ
СО ВСЕМИ УЧАСТНИКАМИ
ПРОЕКТА, БУДЬ ТО ЧАСТНАЯ
РЕЗИДЕНЦИЯ ИЛИ ЯХТА

При этом нужно разделять неустаревающий дизайн и дизайн в стиле ретро: последний подразумевает лишь копирование прошлого, тогда как первый — в большей степени трансцендентный. Представляя другую эпоху, он тоже может выглядеть несовременно, но при этом неизменно сохраняет художественную ценность.

Меня всегда вдохновлял дизайн межвоенного периода, и именно из-за него я выбрал профессию дизайнера. 1930-е годы дали миру множество великолепных примеров дизайна в архитектуре, моде и автомобилестроении. Помните, как все, начиная от машин и заканчивая тостерами, получило обтекаемую форму, когда поняли значение аэродинамики?!

НИЛЬС ВАН РОЙ, основатель Niels Van Roij Design

Общаться с чрезвычайно требовательными клиентами бывает непросто, но общение — это ключевой момент успеха. Наша индустрия работает для очень успешных людей, у которых всегда будет свое твердое мнение и критический взгляд, но если не бояться смотреть друг другу в глаза и творить вместе, то проект обязательно дойдет до логического завершения, и заказчики с нетерпением будут ждать следующего. Нужно просто понять, что требовательными их во многом делает собственный бизнес: свою манеру работы они переносят на хобби и ожидают, что дизайнеры целиком и полностью посвятят себя их проекту.

Создавая глубоко персонализированные автомобили, я предпочитаю встречаться с клиентами не в своем офисе, а у них дома. Там они чувствуют себя комфортнее, и по окружающим предметам сразу понимаешь, что им нравится. В результате у кузова появляются совершенно нетипичные для автомобилей материалы: тик с присущим ему запахом, шелк или костюмная ткань в тонкую полоску. Вместе с заказчиком мы создаем новый дизайн, в котором наследие их любимого бренда нередко сочетается с традициями их семьи и личными историями. **MBU**



В СКУЛЬПТУРНЫХ
ПОВЕРХНОСТЯХ КАСТОМНОГО
КУЗОВА ROLLS-ROYCE
SILVER SPECTRE SHOOTING
BRAKE ЧИТАЕТСЯ НАСЛЕДИЕ
АНГЛИЙСКИХ АВТО
1950–1960-Х ГОДОВ



Oldtimer cars

вечные автомобильные ценности



1948 BMW 321

Послевоенная версия, одна из машин, собранных под юрисдикцией советских властей в Германии. Прекрасная реставрация в точном соответствии с заводскими спецификациями. Отличный образец классики BMW.

📍 По запросу



1950 ЗИС-110

Наиболее значимый, один из самых ценных советских представительских автомобилей, цена на который сегодня постоянно растет. Данный экземпляр полностью отреставрирован в Москве несколько лет назад, находится в отличном состоянии. Готов к продаже.

📍 По запросу



2015 CONFEDERATE G2 P51 COMBAT FIGHTER

Завсегда рейтинг «самых дорогих и редких мотоциклов в мире», коллекционная ценность и произведение искусства. Американская компания Confederate Motors выпустила лишь 61 шт. G2 P51, причем только 30 экземпляров – в светлом цвете. Мотоцикл находится в Москве.

📍 8 000 000 RUB

Лучшие классические автомобили в наличии и на заказ



1960 MERCEDES-BENZ 190 SL

Один из немногих по-настоящему профессионально отреставрированных 190-х в России был ввезен в Россию компанией OldtimerCars летом 2017 года из Германии. Машина имеет заводские номерные агрегаты. В комплекте с машиной прилагается съемный жесткий верх.

📍 20 000 000 RUB



1999 JAGUAR XKR CONVERTIBLE

Один из 1994-х компрессорных кабриолетов, выпущенных в 1999-м году. Великолепное состояние, реальный пробег 65 тыс., заводское лакокрасочное покрытие и салон, полностью оригинальный автомобиль, без единой модернизации. Прекрасная инвестиция.

📍 3 000 000 RUB



1959 CADILLAC SERIES 62 CONVERTIBLE

Отличить эту модель от легендарного Eldorado проще всего по боковому молдингу: на этой машине он одиночный, а не двойной. Данный экземпляр официально импортирован в РФ в 1999 году, стоит на учете в ГИБДД. Автомобиль на ходу, цена сильно ниже мировой.

📍 По запросу

Ознакомьтесь с нашими автомобилями в наличии на сайте: www.avtomobili-retro.ru

📍 Москва, Вереysкая ул., д. 29 ☎ +7 495 973-77-11

ЯХТА ПОД ПРИСМОТРОМ

Роль управляющих компаний в сфере недвижимости понятна: к ним привыкли, им доверяют организацию обслуживания объектов и, что главное, обеспечение их прибыльности. На первый взгляд менеджмент суперяхты принципиально не отличается от менеджмента виллы, однако нюансов здесь гораздо больше, чем может показаться. На примере Imperial Yachts объясняем, почему управляющая компания существенно облегчает жизнь владельцу крупной частной яхты.

Текст: **Алексей Кириллов**

Фото: **Imperial Yachts**

Типовое описание роли управляющей компании в яхтенной индустрии звучит так: подобные организации осуществляют все аспекты операционного управления судном — от подбора, обучения и контроля экипажа до планирования регламента сервисных работ. Вроде все ясно, но что нужно знать владельцу, дабы всегда сохранять уверенность в том, что его яхта содержится и готовится для него по самым высоким стандартам?





ОДНА ИЗ САМЫХ НОВЫХ
И КРУПНЫХ ЧАРТЕРНЫХ
СУПЕРЯХТ – VENETTI
LANA – С ПЕРВОГО
ДНЯ НАХОДИТСЯ
ПОД УПРАВЛЕНИЕМ
IMPERIAL YACHTS



ОПЫТНАЯ
УПРАВЛЯЮЩАЯ
КОМПАНИЯ
ВКЛЮЧАЕТСЯ
В ПРОЕКТ
СТРОЯЩЕЙСЯ ЯХТЫ
ЗА ГОД ДО ЕГО
ЗАВЕРШЕНИЯ

Менеджеры регулярно посещают яхты для проверки работы экипажа



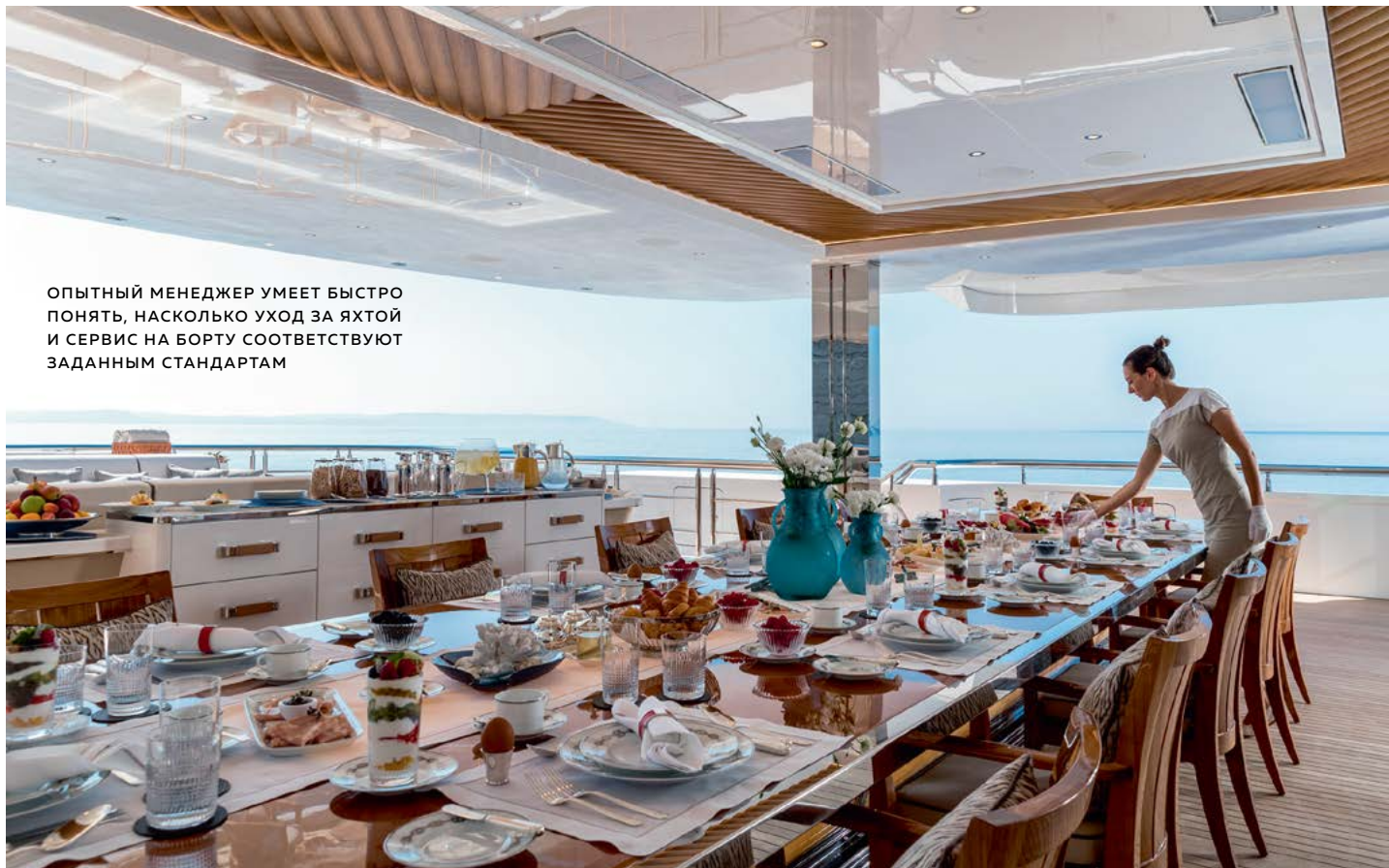
Прежде всего, следует понимать, кто именно занимается всеми этими вопросами «на земле» (то есть на борту). В Imperial Yachts это самостоятельный отдел, в котором работают специалисты в разных дисциплинах. Среди них собственно операционные менеджеры — как правило, бывшие капитаны; менеджеры по технической части, раньше работавшие на яхтах старшими инженерами; интерьерные менеджеры из числа бывших старших стюардесс; кадровые и финансовые менеджеры, а также менеджер по части всего, что связано с бортовой авиацией, и конструктор-судостроитель, ведущий проекты рефитов и модификации судов. Важно то, что все они не просто звонят капитану вверенной яхты с вопросом «все ли в Багдаде спокойно?», но проводят на борту достаточно времени, чтобы лично пообщаться с экипажем, проверить качество его работы и составить отчет, который координаторы передадут владельцу или его представителю. Именно опытный менеджер в состоянии быстро понять, насколько уход за яхтой соответствует заданным стандартам, не ленится ли экипаж и нет ли на борту чего-то, что может вызвать недовольство владельца.

Поскольку абсолютно одинаковых яхт и уж тем более владельцев в природе не существует, нет и обкатанной схемы менеджмента. Одни клиенты «приводят» яхты с крепкими, давно сложившимися экипажами, у других суда еще только достраиваются и требуют организации всех процессов с нуля. Но почти всех их объединяет желание привлечь команду операционных менеджеров еще до того, как яхта будет куплена или сдана. Таким образом, менеджеры управляющей компании зачастую работают параллельно с брокерами и сюрвейерами, формируя для клиента независимое мнение относительно предстоящей сделки.

Управляющая компания подключается к проекту строящейся суперяхты задолго до его завершения, и когда судно сходит на воду, менеджеры уже хорошо его знают. Это единственный способ без проволочек обеспечить гладкий ввод яхты в эксплуатацию и подготовить ее для безупречного первого круиза, ведь места для ошибок здесь быть не может.

Если речь идет об уже готовой, скажем, 50-метровой яхте, то менеджеры осваивают ее гораздо быстрее: на это может уйти всего две-три недели при условии, что имеется вся необходимая документация, а также есть возможность пообщаться с экипажем и провести ряд проверок. В то же время неверно полагать, будто с яхтой меньшей длины меньше забот, поскольку уровень подготовки их экипажей, как правило, ниже. Казалось бы, наибольшее внимание следует уделять самым крупным экспедиционным и чартерным яхтам, но в реальности его требуют абсолютно все. Дело в том, что на первый план здесь выходит личность владельца, а не длина судна или модель его эксплуатации, поэтому Imperial Yachts тщательно подбирает экипаж и менеджеров для каждого клиента, учитывая множество факторов.

Но почему бы не доверить менеджмент яхты опытному капитану, которого давно знаешь, или своему представи-



ОПЫТНЫЙ МЕНЕДЖЕР УМЕЕТ БЫСТРО ПОНЯТЬ, НАСКОЛЬКО УХОД ЗА ЯХТОЙ И СЕРВИС НА БОРТУ СООТВЕТСТВУЮТ ЗАДАНЫМ СТАНДАРТАМ

телю? Среди яхт длиной 30–40 м таких примеров немало, так почему бы не перенести эту модель на судно покрупнее? Главная опасность кроется в том, что владелец вынужден целиком полагаться на мнение одного-единственного человека, а не группы профессионалов с разносторонним опытом. Проще говоря, у капитана может быть собственный взгляд на жизнь, который не позволяет ему выполнить все требования владельца.

Гости, к примеру, зачастую хотят, чтобы яхта переходила на новую стоянку ночью, чтобы они не тратили на это дневное время. Капитан может найти тысячу причин, чтобы выйти, скажем, не раньше семи утра, но тогда к месту стоянки судно прибудет лишь к обеду. В этом случае операционные менеджеры проверяют, не отговорка ли это, и, как правило, приходят к заключению, что экипаж вполне способен безопасно совершить ночной переход так, чтобы на восходе яхта уже стояла на якоре, владелец мог позавтракать на пляже, и пассажиры не потеряли полдня.

Другой пример связан с набором команды и выбором подрядчиков для поставки провизии и прочих вещей. Если отдавать все это на откуп капитану, то есть вероятность, что он захочет пристроить своих друзей или просто симпатичных ему людей, но никак не профессионалов, которых владелец ожидает видеть. Поэтому наряду с контролем дисциплины экипажа менеджеры Imperial Yachts добиваются, чтобы каждый человек на борту оказывался там из-за своих профессиональных качеств, а не по каким-то другим причинам. Конечно, такой подход может не всем прийтись

по душе, но только так управляющая компания помогает владельцу яхты получить то, чего он хочет.

В последние годы появляется все больше программных пакетов, позволяющих не только полностью перевести яхту на электронный документооборот, но и облегчить ее менеджмент. Как и в случае с CRM, тут есть готовые решения, но управляющие компании обычно используют различные кастомные разработки, которые наилучшим образом поддерживают выстроенные процессы. Сегодня представить эффективный менеджмент суперяхты и уже тем более флота без них невозможно, но и целиком полагаться на софт, отказавшись от опытных менеджеров, тоже нельзя: сами по себе такие инструменты не работают.

Важно понимать, что менеджмент яхты не сводится к безупречным техническим и бухгалтерским отчетам. Ежедневно менеджеры Imperial Yachts выполняют различные, порой весьма нетривиальные поручения владельцев: организуют оперативную доставку красного вина определенного урожая на другую сторону планеты или за несколько часов до начала футбольного матча повышают скорость спутникового интернета, чтобы трансляция гарантированно не прерывалась. Иногда нужно срочно отправить водные «игрушки» на замену вышедшим из строя, чтобы дети на борту не огорчились и продолжали отдых... Такие, на первый взгляд, мелочи порой оказываются гораздо важнее, чем заверченный в срок рефит или вышколенная команда.

В основу высоких стандартов Imperial Yachts заложена защита информации личного характера

Наконец, есть еще кое-что, чем Imperial Yachts отличается от многих управляющих компаний: уже много лет она остается изолированной и сохраняет высокий уровень конфиденциальности. Защита информации личного характера заложена в основу стандартов Imperial Yachts: местонахождение и маршруты яхт держат в строгом секрете, возможные слухи о них и сделанные очевидцами фотографии не доходят до публичных площадок. Объем этой неафишируемой «закулисной» работы велик, и порой она требует больших усилий, ведь если контролировать информацию в социальных сетях достаточно просто, то на платформы вроде MarineTraffic, использующие данные с оборудования AIS, легально влиять куда сложнее.

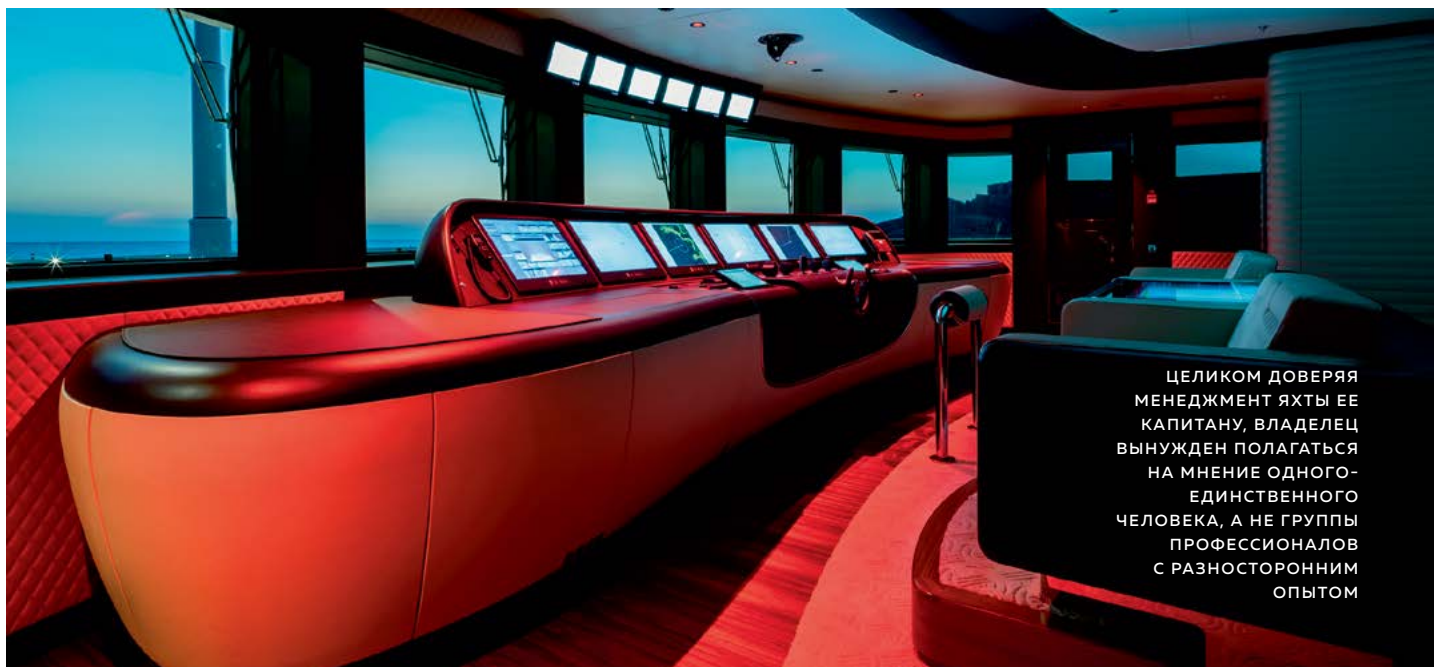
В итоге, однажды поняв многогранность и сложность менеджмента крупной яхты, владельцы доверяют свои суда Imperial Yachts и надолго остаются с компанией, получая удовольствие от взаимного роста и зная, что на борту у них всегда спокойствие и порядок. **МВУ**




ЕВГЕНИЙ КОЧМАН

основатель компании Imperial Yachts

Концепция управления яхтами длиной свыше ста метров еще очень нова, поскольку такие суда стали появляться на рынке сравнительно недавно. В свое время мы начали разрабатывать ее почти с нуля и продолжаем совершенствовать по сей день. Например, если раньше операционные менеджеры приступали к работе за три-четыре месяца до передачи строящегося судна владельцу, то теперь этот срок вырос до года, и усилилось взаимодействие с верфью. Только представьте, что интерьерные менеджеры вступают в дело на стадии, когда сами интерьеры еще даже не начали монтировать!



ЦЕЛИКОМ ДОВЕРЯЯ
МЕНЕДЖМЕНТ ЯХТЫ ЕЕ
КАПИТАНУ, ВЛАДЕЛЕЦ
ВЫНУЖДЕН ПОЛАГАТЬСЯ
НА МНЕНИЕ ОДНОГО-
ЕДИНСТВЕННОГО
ЧЕЛОВЕКА, А НЕ ГРУППЫ
ПРОФЕССИОНАЛОВ
С РАЗНОСТОРОННИМ
ОПЫТОМ



Индустрия роскошного
яхтенного чартера
обращает все больше
внимания на Индийский
океан: наряду
с освоенными регионами
там еще немало секретов

СЕЙШЕЛЫ VS МАЛЬДИВЫ

Архипелаги в Индийском океане, одинаково райские, но вместе с тем очень разные... Сравниваем их с позиций яхтенного чартера.

Текст: **Ольга Селезнева**

Фото: **Guillaume Plisson/Imperial Yachts, JOALI Maldives, Anantara Maya Luxury Resort & Spa, Amilla Fushi Resort, envato.com**

Зимой-весной 2021 года Индийский океан, а именно — регион Сейшельских и Мальдивских островов — основное направление для яхтенного чартера. В первую очередь это касается суперяхт. Сейчас их там больше обычного благодаря не только еще ждущим первооткрывателей природным красотам, но и реальной возможности туда попасть — в нынешних условиях этот фактор сложно переоценить. И хотя архипелаги разделяет всего десяток градусов широты (Мальдивы лежат примерно на 5° севернее экватора, а Сейшелы — на столько же к югу), разница между ними заметная: от природы и климата до правил въезда, чартерных налогов и стиля отдыха.

Если Мальдивы идеально посещать с декабря по апрель, то Сейшелы, как считается, наоборот, — с апреля по октябрь. Правда, личный опыт побывавших на Сейшелах доказывает, что зимние месяцы там прекрасны — тропики есть тропики: вода круглогодично комфортна для купания (не холоднее +25–27 °С), а дожди, которые случаются в «мокрый сезон», хоть и сильные, но кратковременные. К тому же летом нам все же привычнее близкое Средиземное море, куда с апреля-мая переходит абсолютное большинство чартерных яхт, так что Индийский океан традиционно считается зимне-весенним направлением.

МАЛЬДИВЫ

Представлять Мальдивы как роскошное туристическое направление особо не нужно. Важно другое: извлечь максимум из отдыха здесь можно именно с яхтой. Потому что известный формат «остров-отель» подходит не всем: кто-то готов релаксировать пару недель, наблюдая окрестности в стиле баунти, а кому-то на третий день становится скучно и хочется движения. Конечно, между островами и атоллами можно перемещаться на катерах и гидросамолетах, но яхта дает куда большую свободу в выборе маршрутов. Серьезный плюс Мальдив — предсказуемое наличие абсолютно везде изумительных пляжей с идеальными песчаными косами и спокойной водой, в отличие от более «брутальных» Сейшел, где территория разнообразнее, пляжи тоже красивые, но все же есть риск нарваться на сильную волну, камни или водоросли.

Мальдивская Республика — самая низко расположенная страна в мире (высочайшая точка — 2,4 м над уровнем океана) — включает в себя 26 атоллов и более 1100 островов. Здесь действительно рай для яхт, особенно крупных, с большой автономностью. А тот факт, что из этих островов обитаемы лишь около двухсот, — огромное дополнительное преимущество: всегда можно найти кусочек рая исключительно для себя.

ДАЙВИНГ И РЫБАЛКА

Мальдивы — всемирно известное и, по мнению многих, лучшее в мире направление для дайвинга: дайв-спотов здесь множество (в статье всех не перечислить), причем для любого уровня подготовки — от начинающих до весьма продвинутых. Вода здесь идеально прозрачная благодаря малому количеству планктона — видимость может достигать 40 м. Подводный мир разнообразнее, чем на Сейшелах, и чтобы его оценить, даже не обязательно погружаться с аквалангом — будет достаточно маски, трубки и ласт.

Морская рыбалка на Мальдивах тоже, конечно же, популярна — в конце концов, рыба составляет основу рациона местных жителей. Но, учитывая, что Мальдивы привычно воспринимаются как направление для «медового месяца», спа и релаксации, на рыбалке здесь акцентируются меньше по сравнению с Сейшелами, где это целая индустрия. Стандартное туристическое развлечение — морская прогулка в комплекте с троллингом, где основной трофей — пелагическая рыба, живущая у поверхности. Тем не менее здесь есть возможности и для глубоководной рыбалки. Плюс рифовая рыбалка с берега. Ловить можно всегда, но лучшее время — с сентября по май.

МАРШРУТЫ

Чартерные плавания чаще всего начинаются и заканчиваются на атолле Северный Мале. Если в вашем распоряжении неделя или меньше, то обычно это время про-



ОСТРОВ МУРАВАНДУ НА АТОЛЛЕ РАА. ТАМ, НА КУРОРТЕ JOALI MALDIVES, ЕСТЬ НЕ ТОЛЬКО СПА, НО ДАЖЕ БОТАНИЧЕСКИЙ САД И АРТ-ГАЛЕРЕЯ



КОРАЛЛОВАЯ ЛАГУНА В ЮЖНОЙ ЧАСТИ АТОЛЛА АРИ – АЛИФ-ДААЛ

ходит неподалеку, у близлежащих островов и курортов. Альтернативный маршрут — к атоллу Ари примерно в 100 км от Северного Мале. Один из крупнейших мальдивских атоллов (33 км с запада на восток и почти сто с севера на юг) делится на две части: северную Алиф-Алиф и южную Алиф-Даал, включая в себя около 70 островов — 18 населенных и 28 отдельных курортных; остальные необитаемы. К северу от столицы Мальдив Мале лежит знаменитый атолл Баа, далее — атоллы Лавийяни и Раа. Чтобы не тратить время на обратный переход, можно спланировать чартер в одну сторону, после чего гости яхты могут вернуться в столицу Мале на гидроплане.

В начале 2020 года на Мальдивах открылась еще одна перспективная марина в рамках нового курорта Crossroads Maldives на атолле Каафу, всего в восьми километрах к северу от Мале. Острова, на которых стоит курорт, — искусственные: здесь посажены не только огромные пальмы на суше, но даже кораллы в море. Сама марина предлагает яхтенный сервис полного цикла, шопинг, отели, рестораны, спа и прочие удобства, так что возможности для яхтинга в целом и чартера в частности продолжают расширяться, развеивая миф о Мальдивах как о райском, но немного скучном направлении.

НА БОРТУ ЯХТЫ

Короткий переход с Северного Мале на юго-запад в сторону атолла Ари приведет вас к небольшому атоллу Расду. Он представляет собой почти идеальное полукольцо кораллов с одноименным островом в центре и несколькими окрестными курортами. Это популярная точка для коротких путешествий с соседних островов и замечательное место для дайвинга в компании акул-молотов. Столь же короткий переход на северо-восток ведет к острову Диффуши (дальняя оконечность атолла Каафу), хоть и обитаемому, но очень тихому. Вблизи находится известный дайв-спот Dhiffushi Bergu, а на соседнем острове Тулусду возможен и серфинг.

К северу от Мале лежит жемчужина Мальдив — атолл Баа, признанный в 2011 году биосферным заповедником ЮНЕСКО. Он состоит из сотни островков (обитаемы только 13), опоясанных подводным барьерным рифом. Это одна из крупнейших групп коралловых рифов в Индийском океане. Здесь потрясает биологическое разнообразие: множество дельфинов, морских черепах, изобилие кораллов... Тут единственное на Мальдивах место, где спариваются китовые акулы и гнездятся удивительные птицы — большие фрегаты.

Внешняя рифовая стена — рай для дайверов, а плавая с маской в бухте Ханифару, можно близко и гарантированно увидеть мант: их привлекают огромные массы планктона, притягивающиеся сюда как в воронку. На восточной стороне Баа есть островок, напоминающий зуб акулы. Его лагуна считается одним из лучших мест на Мальдивах для кайтсерфинга. Также это идеальная «площадка» для развлечений с водными «игрушками», которые сегодня имеются на борту чартерных суперяхт.



Традиционная часть хорошего тропического чартера — пикник или барбекю на необитаемом острове или уединенном пляже. Главное — выбрать из их многообразия, а шеф-повар и экипаж яхты позаботятся об остальном.

РАЗВЛЕЧЕНИЯ НА СУШЕ

До отправления в чартер с Северного Мале можно успеть посмотреть самую маленькую столицу в мире (около 6 кв. км). Это типичный азиатский «мини-мегаполис» с многоэтажной застройкой, не самый богатый на выдающиеся достопримечательности. Но если вам интересна атмосфера города, построенного посреди океана, можно прогуляться по его узким улочкам, закупить сувениров, а также посидеть в одном из множества кафе, где предлагают разнообразную кухню.

Отправившись дальше, к роскошным пляжам более уединенных атоллов, по дороге можно заглянуть на Хувафен-Фуши (здесь же, на Северном Мале) — восхитительный курорт с романтической атмосферой. Прелесть в том, что его тишина и естественная красота сочетаются с «легким глянецом» и развлечениями: великолепный пляж, куда порой приплывают скаты, шикарный бар и полдюжины отличных ресторанов, подводный спа-салон, центр водных видов спорта с большим выбором экскурсий и развлечений. Здесь неплохой «домашний» риф, а поблизости есть сразу несколько дайв-сайтов.

Если доберетесь до атолла Баа, то, помимо купания и дайвинга, не пропустите уникальный подводный ресторан Sea на острове Кихава (курорт Anantara Kihavah Maldives Villas): блюда здесь впечатляют не меньше, чем виды из этого «аквариума наоборот». Здесь же есть подводный винный погреб, а также один из лучших спа-центров на всем архипелаге, откуда тоже можно рассматривать подводный мир благодаря стеклянным полам в сооружении прямо над лагуной. Впрочем, собственные спа есть и на борту многих суперяхт — от небольших до по-настоящему огромных и впечатляющих, как двухэтажный спа-центр на 136-метровой *Flying Fox*, крупнейшей на сегодня чартерной яхте в мире, находящейся в зимний сезон как раз в Индийском океане.

СЕЙШЕЛЬСКИЕ ОСТРОВА

Этот архипелаг занимает гораздо большую площадь, нежели Мальдивы. Здесь больше расстояния между островами и разнообразнее природа: можно увидеть не только склонившиеся над белым песком пальмы, но также горы, скалы, джунгли, множество птиц и животных — от огромных черепах до сухопутных, размером с зайца, крабов. Такой легко и напугает, неожиданно «выломившись» из буйной зелени. Однако никакой особо опасной живности здесь нет, даже в воде, хотя, как и повсюду в Индийском океане, акул немало. Сейшельские острова не относятся к зоне риска просто потому, что у акул здесь и без людей весьма разнообразное меню. Именно изобилие рыбы в местных водах сделало архипелаг в последнее десятилетие меккой спортивной рыбалки.

РЫБАЛКА И ДАЙВИНГ

Ради отличной рыбалки на острова съезжаются со всего мира, здесь представлены все ее направления. Инфраструктура пока развита не так, как, скажем, на Карибах, но зато людей меньше, а рыбы больше. Основная цель глубоководной рыбалки с катера (Big Game Fishing) — разные виды марлина и рыба-парусник; правда, флот для такой рыбалки здесь пока еще не слишком продвинутый и уступает той же Доминикане. А вот рифовая рыбалка — с берега, в приливной зоне — здесь божественная, и как раз на Карибах такой почти нигде нет. Особый плюс — возможность за один раз поймать сразу множество трофеев разных видов: триггер-фиш, пермита, гигантского каранкса и т. д. Рифовая рыбалка в основном происходит на атоллах, за пределами группы внутренних островов, и преимущество чартерной яхты этом случае — комфорт. Рыболовные кемпы, особенно на дальних атоллах, порой весьма спартанские. Яхта же — это дом, который всегда с вами.

А вот для погружений совершенно не обязательно забираться далеко от «столичного региона» архипелага. Хорошие дайв-сайты есть и на внутренних островах: гранитных Маэ, Праслине, Ла-Диге, Курьёзе, Силуэте и коралловых Денисе и Бёрде. Высокий сезон дайвинга здесь короче, чем на Мальдивах, из-за уменьшения прозрачности воды в результате муссонов. Лучшим временем считаются апрель-май и сентябрь-декабрь. Хотя на Дероше — ближайшем атолле к центральному острову Маэ — дайв-сезон хорош и в период с мая по сентябрь. Здесь можно нырять в лагуне и у стенки, уходящей в самые глубины Индийского океана, разглядывая черепах, мурен и акул разных видов.

Между Маэ и островом Силуэт лежит знаменитая отмель Шарк Бэнк — одно из самых раскрученных мест для дайвинга, а рядом с пляжем Бо-Валлон на Маэ выступает небольшая гранитная скала Лилло. Этот дайв-сайт — один из лучших на островах, где на глубине около 30 м можно увидеть «сады» мягких кораллов, а с октября по декабрь — рифовых и китовых акул. Лилло также



ЯХТА FLYING FOX (136 М, LÜRSSEN)
С ОБИЛИЕМ ВОДНЫХ «ИГРУШЕК»
НА БОРТУ ПРОВОДИТ ЗИМУ И ВЕСНУ
2021 ГОДА В ИНДИЙСКОМ ОКЕАНЕ

Яхт-чартер — это не только уединение, но и активный отдых



ПИКНИК НА УЕДИНЕННОМ
ПЛЯЖЕ ИЛИ ОСТРОВЕ —
НЕПРЕМЕННАЯ ЧАСТЬ
ХОРОШЕГО ЧАРТЕРА
В ТРОПИКАХ



отлично подходит для ночного дайвинга, но из-за сильных течений и глубины место предназначено скорее для продвинутых ныряльщиков. Начинаящим лучше подойдет Фишерменс-Коув.

Между Маэ и Праслином находится всемирно известный рэк танкера *Ennerdale*. На скалах, которые сейчас называются Эннердэйл Рокс, на глубине 30 м лежат три секции этого корабля, затонувшего полвека назад, и это не единственный рэк на Сейшелах. Но самые «сливки» дайвинга можно снять на легендарной Альдабре — наиболее отдаленном и труднодоступном сейшельском атолле. Правда, подобные маршруты требуют очень серьезного планирования.

МАРШРУТЫ

Большинству туристов доступна лишь центральная часть Сейшельского архипелага — внутренние гранитные и коралловые острова. Однако учитывая количество островов (их около 40), разнообразие яхтенных маршрутов здесь все равно огромно и масса впечатлений гарантирована, при этом переходы не будут утомительно долгими. В основном чартерные яхты стартуют с Маэ, где располагаются международный аэропорт и большая марина Port Victoria Mahe, или с соседнего Праслина.

Куда сложнее добраться до Амирантских и Внешних островов (их более 60), удаленных от Маэ на приличное расстояние. Это атоллы Дерош, Сент-Джозеф, Пуавр, Альфонс, Сен-Франсуа и, конечно, такие жемчужины, как Космоledo и Альдабра. Кое-где есть взлетно-посадочные полосы, но на остальные попасть можно лишь по воде, поэтому яхта в этом случае — идеальное решение. Походы туда могут стать путешествием всей жизни, но только для тех, кто готов планировать, получать специальные разрешения от властей и потратить на это немало времени и средств.

НА БОРТУ ЯХТЫ

Скалы Бриссар (два островка в паре миль к северу от Маэ) — удивительно живописное место, да и подводный мир здесь весьма интересен. Только остерегайтесь жгучих огненных кораллов... Акватория острова Силуэт — огромный «аквариум» и роскошное место для дайвинга и снорклинга. Около 900 видов рыб и полсотни разновидностей кораллов, а в ближайших окрестностях (15–20 минут на катере) — подводные гроты и тоннели. Точно стоит добраться до острова Курьёз, где живут гигантские черепахи. И, конечно, нужно подробно исследовать пляжи — их на Сейшелах не счесть, и многие входят в список самых красивых в мире: Анс Лацио на острове Праслин или Анс Сурс д'Аржан с огромными отполированными скалами на Ла-Диге.

РАЗВЛЕЧЕНИЯ НА СУШЕ

Если на Мальдивах «специализируются» на релаксации и дайвинге, то Сейшелы — это прежде всего отдых активный и очень разнообразный, с экскурсиями и приключениями. Острова достаточно большие для того, чтобы перемещаться по ним на машинах, велосипедах и пешком. Здесь стоит исследовать национальные парки, залезать в джунгли и взбираться на горы. Всех достопримечательностей не перечислить, но однозначно следует посетить заповедник Валле-де-Маи, включенный в Список Всемирного наследия ЮНЕСКО. Запаситесь только удобной обувью! Лучшее место для велосипедных прогулок — остров Ла-Диг, на центральном Маэ можно посетить сад цветов Кот-Ман-Я, сад специй Ле-Жардин-дю-Руа и национальный ботанический сад Мон-Флери.

Многие пляжи Сейшельских островов входят в число лучших в мире



ЕКАТЕРИНА ПАВЛОВА, руководитель чартерного направления Imperial Yachts

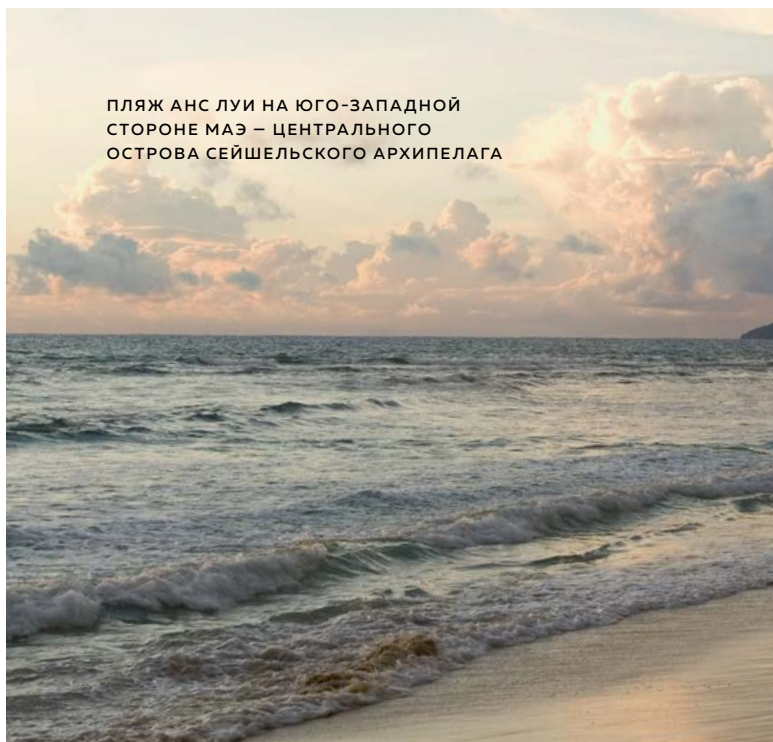
В этом году Индийский океан по запросам сравнялся даже с таким традиционным направлением для зимнего чартера, как Карибы. Конечно, пандемия сыграла свою роль, ведь сейчас Индийский океан особенно привлекателен тем, что прилететь туда легко, в отличие от тех же Карибских островов, где на многих островах действует карантин и нужны определенные визы. Зима считается лучшим сезоном для чартера яхт в этом регионе, именно в этот период здесь базируются лучшие суперяхты мира.

Оба региона прекрасны с точки зрения природы, но если смотреть на инфраструктуру, то здесь Сейшелы пока не могут составить конкуренцию Мальдивам. Налог на чартер 15% тоже не добавляет региону привлекательности, ведь на Мальдивах налог отсутствует. Что касается возможности прилета, оба государства открыты для туристов, поэтому каждый может выбрать то, что ему ближе. На данный период из двух регионов более 70% наших клиентов выбирают Мальдивы, а мы с удовольствием бронируем для них лучшие суперяхты.

Какой бы маршрут вы ни выбрали, путешествия по Мальдивам и Сейшелам на яхте никогда вас не разочаруют! Чартерная индустрия, раньше почти полностью концентрировавшаяся в Средиземном море и Карибском регионе, сейчас все больше разворачивается к Индийскому океану; в последнее время на зимний сезон сюда приходят самые роскошные чартерные суперяхты. Некоторые здесь не впервые, а это означает дополнительный опыт команды, знание лучших и секретных мест, что позволяет сделать путешествие еще интереснее. Выберите яхту с достаточным набором водных «игрушек» и хорошими собственными возможностями для дайвинга: подводный мир Индийского океана — одна из главных приманок этого направления. И, конечно, играет роль большая автономность яхты, позволяющая исследовать самые отдаленные уголки, еще не ставшие достоянием массового туризма. **МВУ**



ПЛЯЖ АНС ЛУИ НА ЮГО-ЗАПАДНОЙ
СТОРОНЕ МАЭ — ЦЕНТРАЛЬНОГО
ОСТРОВА СЕЙШЕЛЬСКОГО АРХИПЕЛАГА





СЕЙШЕЛЫ

МАЛЬДИВЫ

ПРАВИЛА ВЪЕЗДА ДЛЯ ТУРИСТОВ*

Получить разрешение на въезд на сайте **seychelles.govtas.com**

Свежий ПЦР-тест до въезда

Тест на месте

При отрицательном тесте – 5 дней карантина, при положительном – 14 дней. Весь карантин можно провести на борту яхты, но без высадки на берег

Свежий ПЦР-тест до въезда

Тест на месте

Декларация о состоянии здоровья

При отсутствии с собой свежего теста – 14 дней карантина



УСЛОВИЯ ЗАХОДА ЯХТ ПОД ИНОСТРАННЫМИ ФЛАГАМИ

Комплекс мер по минимизации риска заболевания коронавирусом на борту

Средства индивидуальной защиты в свободном доступе на борту

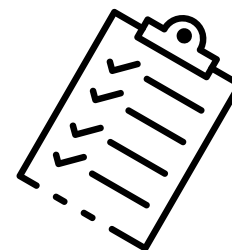
Ведение реестра (помимо судового журнала) с фиксацией роли каждого члена экипажа в реализации мер по защите от коронавируса

Регулярные тренировки для экипажа по оказанию первой помощи в условиях выявления коронавируса на борту

Соблюдение регламента проверяется дважды: независимой комиссией морских auditors и таможенной службой

Соблюдение экипажем базовых санитарных и юридических норм, при этом специальный регламент отсутствует

При пересечении границы найм агента для сопровождения процедуры захода яхты в страну для выполнения чартеров



ЗНАМЕНИТЫЙ ПЛЯЖ АНС ЛАЦИО НА ОСТРОВЕ ПРАСЛИН СЧИТАЕТСЯ САМЫМ КРАСИВЫМ НА СЕЙШЕЛЬСКИХ ОСТРОВАХ, НО ДАЛЕКО НЕ ЕДИНСТВЕННЫМ, КОТОРЫЙ СЛЕДУЕТ УВИДЕТЬ

НАЛОГИ

Налог составляет 15% от стоимости чартера яхты



Безналоговый чартер. Нет НДС для яхт под иностранным флагом. Налогом облагаются только местные закупки топлива и всего необходимого во время чартера (еда, напитки и пр.)

*ПРАВИЛА ВЪЕЗДА ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫ НА МОМЕНТ ВЫХОДА МАТЕРИАЛА В ПЕЧАТЬ.

В ПОИСКАХ YETI

Текст: **Антон Черкасов-Нисман** Фото: **Feadship, envato.com**

Симпозиум HISWA, посвященный изысканиям в области проектирования яхт, в этом году открыл Джеймс Рой из конструкторского бюро Lateral. Свой вступительный доклад он начал с цитаты Ильича: «Бывают десятилетия, когда ничего не происходит; и бывают недели, когда происходят десятилетия». Индустрия суперяхт сейчас переживает подобные «недели», пытается найти ответы на вопросы, которые ставят перед ней время и общество. Один из них связан с необходимостью «озеленения» и созданием инструментов для его оценки.

Совсем недавно одна инициативная группа предложила использовать для этого SEA Index (читайте МВУ № 6/66, 2020), а другая, не менее серьезная, уже полтора года разрабатывает альтернативное мерило под названием YETI — Yacht Environment Transparency Index.

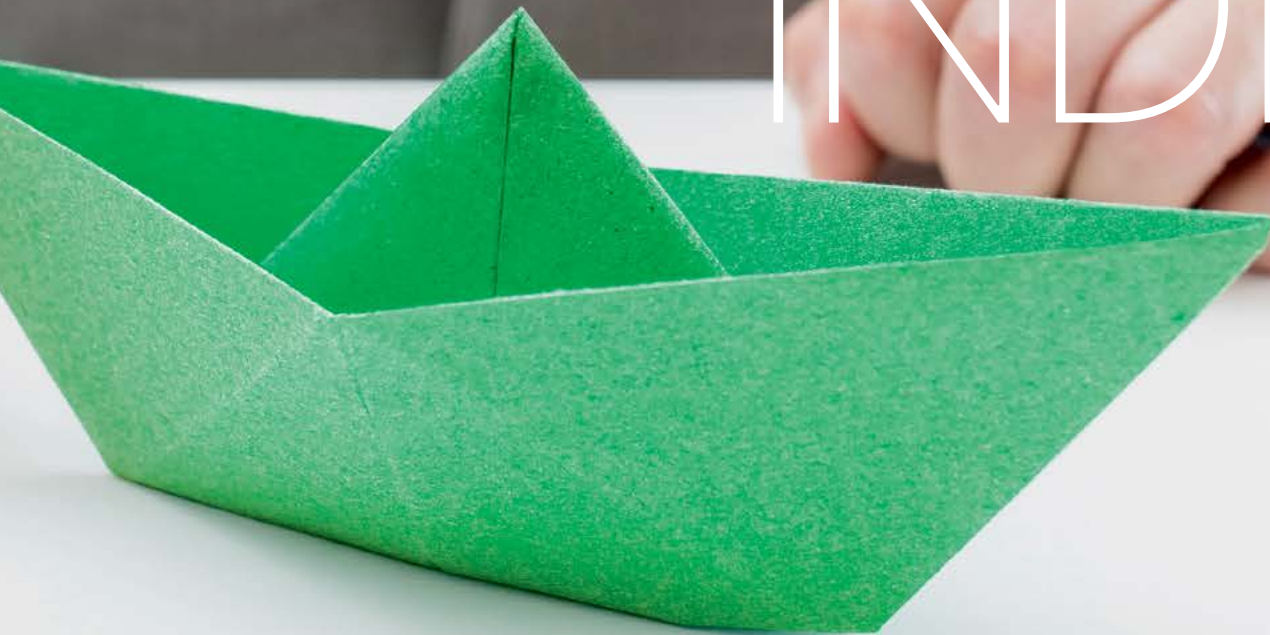
«Понятие “зеленая яхта” уже прочно вошло в лексикон, однако зачастую используется безосновательно, ведь у нас нет аппарата для объективной оценки проектов по этому признаку, — говорит Брам Йонгепир из конструкторского бюро De Voogt Naval Architects. — Но прежде нужно понять, кому вообще нужны “зеленые” яхты. Во-первых, владельцам, у которых развивается чувство ответственности за планету и желание получить экологичную яхту. Кроме того, они нужны маркетологам верфей, чтобы продвигать перспективный продукт на рынок. Наконец, такие яхты нужны IMO, которая добивается их появления посредством введения новых стандартов и ограничений.

Затем необходимо понять, что дает человеку яхта. Очевидно, отдых в условиях роскоши. Сам по себе он не является жизненной необходимостью, и нам важно сделать так, чтобы подобное времяпрепровождение не наносило урон окружающей среде. Свобода, комфорт и развлечения на борту яхты сопряжены с высоким потреблением энергии и материалов, то есть конечных ресурсов. Но мы не можем ограничить владельцев в их желании пользоваться своим судном, поэтому следует просто направлять их в нужную сторону и делать бортовые системы предельно энергоэффективными. Именно в этом контексте мы и разрабатываем YETI».

Как описать воздействие яхты на окружающую среду? Для этого можно оценивать жизненный цикл с учетом всех его фаз: добычи и производства материалов, строительства судна, эксплуатации, рефитов и утилизации. Однако посчитать все это не так просто, ведь одно только определение факторов воздействия тянет на самостоятельную науку и требует привлечения экологов.



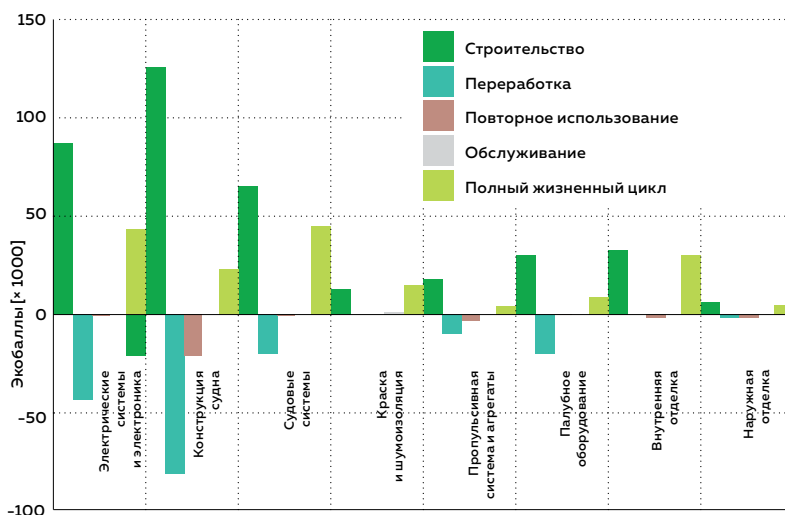
YACHT ENVIRONMENT TRANSPARENCY INDEX



«За прошедшие десять лет в Feadship несколько раз пытались оценить влияние строительства и выяснили, что на него приходится 10–15% общего воздействия на протяжении всего жизненного цикла судна, — рассказывает Брам Йонгепир. — Все остальное — это эксплуатация, и для количественной оценки требуется знать совокупность сценариев использования судна. Благодаря анализу больших массивов данных AIS в этом направлении сделано уже немало. Эта информация позволяет оценить поведение яхты, понять, куда и как часто она ходит, сколько времени проводит в порту и на якоре. Все это можно экстраполировать на остальной флот, делать выводы о том, как типичная яхта проводит год, и на основе этих данных рассчитывать YETI. Например, если известно время, которое яхта проводит в движении, можно оценить, с какой скоростью она ходит (обычно это 3/4 от максимальной плюс маневрирование на малых ходах). Имея такие данные, можно провести расчеты, в которых сценарии использования совмещаются с энергетическими потребностями судна, и вычислить, сколько энергии ежегодно требуется для различных условий эксплуатации».

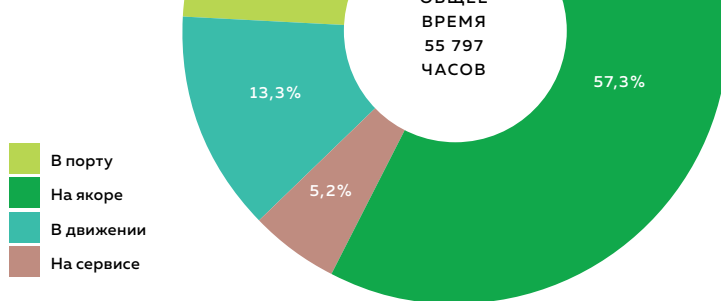


В числителе упрощенной формулы расчета YETI значится суммарное воздействие на окружающую среду строительства и эксплуатации судна, а в знаменателе — так называемый функциональный блок. Он необходим для объективного сравнения судов разного типа: парусников, катамаранов, моторных яхт и т. д. По сути, функциональный блок должен выступать мерилom роскошного многоцелевого пространства, которое передвигается по акваториям земного шара на собственной энергии. В качестве функционального блока можно брать вместимость судна, которая грубо связана с объемом доступного владельцу пространства, или более точный показатель, например площадь (объем) помещений и палуб, предназначенных для отдыха пассажиров.

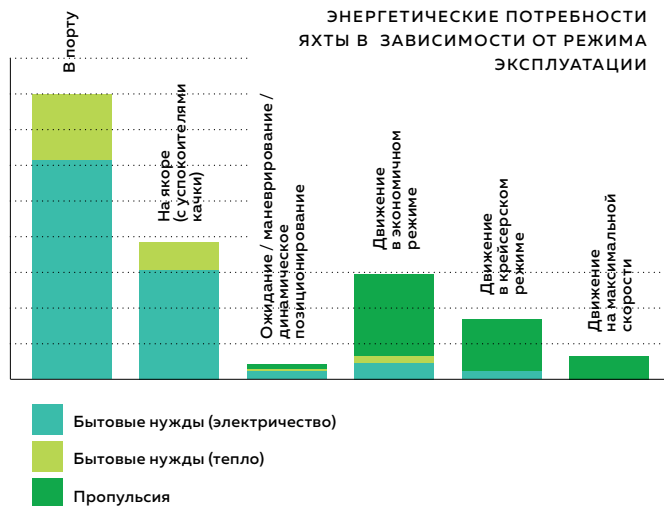


ПРИМЕР ОЦЕНКИ ВЛИЯНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЯХТЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ. ЭКОБАЛЛЫ УЧИТЫВАЮТ РАЗНЫЕ ФАКТОРЫ, ВКЛЮЧАЯ ДОБЫЧУ РУДЫ И ПРОЧИХ МАТЕРИАЛОВ

ПРИМЕР ОЦЕНКИ ВЛИЯНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЯХТЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ С ПОСТРОЕНИЕМ СТАНДАРТНОГО ОПЕРАЦИОННОГО ПРОФИЛЯ. МОДЕЛЬНЫЙ РАСЧЕТ ДЛЯ ЯХТЫ FEADSHIP SEA OWL (62 М)

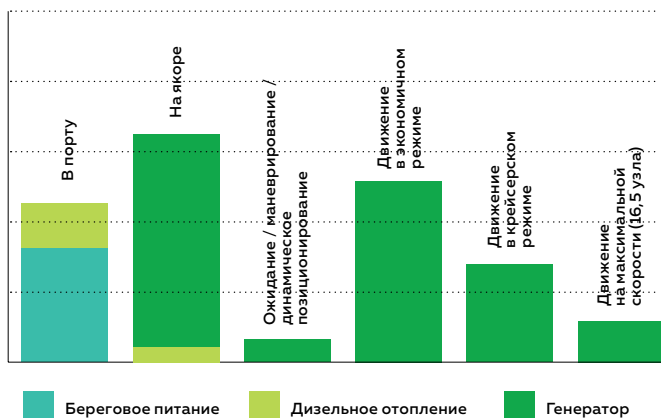


«Система оценки влияния яхт на окружающую среду должна быть прозрачной, — уточняет Брам Йонгепир. — Во-первых, люди должны поверить в нее, а для этого она обязана быть точной и научно подтвержденной. К тому же необходима возможность заглянуть в нее, чтобы составить собственное мнение о том, как она работает и адекватно ли оценивает степень “зелености” яхт. В то же время, как только подобная система заработает, сразу включится режим соперничества: верфи начнут искать лазейки, позволяющие повысить оценку своих судов. Чтобы не оказаться на месте Volkswagen, мы должны убедиться в том, что система защищена от нас самих, и на стадии разработки не перехитрить самих себя».



Разработанная система оценки экологичности яхт не должна оказаться «вещью в себе»

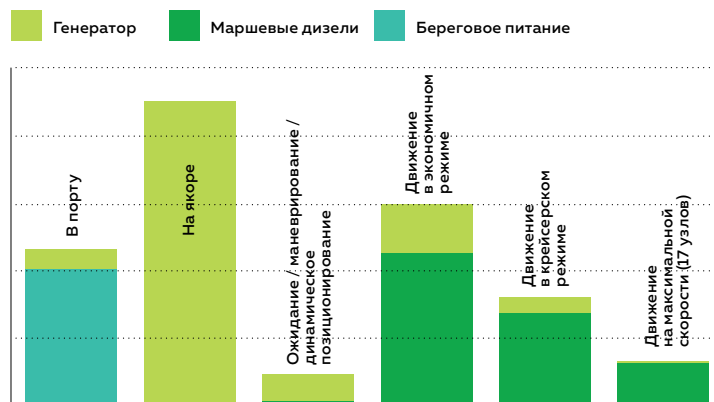
ВЫБРОСЫ УГЛЕКИСЛОГО ГАЗА В РАЗНЫХ РЕЖИМАХ ЭКСПЛУАТАЦИИ ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ЯХТЫ ДЛИНОЙ 45 М (2 × MTU 12V 2000 + БАТАРЕИ 300 КВТ + СИСТЕМА РЕГЕНЕРАЦИИ ТЕПЛА И ДИЗЕЛЬНОЕ ОТОПЛЕНИЕ)



СНИЖЕНИЕ ОБЪЕМА ВЫБРОСОВ НА 16% В ГОД

Официальной презентации YETI еще не было, ибо работа пока не закончена. Основные блоки уже готовы, и теперь участникам предстоит усовершенствовать методику, согласовать константы и переменные, которые будут влиять на результаты вычислений, а также упростить систему. Дело в том, что на данном этапе YETI обладает высокой чувствительностью и релевантностью, однако применять этот показатель довольно сложно, равно как нелегко обеспечить его полную прозрачность.

«SEA Index, в отличие от YETI, очень прозрачный, его легче использовать, но в то же время он менее чувствительный и учитывает меньше параметров, — поясняет Брам Йонгепир. — Например, в него не включить площадь паруса, а значит, не оценить ее влияние. Этим показателем гораздо проще злоупотребить, поскольку конструкторы могут запросто изменить количество пассажиров, что скажется на расчетах. Возможно, в будущем нам предстоит найти некую середину между слишком сложным YETI и слишком простым SEA Index».



ВЫБРОСЫ УГЛЕКИСЛОГО ГАЗА В РАЗНЫХ РЕЖИМАХ ЭКСПЛУАТАЦИИ ДИЗЕЛЬНОЙ ЯХТЫ ДЛИНОЙ 45 М (2 × MTU 12V 2000 + 2 × CATERPILLAR 7.1)

Основным «рупором» YETI и обслуживающим его органом станет некоммерческая организация Water Revolution Foundation, созданная для стимуляции формирования нового мышления в яхтинге. Над YETI работают почти три десятка партнеров, среди которых верфи Abeking & Rasmussen, Amels, Baglietto, Benetti, Feadship, Fincantieri Yachts, Heesen Yachts, Lürssen Yachts, Royal Huisman, Sanlorenzo и Oceanco; конструкторские бюро Azure, Lateral и Dykstra, а также научные институты MARIN и Технический университет Делфта, которые выступают независимыми наблюдателями и гарантируют, что разработанная система не окажется «вещью в себе».

Сейчас YETI находится на стадии первой беты: доказана правильность концепции, есть профили эксплуатации, кривые мощности, некоторые бытовые энергетические показатели, данные о выбросах под разной нагрузкой (учитываются газопромыватели), батареях, системах утилизации тепла и т. д. Если все пойдет по плану, то систему запустят в марте, и она поможет убеждать заказчиков крупных яхт делать выбор в пользу технологий будущего, а не прошлого. **MBV**

КРИС ГАРТНЕР

ЭТА ФОТОГРАФИЯ СДЕЛАНА
В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ, КУДА
BLACK PEARL ПРИХОДИЛА
ЛЕТОМ 2019 ГОДА

КРИС ГАРТНЕР

КАПИТАН ЯХТЫ *BLACK PEARL*:

Я всегда призываю свой экипаж делиться мыслями, собирать сторонние идеи и воплощать их на борту нашей яхты.

Текст: Антон Черкасов-Нисман Фото: Осеансо

Криса Гартнера знают в индустрии суперяхт не только как капитана *Maltese Falcon* и *Black Pearl* — двух новаторских парусных суперяхт, которые во многом опередили время. Будучи сторонником экологичного яхтинга и адептом паруса, он продвигает новый образ мышления и нередко выступает перед публикой, делясь своими взглядами и опытом.

***Black Pearl* на воде уже три года, но, похоже, все это время яхту в большей степени используют как экспериментальную платформу, нежели для отдыха. Изменится ли это, или владелец судна настроен продолжать в том же духе?**

Я считаю, что все яхты в какой-то мере экспериментальные платформы, которые постоянно стараются улучшать, модернизируя бортовые системы. На крупных яхтах так заведено, и *Black Pearl* — не исключение. Все эти годы мы действительно отлаживаем работу оборудования, чтобы выйти на нужные показатели и добиться максимальной эффективности. В этом плане мы уже близки к той точке, в которой владелец хочет видеть свою яхту. Замечу, что, помимо тестов и ходовых испытаний, *Black Pearl* все же используется для отдыха, и у нас прекрасно получается совмещать то и другое.

Вы по-прежнему готовитесь пересечь Атлантический океан, не используя ископаемое топливо?

Да! Это одна из главных целей для всех нас — от владельца до каждого, кто так или иначе участвовал в этом проекте. Мы очень ждем этого и надеемся, что сможем отправиться через океан уже скоро. Точные сроки пока неизвестны, поскольку пандемия, к сожалению, изменила наши планы — пусть и не слишком серьезно, тем не менее переход все же пришлось отложить. Но очень скоро он состоится, и яхта к нему готова!

***Black Pearl* все еще остается самой экологичной из существующих суперяхт?**

На мой взгляд, мы находимся на переднем рубеже, и во многом это продиктовано использованием парусного вооружения DynaRig, которое позволяет нам очень часто и очень долго ходить под парусом. Знаете, большое удовольствие работать на человека, который говорит вам: «Я хочу, чтобы вы использовали паруса всегда, когда это возможно, и нам не нужно спешить, чтобы добраться из точки “А” в точку “Б”». Что мы и делаем, а потому пользуемся ископаемым топливом довольно редко. Кроме того, у нас новаторские бортовые системы, в основе которых лежат экологичные технологии. Ряд строящихся проектов приближается к нашему уровню, но я считаю, что *Black Pearl* по-прежнему опережает все существующие яхты.

Вы участвовали в проектировании и строительстве *Black Pearl* и знаете ее как свои пять пальцев. Помогло ли вам это перейти на качественно новый профессиональный уровень после *Maltese Falcon*?

В свое время *Maltese Falcon* определенно помогла мне выйти на новый уровень, ведь 15 лет назад она была очень новаторской лодкой. При строительстве *Black Pearl* использовались совершенно новые системы, что опять же позволило мне повысить профессиональный уровень. И мне повезло оставаться с этой яхтой достаточно долго, чтобы понять и освоить ее. А на это определенно нужно время и толковая команда. Экипаж у нас очень хороший, многие, как и я, пришли с *Maltese Falcon*, и работа с примененными на *Black Pearl* новаторскими технологиями всех нас продвинула далеко вперед в профессиональном плане, ведь по сей день мы продолжаем учиться. Что касается повседневной эксплуатации, то ее «моторная» составляющая очень похожа на таковую у обычных суперяхт. Управлять лодкой с DynaRig тоже довольно просто и безопасно, однако все же это парусник, капитан которого обязан досконально разбираться в парусном деле, понимать его нюансы и обладать соответствующим опытом.



ДВИЖУЩИЕСЯ
ЧАСТИ ТАКЕЛАЖА
DYNARIG РАБОТАЮТ
БЕЗОТКАЗНО

Как долго вам доводилось идти на *Black Pearl* одним галсом с креном и насколько комфортно при этом находиться на борту?

Интересный вопрос, меня никогда прежде об этом не спрашивали! Около четырех месяцев назад мы прошли от Кадиса до Амстердама, не используя двигатели, и на этом переходе был период, когда яхта оставалась на левом галсе около пяти суток. Что касается крена, то DynaRig позволяет подстраивать паруса, поворачивая мачты. Максимальный крен доходил у нас до 30°, но долго идти так невозможно: нормальный «рабочий» угол порядка 12°. Вроде немного, но на крупной яхте с большими открытыми пространствами становится при этом слегка тревожно, поэтому стоит чуть развернуть мачты, снизив давление ветра на паруса, и крен уменьшается до 10°, что мы и делаем, например, во время ужина. Когда идешь в таком режиме, необходимо помнить, что двери закрываются по-другому, что ты спишь иначе... Но ко всему этому быстро привыкаешь, поскольку это настоящее приключение под парусами.

НА БОРТУ СУДНА МНОЖЕСТВО СЛОЖНЫХ СИСТЕМ, ПРОИЗВОДИТЕЛИ КОТОРЫХ МОГУТ ПОДКЛЮЧАТЬСЯ К НИМ УДАЛЕННО, ЧТОБЫ ПРОВОДИТЬ ДИАГНОСТИКУ, ОБНОВЛЯТЬ ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ, УСТРАНЯТЬ ОШИБКИ И СОБИРАТЬ ДАННЫЕ ДЛЯ ПОСЛЕДУЮЩЕГО АНАЛИЗА

Как вы относитесь к показателям SEA Index и YETI, разработанным для оценки степени экологичности суперяхт: полезны ли они и что в отношении взаимной конкуренции?

Во-первых, я считаю, что наша индустрия давно нуждается в чем-то подобном. За SEA Index стоят такие серьезные организации, как яхт-клуб Монако, который давно и глубоко занимается проектами, связанными с экологией планеты и океанов, а также Credit Suisse и Nobiskrug. Это довольно мощная коалиция, и мне нравится, как они подошли к задаче. Не менее впечатляет группа голландских и немецких компаний, разрабатывающих YETI: они проектируют и строят яхты из числа лучших в мире и нестандартно подходят к решению проблем.

Понимая, что судостроителям необходимо было дать такие инструменты, я немного беспокоюсь о том, что, помимо очевидных плюсов, у них будут и минусы. Они могут начать работать друг против друга именно в тот момент, когда нам больше всего нужно действовать вместе и продвигать новое отношение к окружающей среде. Успешные верфи и такие прогрессивные владельцы, как, например, владелец *Black Pearl*, практикуют новаторский подход и уже двигаются в этом направлении. Однако Superyacht Eco Association и Water Revolution Foundation могут помочь им пролить еще больше света на проблему и улучшить яхты.



Мы часто слышим, что никому не под силу выдернуть индустрию суперяхт из болота в одиночку, поэтому лидирующие верфи должны действовать сообща. Смогут ли они на время забыть про соперничество?

Да, это очень непростой вопрос, ведь в нашей индустрии конкуренция крайне высока. Склонить немецкие и голландские верфи к сотрудничеству с прямым обменом ноу-хау будет очень непросто, однако благодаря инициативам SEA и WRF по разработке оценочных показателей производительности все же делятся своими идеями по усовершенствованию пропульсивных систем, повышению экологичности яхт и уменьшению их углеродного следа. И в этом совместном усилии мне бы хотелось видеть, как немецкие, голландские, итальянские и прочие верфи соревнуются между собой, обмениваясь идеями, улучшая конечный продукт и продвигая новые взгляды среди заказчиков, какого бы возраста те ни были. В конце концов, все мы работаем на благо планеты, и обмен хотя бы базовыми технологиями уже станет серьезным шагом вперед. И шаг этот обязательный.

ЭЛЕКТРОМОТОРЫ ПОЗВОЛЯЮТ ПОЛНОСТЬЮ ПОВОРАЧИВАТЬ МАЧТЫ ЗА 44 СЕКУНДЫ – В ДВА РАЗА БЫСТРЕЕ, ЧЕМ НА MALTESE FALCON

Получается ли у вас обучать ваш экипаж думать по-новому? Ведь это не менее значимо для новой эпохи экологичного яхтинга.

Да, это крайне важно, и люди, работающие на современных суперяхтах, видят происходящее и сами начинают способствовать популяризации этого мышления. Моя задача состоит в том, чтобы помогать членам экипажа генерировать новые идеи, способные изменить мир. Часто можно услышать, что они рождаются только у представителей молодого поколения, поскольку те проживут на планете дольше, чем более старые люди. Но я совершенно с этим не согласен. Люди со сходным складом ума, работающие в одной индустрии, генерируют отличные идеи независимо от возраста. Поэтому я всегда призываю свой экипаж делиться мыслями, собирать сторонние идеи и воплощать их на борту нашей яхты. Все это повышает энтузиазм и желание людей не переставать думать в этом направлении.

Кроме того, я очень люблю ходить под парусом и всегда стараюсь зажечь интерес к этому и научить других. Перемещение из одной точки в другую с помощью силы ветра невероятно захватывает, доставляет большое удовольствие и подлинное удовлетворение. Ведь нужно не просто один раз направить яхту заданным курсом, чтобы прибыть в пункт назначения, а спланировать маршрут и продумать множество нюансов: погоду, течения, направление ветра... Я уже 26 лет в этой индустрии, но по-прежнему с радостью готов демонстрировать, насколько паруса практичны и удобны в качестве движителя на различных судах, особенно если речь идет о самом продвинутом вооружении DynaRig.

Команда *Black Pearl*, несомненно, особенная, но как в целом обстоит дело в индустрии? Члены экипажа стремятся попасть на новаторские яхты или, напротив, стараются избегать их, чтобы меньше напрягаться?

Я бы поставил этот вопрос немного иначе: хотят ли люди работать на новаторских парусных яхтах или на технически продвинутых моторных суперяхтах? Я считаю, что всем в этой индустрии нравится и хочется работать на лодках с предельно современной технической начинкой, даже несмотря на то, что зачастую это труднее и требует постоянного обучения. Что касается парусов на крупных яхтах, тут мнение неоднозначное: паруса, будучи дополнительной пропульсивной системой, подразумевают больше работы и кучу дополнительного оборудования. Часть людей постепенно принимает этот непростой путь как данность, но большинство все же предпочитает работать на моторных яхтах.

Рано или поздно *Black Pearl* понадобится рефит. Где бы вы его провели?

Разумеется, я бы вернул ее на рефит в Голландию, на Осеансо, поскольку люди, которые строили яхту, досконально ее знают. Если бы рефит нужно было делать в Южном полушарии, то я бы отправил *Black Pearl* в Новую Зеландию, где есть мастера на все руки, которые понимают современные системы, включая парусные. Там заботятся об экологии и предлагают высококвалифицированные услуги за хорошие деньги. Конечно, индустрия рефитов в Новой Зеландии уже не такая, какой была лет десять назад, но там по-прежнему много профессионалов, большое парусное сообщество и есть сухие доки, подходящие для *Black Pearl*.



ГИБРИДНАЯ ПРОПУЛЬСИВНАЯ СИСТЕМА ПОЗВОЛЯЕТ BLACK PEARL ГЕНЕРИРОВАТЬ ЭНЕРГИЮ ПРИ ДВИЖЕНИИ ПОД ПАРУСОМ ЗА СЧЕТ ПАССИВНОГО ВРАЩЕНИЯ ВИНТОВ В НАБЕГАЮЩЕМ ПОТОКЕ



БЕГУЧИЙ ТАКЕЛАЖ DYNARIG ПРОСТ В УПРАВЛЕНИИ И ТРЕБУЕТ МИНИМАЛЬНОГО ЭКИПАЖА: ПАРУСА ПОДНИМАЮТСЯ ЗА СЕМЬ МИНУТ И БЫСТРО РИФЯТСЯ



Скучаете ли вы порой по времени, когда были капитаном шхуны *Mariette*?

Да, конечно, ведь это были одни из лучших моментов хождения под парусом в моей жизни. Ее экипаж состоял из восьми человек, и нам приходилось управлять со всеми парусами вручную. Было несколько электрических лебедок, но они не всегда работали, поэтому мы все делали руками, и мне это очень нравилось. *Mariette*, гафельная шхуна, построенная в 1915 году, — сложная парусная машина. Восьмером мы пересекали на ней Атлантику, и приходилось очень серьезно оценивать ситуацию, в частности, погодные условия, поскольку места ошибкам не было.

Имея дело с инновациями столько лет, вы когда-нибудь хотели поменять работу капитана и присоединиться, например, к отделу разработок *Oceanco* или *Lateral*?

Знаете, я все еще ощущаю себя молодым, хотя, возможно, таковым и не выгляжу! Я люблю то, чем занимаюсь сейчас, и начинаю каждый рабочий день на *Black Pearl* с большим удовольствием, погружаясь в передовые технологии. И хотя мне очень нравится генерировать и воплощать новые идеи, менять работу капитана пока рано. А вот чуть позже я бы с радостью присоединился к команде *Oceanco*, *Lateral* или *Dykstra*, чтобы поучаствовать в новаторских разработках. **МВУ**

КРИС ГАРТНЕР ТВЕРДО
ВЕРИТ В БУДУЩЕЕ
ПАРУСА И ОСОБЕННО
ПАРУСНОГО
ВООРУЖЕНИЯ DYNARIG



Однажды нам
удалось развить
на *Black Pearl*
под парусом
20,2 узла без
использования
двигателей

BENETTI: НАСЛЕДИЕ И БУДУЩЕЕ

Ренессанс начался после темного периода. Появление своих новых проектов верфь Benetti объяснила желанием создать нечто очень радостное после полного тревог 2020 года.

Текст: **Ольга Селезнева**

Фото: **Benetti**

На виртуальной пресс-конференции в декабре итальянская верфь Benetti представила два новых проекта: 37-метровую яхту Motopanfilo, которая дополнит линейку Class, и 67-метровую кастомную яхту с кодовым номером FB284 и проектным именем Rinascimento, что означает «ренессанс», или «возрождение». Выбор названия неслучаен: он определяет курс Benetti на будущее. Как, впрочем, и в случае с Motopanfilo, хотя это имя, напротив, обращается к стилю яхт Benetti Motopanfilo 1960-х годов, но без тоски по прошлому и винтажных мотивов. Скорее это желание заглянуть в будущее, где опыт и ноу-хау верфи, ведущей свою историю с 1873 года, выступают в качестве базы для новых технологий и стиля.

Длина
36,80 м

Ширина
7,80 м

Осадка
1,96 м

Водоизмещение
230 т

Запас топлива
3500 л

Запас воды
4000 л

Двигатели
**MAN V12
(1400/1650 л.с.)**

Каюты
5 (10 чел.)

Экипаж
7 чел.

M

Новые проекты – это желание заглянуть в будущее, где опыт и ноу-хау верфи Benetti, ведущей свою историю с 1873 года, выступают в качестве базы для новых технологий и стиля

ОТОРАНФИЛО 37М

МОТОРАНФИЛО 37М

Главное, что всегда хочется знать о новых проектах, — когда их можно будет увидеть в материале. С Motoranfilo это случится уже довольно скоро: яхту обещают показать в сентябре 2021 года. И, судя по первым изображениям, она удивит даже тех, кто уже ничему не удивляется.

ИСТОКИ ДИЗАЙНА

Motoranfilo — слово, которое было в ходу в Италии в начале 1960-х для обозначения крупных моторных яхт — гламурного символа того времени. Benetti начала строить такие в числе первых, спустив на воду легендарные модели Delfino, Gabbiano, Mediterraneo. По нынешним временам яхты были не слишком большими — длиной от 18 до 30 м, но они быстро захватили воды Итальянской и Французской Ривьер и другие фешенебельные уголки мира, позволив Benetti еще в 1970 году занять четвертое место в мировом рейтинге производителей яхт. Список клиентов включал и князя Монако Ренье, и короля глэм-рока Дэвида Боуи, который принимал на борту своей Benetti Мика Джаггера, Робина Уильямса, Майкла Кейна...

Дизайн этих лодок был чистым и линейным, почти без украшательств. Отличительная особенность: корпус и надстройка проектировались как единый объем, что нашло отражение в концепции «кокона» для Motoranfilo дня нынешнего. Интерьеры, как правило, были теплыми и гостеприимными, с обилием дерева и бело-синей отделкой в морском стиле, что стало чем-то вроде визитной карточки и тоже реализовано сейчас, но в ином ключе.

МОТОРАНФИЛО СЕГОДНЯ

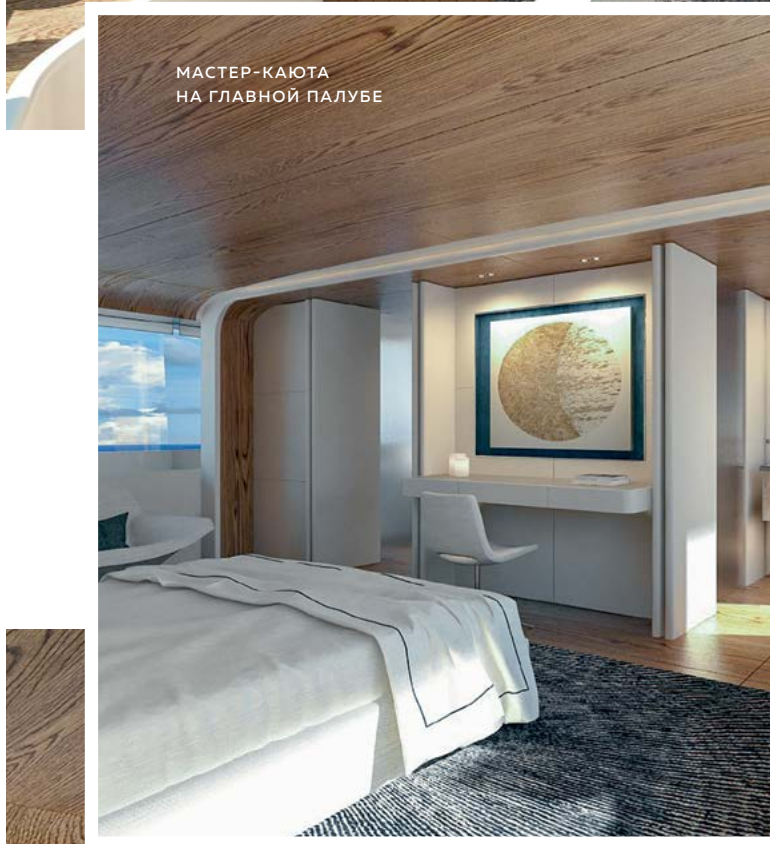
Идея новой Motoranfilo — не столько облик наветт 1960-х, сколько сам дух тех времен: свобода, беззаботность, творчество. А вот дизайн уже адресован современному владельцу яхты и относится к XXI веку. Motoranfilo 37M — водоизмещающая композитная яхта с огромными светлыми пространствами внутри и просторными террасами на уровне воды снаружи. Дизайнер Франческо Струлья пересмотрел соединявшие корпус и надстройку оригинальные элементы конструкции, связав их визуально. Концепция яхты как единого скульптурного корпуса-«кокона» подчеркнута скошенными под углом 45° поверхностями. Если в прежних Motoranfilo финальным штрихом служила окантовка деревом, то здесь использована бронзовая краска для создания бесшовной «ленты» вдоль фальшборта. Лента также уходит наверх, выделяя линию верхней палубы.

Уровнем выше — флайбридж, но и это еще не последний «этаж». На самом верху есть еще четвертая, «обзор-

ЛАУНЖ-ЗОНА
НА СВЕЖЕМ ВОЗДУХЕ
В КОРМОВОМ КОКПИТЕ
ГЛАВНОЙ ПАЛУБЫ



МАСТЕР-КАЮТА
НА ГЛАВНОЙ ПАЛУБЕ



ИДЕЯ ИНТЕРЬЕРА —
СКЕЛЕТ КИТА, ГДЕ
«РЕБРА» ЗАДАЮТ РИТМ
ПРОСТРАНСТВУ





ная» палуба — небольшая площадка со столиком и диваном-лежаком, где можно хоть загорать, хоть смотреть на звезды. Это приватное пространство, защищенное от ветра стеклянным ограждением по периметру, — уникальное решение для сегодняшнего рынка: такого больше нигде не найти, а сама идея тоже позаимствована у Motoranfilo 1960-х.

Сочетание классических и современных влияний видно и на транце, где все линии вписали в общие очертания корпуса, как это делали полвека назад. Но, чтобы соответствовать ожиданиям нынешних владельцев яхт, центральная часть транца резко наклонена. Когда она открывается, появляется просторная площадка для «пляжного» отдыха с интегрированным тентом-капюшоном. А в гараж для тендера и гидроцикла попадаешь с правого борта.

ИНТЕРЬЕР И ПЛАНИРОВКА

Внутреннее пространство Motoranfilo 37M спроектировало дизайн-бюро Lazzarini Pickering. Оно же, кстати, стоит за проектом *Sai Ram* — яхты Benetti 2004 года постройки, интерьер которой претерпел существенные изменения, хотя тогда еще доминировал классический морской стиль. В качестве идеи для оформления был выбран... скелет кита, где «ребра» задают ритм пространству. Скругленные балки зонировуют его и дематериализуют стены, что в сочетании со множеством зеркал делает и без того внушительную площадь просто огромной.

В салоне вместо обилия дерева, как было на прежних Motoranfilo, — масштабное остекление. Впрочем, дерево тоже не забыто, правда, вместо привычного для тех лет махагоны использована выбеленная древесина. Сине-белая гамма в отделке также присутствует, но представлена обилием более тонких оттенков.

Мастер-каюта располагается в носовой части главной палубы, а четыре каюты для гостей — на нижней. Через три уровня внутреннего пространства яхты туда ведет спиральная лестница, позволяющая также подняться в салон верхней палубы.

Motoranfilo 37M будет способна развивать немаленькую для водоизмещающей яхты скорость — 16–18 узлов в зависимости от выбранных двигателей, а на десяти узлах сможет пройти около 3800 миль, что позволит пересекать Атлантику.

Свобода 1960-х в современном исполнении

FB284 RINASCIMENTO

Дизайн этой 67-метровой яхты — новая концепция Джорджо М. Кассетты, основанная на пересмотре объемов. FB284 является эволюцией платформы, на которой построены четыре новейшие суперяхты Benetti: отмеченная множеством наград *Metis* (63 м), проекты FB270 и FB274 (65 м) и FB278 Project Fenestra (67 м).



ИДЕЯ ДИЗАЙНА

Почерк Джорджо М. Кассетты — сочетание строгой эстетики с безупречной функциональностью. Как подчеркивает он сам, несмотря на огромный объем пространства, на борту все промерено до сантиметра.

У яхты есть секрет. Ее внешний дизайн «основан» на горизонтальных линиях, которые поначалу ошибочно кажутся параллельными. Линии в некоторых местах отклоняются и изгибаются, что, как признает дизайнер, позволяет избежать ощущения «многоярусного свадебного торта» и визуально облегчает объем надстройки. Это важно, потому что у яхты шесть палуб!

ИНТЕРЬЕР И ПЛАНИРОВКА

Верхняя палуба отдана в распоряжение владельца, причем спроектирована она так, что снаружи невозможно увидеть ее внутреннюю часть. Каюта, а также кабинет и две ваннные комнаты стратегически расположены в носовой части, откуда открывается захватывающий вид на море по курсу. В центре довольно объемное место отведено под буфетную/кладовую, что подчеркивает функциональность интерьера. Здесь особенно просторна лаунж-зона, а на открытой палубе находится приватная столовая на 14 персон с впечатляющей барной стойкой, одинаково хорошо подходящей как для завтрака, так и для бармен-шоу.



НА САМОМ ВЕРХУ —
ПРОСТОРНЫЙ САНДЕК
С ДЖАКУЗИ



Еще одна столь же просторная столовая и салон (уже для гостей) располагаются на главной палубе. В носу два гостевых VIP-сьюта. Палуба ходового мостика предназначена для больших вечеринок, причем ее затененную часть можно полностью закрыть. Команде удобно обслуживать разнообразные открытые лаунж-зоны благодаря функциональному соседству с баром и сервисными помещениями. На этой палубе располагаются рулевая рубка и каюта капитана, а искусно спрятанный наружный трап ведет на сандек — «пляжную» зону площадью 90 кв. м с джакузи.

На нижней палубе — пять кают для гостей и помещения команды из 19 человек, причем комфорту последних уделено немало внимания, что важно в долгих круизах. К примеру, старшие офицеры имеют отдельные каюты.

Просторный «пляжный клуб» в корме задуман по принципу «нечего добавить»: здесь запланировано все, что можно себе представить (включая тренажерный зал и хаммам), хотя наверняка что-то еще появится по желанию владельца.



Как утверждают на верфи, рациональная планировка всех палуб позволила высвободить серьезное пространство, которое грамотно использовано в технических целях и под кладовые, что важно для автономности. По предварительным данным, дальность плавания стальной водоизмещающей яхты составит примерно 5000 миль на скорости 14 узлов. Максимальная же скорость прогнозируется на уровне 16 узлов. Другие технические характеристики судна Benetti обещает обнародовать позднее, а премьера FB284 Rinascimento ожидается в 2022 году. **МВУ**

ГОЛУБОЙ ОКЕАН

Blue Ocean – так называется новое судно линейки Yacht Support, недавно построенное на верфи Amels, входящей в концерн Damen. Давайте посмотрим, что оно собой представляет.

Текст: **Петр Шестаков**

Фото: **Damen Yachts**



Журнал уже напечатал несколько статей, посвященных Yacht Support Vessels – судам особого архитектурно-конструктивного типа, предназначенным для сопровождения суперяхт, моторных и парусных. В прошлых публикациях подробно говорилось о необходимости постройки таких судов, а также о феномене их популярности. Они выполняют функцию «плавающего гаража» для тендеров, водных «игрушек» и другой техники, включая вертолеты, которые не разместить на материнских яхтах по причине их размеров и первоочередной ориентированности на комфорт гостей. Суда поддержки могут заранее прибыть в заданную точку rendez-vous, чтобы спустить на воду любимые водные «игрушки», а после ухода материнской яхты их поднимают обратно на борт, и судно спешит за «лидером», чтобы подготовить «сцену» на следующей стоянке. Такое судно сопровождения также в состоянии выполнять роль «снабженца» – обеспечить дозаправку материнской яхты топливом, принять мусор и вещи в стирку...



Длина
55,50 м

Ширина
9,25 м

Осадка
3,20 м

Вместимость
499 рег. т

Запас топлива
230 т

Запас воды
30 т

Мощность
4 × 1500 л.с.

Пассажиры
8 чел.

Экипаж
12 чел.

ВЛУ



BLUE OCEAN



О ТОМ, ЧТО BLUE OCEAN НЕ СОВСЕМ ГРУЗОВОЕ СУДНО, СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ ИСКУССТВЕННЫЙ ТИК НА ГЛАВНОЙ ПАЛУБЕ, ГДЕ РАЗМЕЩЕНА ВОДНАЯ ТЕХНИКА



СЕКЦИЯ ЭТИХ СТУПЕНЕЙ ПОДНИМАЕТСЯ, ОТКРЫВАЯ ДОСТУП К «ПЛЯЖНОМУ КЛУБУ»/ДАЙВ-ЦЕНТРУ И ДАЛЬШЕ, К МАШИННОМУ ОТДЕЛЕНИЮ

Руководство голландского судостроительного холдинга Damen давно увидело потребность рынка в подобных многоцелевых судах и в 2010 году развернуло их строительство, переделывая проекты, изначально предназначенные для коммерческих целей, и разрабатывая новые. На сегодня именно лодки Damen составляют значительную часть мирового флота таких судов. А очередным свидетельством их популярности стал спуск на воду в марте этого года 55-метрового судна *Blue Ocean*, построенного на верфи Damen в турецкой Анталии. Это восьмой корпус популярной модели YS 5009: в серию, среди прочих, входят известные *Powerplay*, *Axis* (бывший *Fast & Furious*), *AD-VANTAGE* и *Shadow*, которые также появлялись на страницах МВУ. *Blue Ocean*, строительство которого Amels вела на собственные средства, — судно серийное, что, в свою очередь, не должно мешать изменениям и воплощениям на борту новых решений. Давайте совершим виртуальную прогулку по судну и поговорим о его возможностях.

Руководство Damen давно увидело потребность в таких судах, что обусловило их успех



НЕМАЛЕНЬКИЙ
АНГАР НА ГЛАВНОЙ
ПАЛУБЕ МОЖНО
ИСПОЛЬЗОВАТЬ
В РАЗНЫХ ЦЕЛЯХ

Я ПО ПАЛУБЕ «ИДУ»

Проект *Blue Ocean*, включая дизайн яхты, разработан в компании Damen Yachts. Судно выполнено в слегка брутальной, спокойной стилистике с уравновешенным профилем, высоким бортом в носовой части и надстройкой, занимающей больше половины длины корпуса. Над ней расположена компактная ходовая рубка с отрицательным углом лобового и кормового остекления.

С купальной платформы ступени ведут на главную палубу (ее также называют грузовой), которая используется для хранения тендеров и водных «игрушек». Здесь стоят RIB'ы: прогулочный, с мощными подвесниками, и явно профессиональный, водометный, с десятком кресел, на которых сидишь «верхом». Площадь 240 кв. м позволяет разместить на палубе погружаемый аппарат, аквабайки, подводные буксировщики Seabob и даже декомпрессионную камеру. Когда весь этот «москитный флот» на воде, палуба свободна и готова принять вертолет (он может понадобиться для доставки снабжения или персонала в море, площадка touch & go) или стать местом для «массовых мероприятий», например танцполом.

Основным отличием *Blue Ocean* от других лодок серии стал большой ангар на главной палубе, подходящий для различных целей, в частности, чтобы служить гаражом для хранения техники или быть мастерской. На его крыше могут уместиться лодка, квадроцикл или багги — нередко такие яхты высаживают гостей на берег, и приключения продолжаются уже на суше. Для разгрузки технопарка предназначен палубный кран-манипулятор грузоподъемностью 12 т (вылет стрелы — 5 м) или в корме монтируется спуско-подъемный комплекс с А-образной рамой.

Здесь же, в надстройке, находятся четыре двухместные гостевые каюты с туалетными комнатами, что существенно расширяет возможности основной яхты в части вместимости — пригласить на приключение можно больше людей, а также кают-компания и современно оборудованный камбуз.



ПАЛУБНЫЙ КРАН-
МАНИПУЛЯТОР,
ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЙ
ДЛЯ СПУСКА НА ВОДУ
ТЕНДЕРОВ ДЛИНОЙ
ДО 15 М И ДРУГОЙ
ВОДНОЙ ТЕХНИКИ

Планировка нижней палубы включает жилые помещения для экипажа. Каюта капитана в соответствии с вековой традицией находится на правом борту. Собственно, правый борт по-английски потому и называется Starboard — в прежние времена грузовые суда в шумных портах чаще швартовались левым бортом, и каюта капитана на правом была относительно тихим помещением. А кто на таком корабле капитан, если не звезда первой величины?

Оборудование ходовой рубки практически такое же, как и на коммерческом судне — обилием дисплеев, приборов и органов управления на посту управления *Blue Ocean* легко составит конкуренцию иной суперяхте. Сугубо профессиональное назначение и интерьер рубки не мешают наличию здесь большого мягкого дивана для любопытствующих.

За ходовой рубкой обнаруживается открытое пространство (сандек) площадью 50 кв. м, оборудованное диванами, шезлонгами и большим обеденным столом для трапезы *al fresco*. Отсюда можно любоваться морскими видами, оставаясь в тени под тентом. Доступ к носовой палубе, где есть еще одна отличная обзорная площадка, возможен из ходовой рубки.

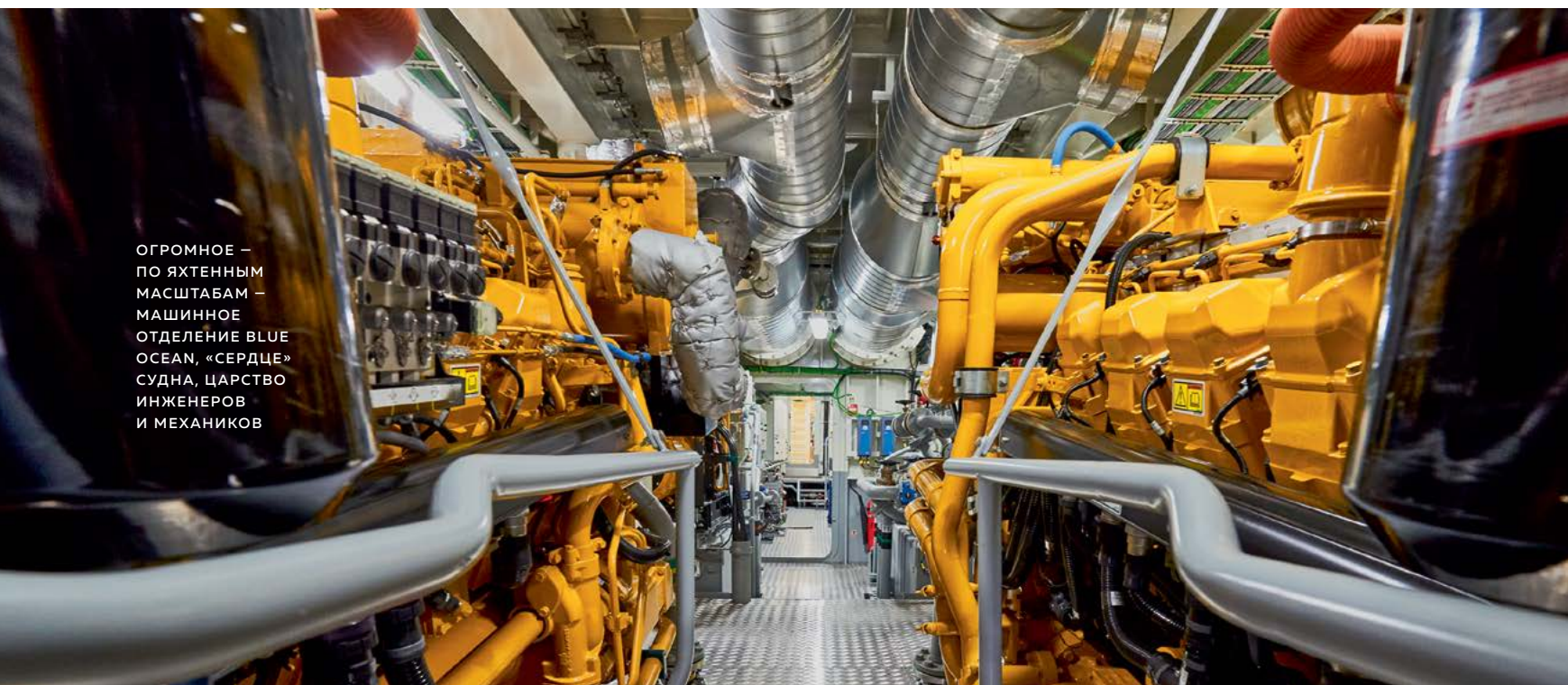
В гигантском моторном отсеке на нижней палубе (пожалуй, он уже заслуживает статуса машинного отделения) стоят агрегаты Caterpillar — четыре двигателя и три генератора; есть кладовые, холодильники, прачечная. Если пройти дальше в корму, попадаешь в огромное помещение — «пляжный клуб» и дайвинг-центр с гардеробной для одежды и гидрокостюмов, компрессорами и оборудованием EANx (Nitrox) для технического дайвинга. Сюда можно попасть также с кормовой платформы, подняв среднюю секцию ступеней.



ОТКРЫТАЯ ГОСТЕВАЯ ПЛОЩАДКА-ТЕРРАСА ЗА ХОДОВОЙ РУБКОЙ СУДНА



ИНТЕРЬЕР САЛОНА. ОТДЕЛКУ ЕГО И КАЮТ ЗАКАЗЧИК МОЖЕТ ВЫБРАТЬ НА СВОЙ ВКУС



ОГРОМНОЕ — ПО ЯХТЕННЫМ МАСШТАБАМ — МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ BLUE OCEAN, «СЕРДЦЕ» СУДНА, ЦАРСТВО ИНЖЕНЕРОВ И МЕХАНИКОВ

BLUE OCEAN
НА ХОДОВЫХ
ИСПЫТАНИЯХ
В МОРЕ



Для водной
техники на борту
судна хранятся
5000 л бензина

«OCEAN» В ОКЕАНЕ

Blue Ocean — яхта со стальным корпусом и надстройкой из легкого сплава. Клип, в котором яхту на верфи готовят к спуску, наглядно демонстрирует обводы корпуса с выраженной скулой и подъемом днища в корме, чтобы разместить пятилопастные гребные винты большого диаметра. Также хорошо видны два носовых подруливающих устройства, плавниковые успокоители качки и отвесный форштевень с брызгоотбойниками в три яруса. *Sea Axe* — так называется запатентованная верфью форма носовой секции для снижения сопротивления, безударного и безопасного прохождения больших волн. Обводы должны обеспечить высокую мореходность, что тоже важно для судна поддержки.

Четыре дизельных турбированных двигателя Cat 3512 мощностью по 1500 л.с. (1800 об/мин) обеспечат судну максимальную скорость свыше 20 узлов; их также можно использовать попарно или поодиночке, когда в этом есть необходимость. По данным верфи, на крейсерской скорости 10 узлов дальность плавания (без дозаправки) составит 5000 миль, а осадка 3,2 м позволяет судну заходить в мелководные акватории, например вблизи Багамских островов.

Строители больших яхт отслеживают растущий рынок судов, осуществляющих функции сопровождения и обеспечения яхт, и стремятся внедрять в такие проекты передовые технологии и конструкторские решения. Современное судно поддержки яхт должно быть по возможности быстрее материнской яхты, иметь большой запас хода, высокие мореходные качества, обширное палубное пространство и достаточные объемы под палубой, условия для комфортного размещения гостей. И даже, допуская, осуществлять функции спасателя и госпитального судна. Всем этим *Blue Ocean* располагает в достаточной мере. **MBY**

ПО ОБОРУДОВАНИЮ ХОДОВАЯ
РУБКА НЕ УСТУПАЕТ ТАКОВОЙ
НА САМЫХ СОВРЕМЕННЫХ
КОММЕРЧЕСКИХ СУДАХ



Длина
35,75 м

Ширина
7,90 м

Осадка (с пол-
ной загрузкой)
1,96 м

Вместимость
170 пер. т

Запас топлива
32 т

Запас воды
4000 л

Мощность
двигателей
2 × 1380 л.с.
(2 × 1622 л.с.)

Мощность
генераторов
70 кВт + 55 кВт

Каюты
5 + 3 (экипаж)



ASYMM

SANLORENZO SD118 ASYMMETRIC

Итальянская верфь Sanlorenzo масштабирует свою суперуспешную концепцию асимметричной яхты и готовит новую премьеру.

Текст: **Ольга Селезнева**

Фото: **Sanlorenzo**



ASYMMETRIC

Симметрия кажется нам красивой, но в природе нет ничего симметричного. Как в известном эксперименте: если зеркально отобразить каждую половину человеческого лица, получившиеся портреты будут не похожи ни друг на друга, ни на реального человека. Но в создании яхт и в их дизайне симметрия подразумевалась всегда. Есть даже шутка, что нужно сделать лишь половину работы: нарисовать лодку с одной стороны и отразить зеркально — во всяком случае, в том, что касается ее внешности. При планировке внутренних пространств у проектировщиков нет требования симметричности: их свободу творчества ограничивает только корпус судна. А что, если отказаться от симметрии и снаружи?

Именно этот вопрос стал отправной точкой принципиально нового подхода итальянской верфи Sanlorenzo, придумавшей концепцию асимметричных яхт. Идея асимметрии в яхтинге встречалась и раньше, но только на сравнительно небольших лодках: там, убрав, например, проход по палубе одного борта, можно было добавить дефицитное пространство рубке. Sanlorenzo первой реализовала асимметрию на крупных яхтах: сперва несколько лет назад появилась SL96 Asymmetric, за ней — еще более крупная SL102 Asymmetric. Концепция оказалась успешной настолько, что Sanlorenzo решила распространить ее и на модели серии SD: скоро дебютирует первая Sanlorenzo SD118 Asymmetric. Но это не простое повторение: по сравнению с асимметричными моделями SL, у нее на одну палубу больше, а значит, больше и пространства, и возможностей его использования.





«ПЛЯЖНЫЙ КЛУБ» В КОРМЕ
ПЛОЩАДЬЮ 19 КВ. М
С КОРМОВОЙ ПЛАТФОРМОЙ
НА ГИДРАВЛИКЕ И ДВУМЯ
ОТКИДНЫМИ ТЕРРАСАМИ,
УДОБНЫМИ ДЛЯ КУПАНИЯ
И ДАЙВИНГА

КОНЦЕПЦИЯ И РАЗВИТИЕ

Модели SD — исторически сильное «ядро» флота Sanlorenzo и воплощение самой философии верфи: в море нужно ходить безопасно, с комфортом и на такой скорости, чтобы наслаждаться жизнью, а не просто перемещаться из точки «А» в точку «Б». Эти солидные и элегантные яхты слегка напоминают трансатлантические лайнеры 30-х годов прошлого века, причем не только дизайном, но и внушительным запасом хода.

Все эти качества есть и у Sanlorenzo SD118, которая располагается ровно посередине модельного ряда SD. Она не самая большая, но по дизайну и планировке самая инновационная, причем ее асимметрия реализована иным способом, нежели у близких по длине моделей SL. Для примера возьмем ближайшую SL102 Asymmetric. С правого борта она выглядит традиционно — с палубой вдоль борта, тянущейся от кокпита в корме до носовой части. По левому борту проход убран, что позволило серьезно расширить салон главной палубы, а вверх идет панорамное остекление до самого флайбриджа. На SD118 это решение переехало «этажом» выше — на верхнюю палубу, где располагаются ходовая рубка и второй салон. Главная палуба при этом выглядит традиционно симметричной, но здесь тоже есть свои секреты...

ИНТЕРЬЕР И ПЛАНИРОВКА

Прогуляться снаружи вдоль главного салона не проблема: палубные проходы есть с каждого борта. Но примерно до середины корпуса; дальше идти по открытой палубе не получится, да и незачем: тут начинается личная зона владельца — до носа яхты и во всю ширину корпуса. А вопрос с открытым приватным пространством решает зона отдыха на носовой палубе. Благодаря такой планировке апартаменты владельца, во-первых, огромны для яхты такой длины: здесь разместились просторнейшая каюта с кабинетом и мини-гостиной, внушительные гардеробная и ванная комната. А во-вторых, они могут похвастаться панорамным видом с обоих бортов и дают возможность в любой момент выйти на свою палубу, минуя посторонние взгляды.

Остальную часть главной палубы занимают гостиная (в корме) и столовая (в центре). Около последней боковое остекление надстройки полностью раздвигается, а фальшборт откидывается, образуя террасу над водой. Камбуз располагается в непосредственной близости от столовой — это удобно. А тот факт, что он тоже попал в «зону расширения», позволил сделать его очень просторным и оснастить по стандартам лучших ресторанов: с горячей и холодной зонами, обилием места для хранения и дополнительной техники. Для команды камбуз — место, где сходятся все маршруты передвижения на борту: трап вверх ведет отсюда прямо в рубку, а трап вниз — в отсек экипажа. Здесь, в носовой части нижней палубы, находятся три каюты на 5–6 человек, салон команды, санузел и прачечная.

А вот парадная лестница для гостей, как часто бывает на Sanlorenzo, превращена в арт-объект: она упакована в прозрачный тоннель позади столовой и кажется парящей в воздухе. Спустившись по ней, попадаем в каюты гостей. Их четыре (как и ванных комнат), все одинаковы по размерам, могут оборудоваться кроватями любых форматов и даже объединяться попарно, формируя большие сьюты.

Попасть на верхнюю палубу гости могут как по внутренней лестнице из салона, так и по открытой, из кокпита. Центральную часть палубы занимает еще один закрытый салон, более приватный, но не маленький: он расширен до линии правого борта. Таким образом, открытый палубный проход есть только на левом борту, и здесь предусмотрена еще одна откидная терраса. Ближе к носу — полностью выделенная рубка футуристического вида, а между ней и салоном есть пространство, которое можно использовать по своему усмотрению: оборудовать там объемное хранилище или дополнительную каюту для капитана, обеспечив ему быстрый доступ к штурвалу в любое время дня и ночи.



АНДРЕЙ ЛОМАКИН,
генеральный директор
Sanlorenzo Russia

Sanlorenzo снова удивляет! Беспрецедентные планировочные и технические решения, которые ранее можно было встретить только на мегаяхтах, становятся доступными на яхтах длиной 30–35 метров. Sanlorenzo переосмысливает концепцию жизни на борту и снова подтверждает звание трендсеттера индустрии.



Основные идеи
Sanlorenzo SD118 –
комфорт в море,
автономность
и элегантность

ОТКРЫТЫЕ ПАЛУБЫ

Остальные части верхней палубы — открытые пространства: обеденная зона al fresco с огромным столом (в корме) и лаунж-зона (в носу). Последняя, кстати, соединяется лестницей с приватной террасой владельца в носовой части главной палубы, но этот путь можно перекрыть. Еще выше — флайбридж. Его в базовой версии можно превратить в «пляжную» зону с лежаками, шезлонгами, баром, джакузи и прочим, но здесь у будущих владельцев SD118 полная свобода выбора. Открытый кинотеатр или танц-пол — тоже неплохие идеи...

Еще одна обширная «гостиная» на воздухе, а заодно «парадный вход» на борт — кокпит главной палубы; он же является и доступом на «пляж». Вся кормовая часть SD118 была основательно пересмотрена по сравнению с другими моделями линейки SD и сейчас представляет собой «пляжный клуб» площадью 19 кв. м. Наряду с опускающейся на гидравлике кормовой платформой, здесь есть две откидные террасы по бортам, удобные для загорания, плавания, дайвинга, посадки в тендер и т. д. Для «малого флота» рядом с моторным отсеком предусмотрен обширный гараж, куда помещаются большой тендер, гидроцикл и масса водных «игрушек» поменьше.



СТОЛОВАЯ В ЦЕНТРЕ
САЛОНА ГЛАВНОЙ ПАЛУБЫ



ИНТЕРЬЕР САЛОНА ГЛАВНОЙ
ПАЛУБЫ С ОСТЕКЛЕНИЕМ
ВО ВСЮ ВЫСОТУ И ЗОНОЙ
ГОСТИНОЙ В КОРМЕ



ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА И ПЕРСПЕКТИВЫ

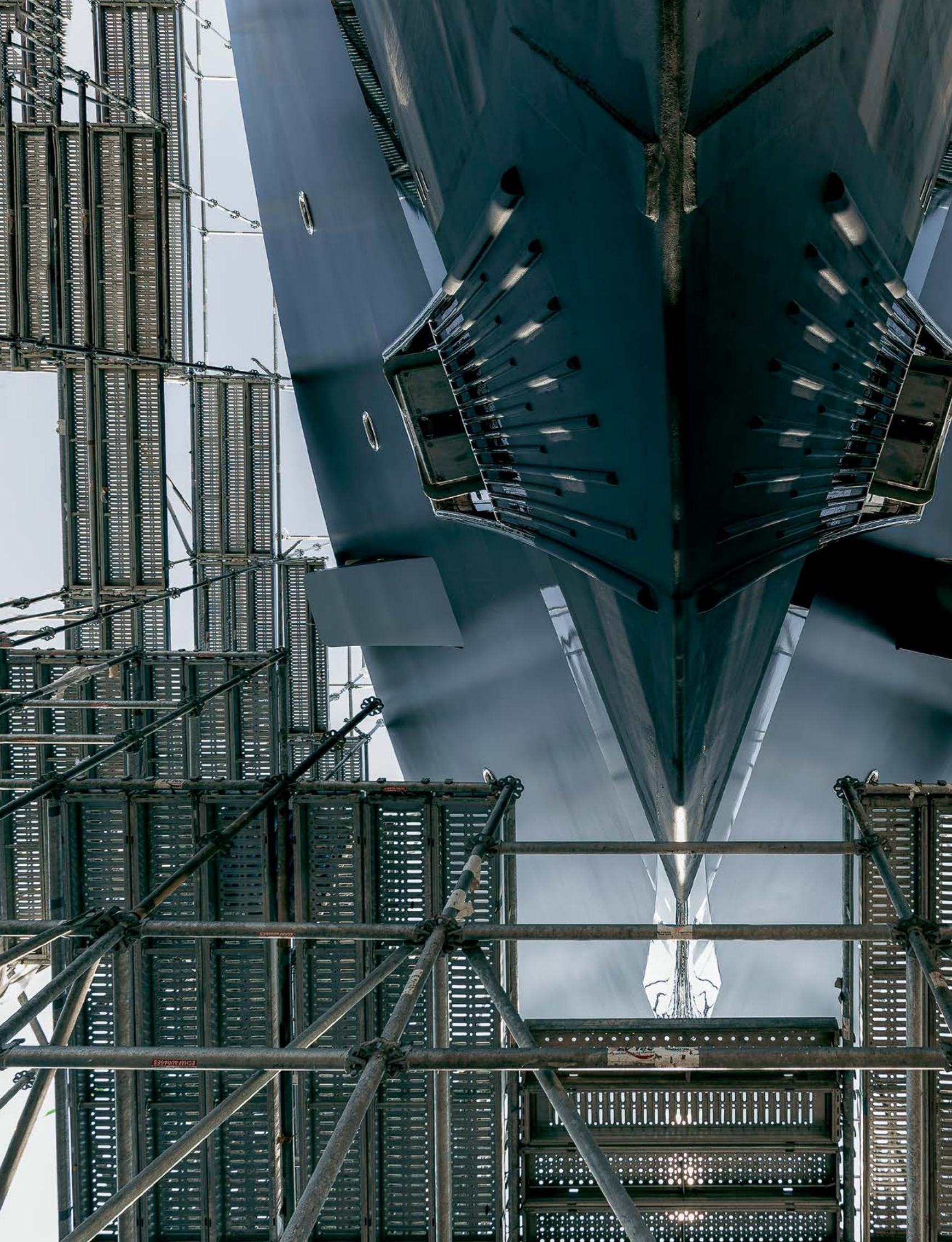
Яхты Sanlorenzo переходного режима движения (к этому типу принадлежит серия SD) созданы не для рекордов скорости, а прежде всего для комфортного хода, но при этом их не назовешь тихоходами. Для SD118 предлагается два варианта моторной установки. Если выбрать двояные двигатели MTU 10V 2000 M86 по 1380 л.с., расчетная максимальная скорость составит 19 узлов. На узел выше дадут более мощные Caterpillar C32 Acert по 1622 л.с. Стоит ли такая прибавка дополнительных 484 «лошадей» и увеличения расхода топлива на полном ходу на 15% (40 л/ч), решать вам. Фактические данные по скорости, расходу топлива и дальности плавания появятся позже, после первых тест-драйвов. Но так или иначе, от SD118 можно ожидать изрядного запаса хода, и не только в экономичном режиме на 11 узлах: он предусмотрен для случаев, когда минимальный расход топлива в абсолютном приоритете, например на перегоне яхты или для действительно дальних путешествий, когда никто никуда не торопится.

Официальная премьера Sanlorenzo SD118 планируется в сентябре на Cannes Yachting Festival 2021. Там будет представлен первый корпус с интерьерами, разработанными студией Zuccon International (фото, которые вы видите на этих страницах). Однако уже сейчас проданы и находятся в процессе постройки пять корпусов, что для яхты таких размеров, тем более еще не представленной «живьем», — показатель, близкий к рекордному. Причина тому — успех предыдущих асимметричных моделей, а также тот факт, что в год Sanlorenzo спускает со стапелей ограниченное число корпусов — порядка пятидесяти. По сути, востребованность бренда заставляет желающих становиться в очередь заранее.

Кстати, в числе строящихся корпусов — яхта с особой версией интерьера от знаменитого дизайнера Патриции Уркиолы, которая уже разрабатывала для Sanlorenzo интерьер младшей модели SD96. Тот проект оказался настолько впечатляющим, что именно его, без внесения каких-либо изменений, заказали уже неоднократно. Впрочем, ничто не мешает разработать и абсолютно индивидуальный интерьер — собственно, в этом и заключается суть подхода Sanlorenzo. Как любят говорить на верфи, яхта Sanlorenzo всегда отличается от остальных. Даже от других Sanlorenzo. **МВУ**



АПАРТАМЕНТЫ ВЛАДЕЛЬЦА
В НОСОВОЙ ЧАСТИ ГЛАВНОЙ
ПАЛУБЫ ПРОСТО ОГРОМНЫ.
ПОМИМО САМОЙ КАЮТЫ, ЗДЕСЬ
РАСПОЛОЖИЛИСЬ КАБИНЕТ,
ГОСТИНАЯ И ГАРДЕРОБНАЯ



ЦЕННОСТЬ ХОРОШЕГО ПЛАНА

В конце ноября впервые в цифровом формате, что неудивительно для минувшего года, прошел очередной форум YARE (Yacht Refit & Aftersales Experience). Это важная B2C-конференция, где встречаются капитаны, брокеры, представители верфей, производители оборудования и разнообразной яхтенной продукции, чтобы обсудить насущные вопросы — от законодательных и экологических норм до кибербезопасности, чартера и, конечно, рефита.

Текст: **Ольга Селезнева**

Фото: **Lürssen/Marcus Meyer, Lusben, Monaco Marine**

Важность рефита сложно переоценить: рано или поздно он потребуется любой яхте, а значит, каждый владелец и капитан, планируя это долгое и дорогостоящее мероприятие, должен знать, с чем придется столкнуться. Собственно, семинар по рефиту так и назывался: «Ценность хорошего плана. Как сохранить время, деньги и не разочароваться».

О том, что в рефите критически важно планирование, мы писали уже не раз, хотя повторить эту простую истину совсем не вредно. Понятно и то, что события могут пойти не по плану, особенно если в нем не учтены какие-то неочевидные вещи. Возможен и обратный вариант: план работает куда лучше, если использовать скрытые резервы. К тому же взгляды на план рефита у его участников могут сильно различаться. Как же составлять этот план и на что обращать внимание?

ГДЕ ПРОВОДИТЬ РЕФИТ?

Тема масштабного рефита особенно актуальна для суперяхт. Например, если яхта занята в чартере, она просто обязана выглядеть безупречно, чтобы не сдавать позиции на чартерном рынке и возвращать инвестиции владельцу. Лодки также зачастую уходят на рефит почти сразу после смены хозяина. Поэтому график рефита, технического и эстетического, запланирован в жизненном цикле суперяхты чуть ли не с момента постройки.

Большинство европейских верфей, работающих в этом бизнесе, расположены на Средиземном море — поближе к «местам обитания» яхт. При этом ключевые производители, которые активно зазывают на рефит свои лодки, находятся в Германии и Голландии. Какие выгоды они сулят владельцам и капитанам яхт, чтобы убедить их отправиться за рефитом на север Европы?

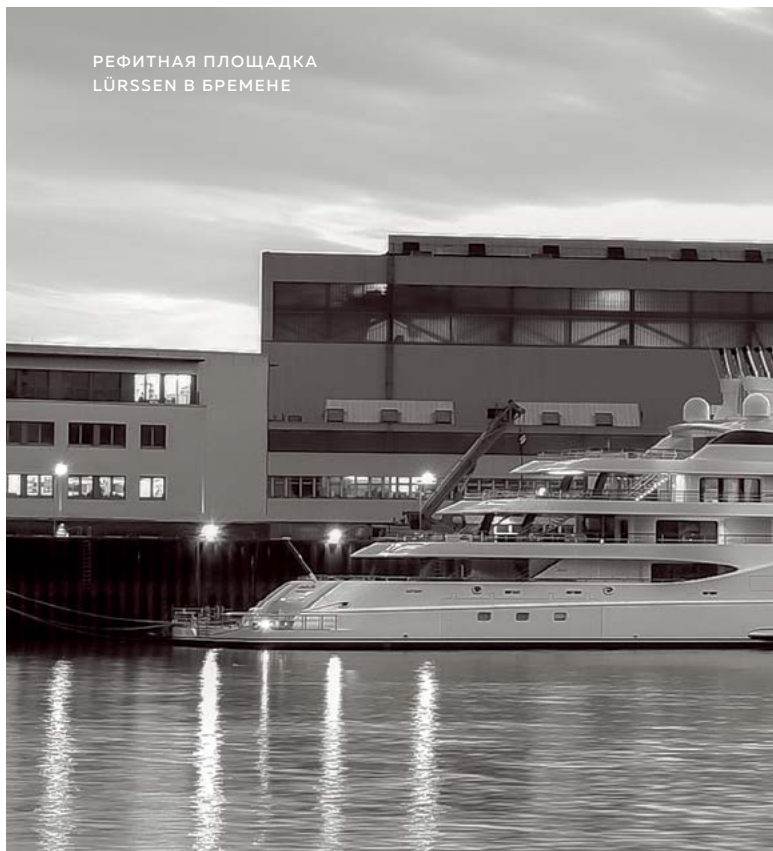
Альберто Перроне, директор по продажам, яхтенному сервису и рефиту Lürssen Yachts

Я смотрю на всех нас, «рефитчиков», как на врачей. В этом смысле Lürssen — хороший доктор, способный провести серьезное вмешательство, более комплексное и требующее специальных навыков. К сожалению, мы далеко от Средиземноморья, в Германии, но так уж вышло, что здесь глубокие традиции судостроения и огромная сеть субподрядчиков. Я бы не стал утверждать, что мы предлагаем больше, чем другие, но мы определенно «врачи» для особенных операций и в плане комплексного подхода даже немного впереди остальных.

Взгляды
на план рефита
могут сильно
различаться



РЕФИТНАЯ ПЛОЩАДКА
LÜRSEN В БРЕМЕНЕ



Готовиться к рефиту яхты нужно очень заранее, как это принято в коммерческой морской индустрии

РЕФИТНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ИЛИ СПЕЦИАЛЬНАЯ ВЕРФЬ?

Большинство верфей, где строят яхты, занимаются и рефитом: направление получило заметное развитие после 2008 года, когда многие обратили внимание на этот сектор. Наряду с ними есть верфи, которые специализируются исключительно на ремонте. Чем различаются их услуги и набор возможностей?

Танги Дюкро,
коммерческий директор Monaco Marine

Фактически разница в том, что мы занимаемся яхтами разных брендов. Поэтому Monaco Marine нейтральна, не отдает предпочтения каким-то именам и старается адаптироваться к любому проекту. У нас более гибкая политика, и, как правило, мы поддерживаем связь с верфями, которые эти яхты строили. Мы вместе ищем правильные решения для клиента и порой следуем их указаниям, ведь они знают судно лучше нас. Правда, случается, что отношения с производителем не самые лучшие, и тогда верфь не хочет делиться информацией. Этот фактор тоже стоит учитывать, планируя рефит на специализированной верфи.

Мирко Марани,
технический менеджер Lusben Refit & Repair

У Lusben, которая входит в Azimut-Benetti Group, три производственные площадки: в Ливорно, Виареджио и Варацце. Все они предоставляют разные виды сервиса и ориентированы на яхты определенной длины. Кроме того, у нас серьезное логистическое преимущество: на всех площадках марина находится рядом с верфью — это важный аспект для рефита, плюс можно гибко сочетать возможности всех площадок.

ЗАЧЕМ НУЖЕН МЕНЕДЖМЕНТ ЯХТ?

Кто составляет план рефита и следит за его исполнением? Нередко сам капитан, но чаще, особенно в случае крупных яхт, непосредственное участие в планировании и надзоре за рефитом принимает управляющая компания.

Марко Росси,
директор компании Hill Robinson

У нас около 200 сотрудников: технические и проектные менеджеры, конструкторы, судостроители, сюрвейеры, бывшие капитаны и механики. Когда вы имеете дело с недвижимостью, вам говорят: «Место, место и еще раз место». В случае с верфью это «переговоры, переговоры и еще раз переговоры» — все должно быть вовремя и в рамках бюджета. Готовиться к рефиту нужно заранее, как это принято в коммерческой морской индустрии. Процесс начинают не за три месяца, а гораздо раньше, причем приходят на верфь уже со всеми расчетами.



РОЛЬ КАПИТАНА И КОМАНДЫ

Даже при наличии управляющей компании капитаны всегда вовлечены в рефит, ибо никто не знает яхту лучше, чем они. Однако зачастую у капитана просто нет возможности для качественного планирования: даже простое сравнение потенциала верфей занимает массу времени...



Пьерлуиджи Ипполити,
капитан яхты *Nafisa*

В отличие от регулярного обслуживания яхты и даже более серьезных работ: окраски корпуса или глубокой технической инспекции (сюрвея), — планирование масштабного рефита чрезвычайно важно. Я капитан 50-метровой яхты, и для такого судна план рефита обычно составляет управляющая компания. Так что первая задача — присоединиться к команде менеджмента и постараться понять объем работ, прикинуть план и начать сравнение возможностей и репутации верфей — они могут быть очень разными. Иногда даже сложно определить, каким образом сравнивать, ведь это не только вопрос местонахождения верфи. Главное — как там подходят к работе, какое внимание уделяют каждой детали и процессу в целом. У одних перекраска яхты займет три месяца, у других — девять, но и результат может быть абсолютно разным. Правда, это очень сложно — предпочесть одной верфи другую: большинство из них обеспечивают хорошие результаты. Так что капитану вместе с командой менеджмента надо постараться подвести владельца к правильному решению.

Нужно заранее все понять, съездить на верфь, и если она далеко от постоянного места базирования яхты, возможно, спланировать переходы так, чтобы быть ближе. В равной мере владелец должен понимать весь процесс; решение перекрасить яхту принимается заранее, а не внезапно по окончании сезона, когда слишком поздно. И, конечно, в рефите важна работа всей команды яхты: требуется компетентность в каждой области. Я знаю немало, поскольку пришел с небольших яхт, где все делаешь сам: ты и капитан, и инженер, и стюард, а порой еще и кок... Но это не означает, что я знаю всё...

В рефите важна работа всей команды



Альберто Перроне, директор по продажам, яхтенному сервису и рефиту Lürssen

Баланс между капитанами и управляющими компаниями — вопрос деликатный. Нередко капитан настолько загружен, что у него просто нет возможности заниматься долгосрочным планированием. В этом случае мы рады, когда подключается яхтенный менеджмент со своими экспертами. При большом объеме разнообразных работ действительно нужна управляющая компания, чтобы обозначить перспективы и задать максимально точные вопросы. Верфи требуется полная ясность в отношении того, что она должна «подать на стол». Образно говоря, вам могут подать две пиццы «Маргарита», не уточнив, что в одной есть оливки. И в этом смысле возможности капитана и управляющей компании очень сложно сравнивать.

МЕНЕДЖМЕНТ ОЖИДАНИЙ

Верфи нередко критикуют капитанов за то, что те не закладывают достаточно времени на работы и в целом не планируют рефит заранее. В «горячее» время это приводит к борьбе за доступные слоты и вынуждает верфи работать в авральном режиме. Капитаны упрекают верфи за непрозрачность в описании работ и неконкретность коммерческих предложений. Управляющая компания имеет свой взгляд на эти вопросы, а владельцам, которые оплачивают счета, зачастую на борту важнее эстетическая, а не техническая сторона дела...



Марко Росси,
директор компании Hill Robinson

Бывают ситуации, когда капитаны приезжают на верфь, не продумав перечень работ. Помимо планирования, важно, чтобы в команде менеджеров управляющей компании были люди, умеющие спорить с капитаном. Еще одна их ключевая задача — объяснять владельцу порядок работ. Тот, как мы знаем, думает о деньгах, и это важно. Однако не менее важны правильная сертификация и хорошая команда. Часто владельцы на первое место ставят не безопасность или ключевые работы, а эстетику: новый диван, бассейн побольше... Все это хорошо, но нужно уметь расставлять приоритеты. Вы увеличили «пляжную» зону, а люди там спотыкаются на ступенях...

Пьерлуиджи Ипполити,
капитан яхты *Nafisa*

Мы только что закончили масштабный рефит, и я многое знаю из собственного опыта. Но в следующий раз я подготовлюсь еще лучше, и появятся специфические запросы для некоторых видов работ. Вы приходите на верфь не просто с просьбой перекрасить лодку: вам надо, чтобы ее перекрасили нужным образом и в требуемые сроки. Иногда вы думаете, что ваш запрос уже включает определенные вещи, но потом узнаете, что «это» не входит, а «то» не обсудили. Например, в перечне работ есть сервисное обслуживание якорной лебедки, и выясняется, что для верфи это означает замену масла, а вы ожидали сервис деталей. Я согласен с тем, что доверие необходимо, но его нужно заслужить: все работы следует четко прописывать. Тут сравнили верфь с врачом, но когда я прихожу к врачу из-за проблем со здоровьем, он говорит мне, что следует делать. А верфи порой спрашивают, чего хотим мы. То бишь, кто здесь врач: вы или я? Иногда все просто, но бывает, что нужен совет.



Танги Дюкро,
коммерческий директор Monaco Marine

Клиентам и капитанам важно и самим понимать, что нужно сделать: объяснять им это не входит в задачи верфи. Решает всегда владелец яхты, команда формирует его пожелания и сообщает нам. Иногда списки работ очень точны — нет вопросов, все ясно. А бывает, мы получаем табличку в Excel с минимумом информации, и нам особенно нечего ответить: мы не знаем нюансов, особенно если не видели лодку. И еще одна проблема... Иногда капитаны и команда просто не понимают, сколько времени и людей нужно для подготовки абсолютно точного коммерческого предложения. Это не так просто, особенно сейчас.



ОДНА ИЗ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПЛОЩАДОК LUSBEN REFIT & REPAIR В ВАРАЦЦЕ (ЛИГУРИЯ)

ТЕХНИЧЕСКИЕ СЮРПРИЗЫ

Что делать, если перечень работ выходит за пределы бюджета и временные рамки, когда в процессе рефита обнаруживаются новые проблемы? Как спрогнозировать сюрпризы или попытаться их избежать?

Альберто Перроне, директор по продажам, яхтенному сервису и рефиту Lürssen

Эта большая опасность присутствует всегда. Чем крупнее и старше яхта, тем выше риск. Не хочу быть скучным, но главное — знание лодки, которое есть у людей, работающих на борту. Единственный вариант, как снизить риск до минимума, — фиксировать все неисправности. И, как в любых отношениях, важно быть готовым к сюрпризам, а не просто надеяться, что их не возникнет. Возможно, чего-то не увидел капитан, или поменялся бортинженер, или менеджмент что-то упустил... Так или иначе, все следует обрабатывать в прозрачном режиме, все проблемы и предложения выкладывать на стол. А если кто-то знает волшебную формулу, как полностью избежать таких сюрпризов, держите ее при себе: вы будете единственным, кто сделал такое открытие.

Марко Росси, директор компании Hill Robinson

Когда вы обнаруживаете «слона в комнате», важно действовать сообща: с капитаном, командой, верфью, — чтобы выяснить, что произошло и почему. Если вы приходите к сюрвейеру классификационного общества или регистра, а тот находит нечто, что ему не нравится, вы, конечно, можете возразить: «Другой сюрвейер сказал, что все в порядке». Но это, к сожалению, не поможет, и работы придется проводить в любом случае. То же самое, когда что-то вышло из строя или вы этого ожидаете — в конце концов, все равно придется исправлять. И если капитан, менеджмент, верфь не скрывают проблему от владельца и объясняют ему техническую сторону, все пройдет гораздо проще.

Опасность обнаружить во время рефита новые проблемы есть всегда, поэтому так важно вовремя фиксировать неисправности на борту



ЕЩЕ ОДНА РЕФИТНАЯ ПЛОЩАДКА LUSBEN, ВХОДЯЩЕЙ В AZIMUT-BENETTI GROUP, РАСПОЛОЖЕНА В ВИАРЕДЖИО

ЗОЛОТЫЕ СОВЕТЫ

Танги Дюкро, коммерческий директор Monaco Marine

Лучший совет, который я могу дать владельцу, — при сравнении верфей принимать во внимание риски. Верфи в индустрии рефита делятся на два сегмента: с полным проектным менеджментом и те, что работают с подрядчиками (contractors friendly), где проектного менеджера у вас не будет — вы организуете работы сами. Такие верфи пытаются сравнивать, но это бессмысленно: в большинстве случаев на подрядной верфи вы подписываете контракт с компанией на сумму, в 5–10 раз превышающую ее активы, а это большой риск. Если что-то пойдет не так, вы можете не добиться возмещения. А верфь с проектным менеджментом — большая структура, где вы получаете гарантии финансовой стабильности.

Альберто Перроне, директор по продажам, яхтенному сервису и рефиту Lürssen

Выбирайте верфь, у которой есть веские аргументы, но готовьтесь к худшему. Знаю — звучит ужасно, но это всегда правильно, поскольку ставки высоки, а период рефита долгий, особенно в нашем случае: мы имеем дело с очень крупными яхтами и большими объемами работ. Также выбирайте финансово стабильную верфь, где между людьми сложились хорошие отношения. Это позволяет конструктивно преодолевать сложности.



ПОРА НА РЕФИТ?

Из-за существующих сейчас ограничений на путешествия многие владельцы не могут использовать свои яхты. Были прогнозы, что немало людей захотят потратить «время ковида» как раз на рефит. А как обстоят дела в реальности?

Танги Дюкро, коммерческий директор Monaco Marine

Думаю, рефит страдает. По одной простой причине: многие не готовы затеять многомесячный проект, когда нет даже понимания, как провести Рождество. Нестабильность и неуверенность побуждают откладывать решения. Конечно, интерес к рефиту на рынке есть, но для многих он сейчас не в приоритете. Хорошая новость состоит в том, что лодки продаются. Это означает, что в ближайшие годы у владельцев возникнет желание или необходимость провести рефит. Я считаю, что лучшее время для этого — через 2–3 года после покупки. Тогда вы будете точно знать, что хотите сделать, а до этого сможете как следует подготовиться.

Мирко Марани, технический менеджер Lusben Refit & Repair

В этой странной ситуации, повлиявшей на весь мир, непонятно, как строить долгосрочные планы. Но, боюсь, пора торопиться: если владельцы яхт вдруг «хором» решат провести работы до начала сезона, всем нам придется трудиться очень быстро. И все же мы надеемся, что у всех будет возможность сделать необходимое и сезон 2021 года пройдет в позитиве. **MBY**



D-TWIN

Флот суперяхт Feadship
достаточно велик,
и компания уже давно
ведет контрольное
наблюдение
за 35 судами



КРЫША ЕДЕТ ОТ ЖАРЫ

Верфи долго не знали, как подступиться к оценке влияния температурных и механических деформаций конструкций суперяхт на подвижки их интерьеров. Ответ на этот вопрос дали цифровые двойники.

Текст: **Антон Черкасов-Нисман** Фото: **Feadship**



Потрясающе, здорово, классно... Такой набор эпитетов обычно слышат на выставках представители верфей, демонстрирующие свои новые суперяхты. К ним могут добавиться «невероятно» и «поразительно», если речь идет о нетривиальных лодках вроде *Feadship Pi*, которую показали на Monaco Yacht Show 2019 и недавно назвали лучшей моторной яхтой года. Расточая комплименты ее масштабному остеклению, интерьерам и новаторским инженерным решениям, мало кто понимает, какой пласт фундаментальных исследований лежит в их основе.

В процессе эксплуатации любое судно испытывает целый комплекс нагрузок, вызывающих деформацию его конструкций. Если для военных, офшорных и коммерческих судов критические условия и нагрузки хорошо изучены и описаны, то для суперяхт они не так уж важны, поскольку те избегают штормов и большую часть времени простаивают. Поэтому предельные механические нагрузки, равно как и усталость металла, у них крайне редки.

Однако непредвиденные деформации корпуса и надстройки суперяхт все же могут приводить к таким нежелательным последствиям, как заклинивание широких сдвижных дверей и гаражных люков, рост нагрузок на архитектурно-строительное стекло (structural glass, то самое панорамное остекление) и появление посторонних звуков в помещениях.

Чтобы понять, какие факторы и в какой степени провоцируют это, в Feadship используют виртуальные модели построенных яхт. Тема цифровых двойников весьма перспективная, но для небольших верфей, выпускающих по три-четыре уникальные яхты в год, сложная и дорогая, поэтому подобные разработки ведут всего несколько производителей и, естественно, держат их в строгом секрете. Начав осваивать это направление, Feadship поставила задачу научиться оценивать подвижки интерьеров (внутренней отделки) в реальных, а не в тестовых условиях.

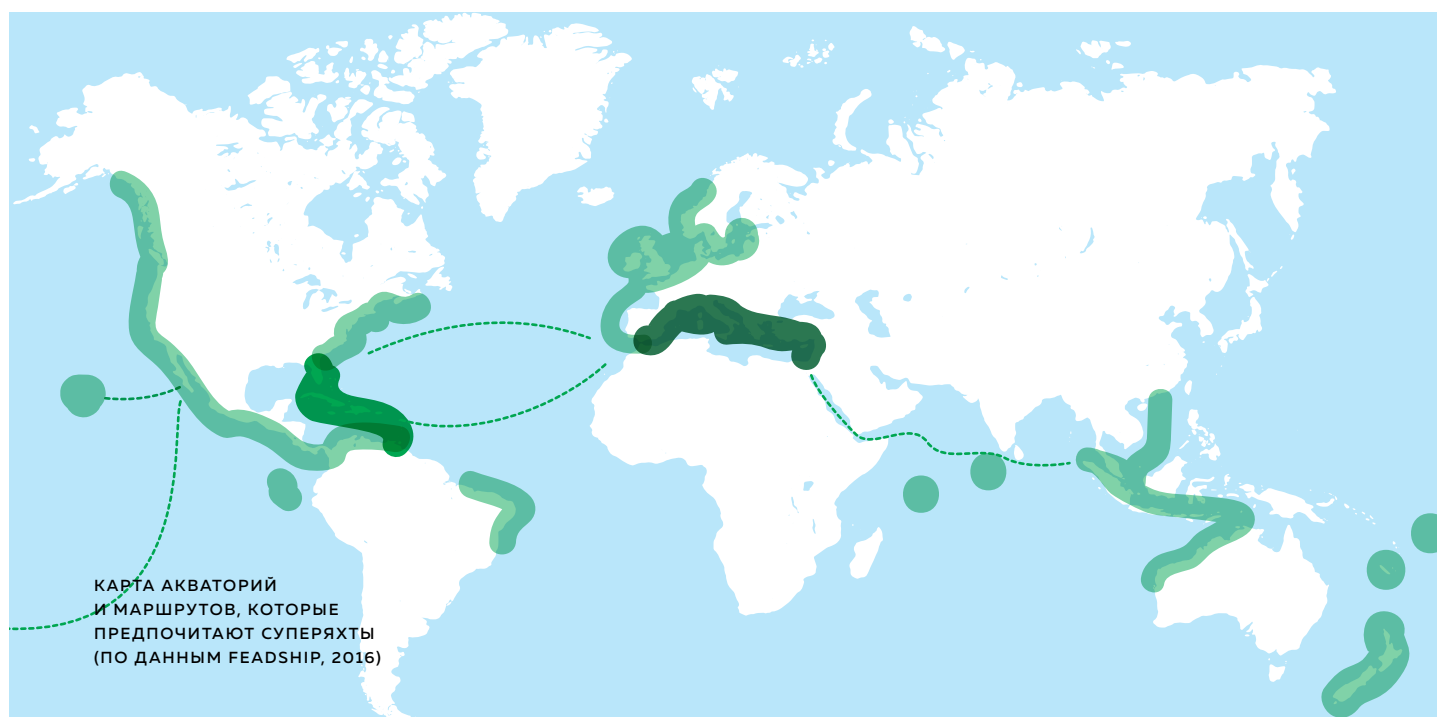
ЗАЧЕМ ЭТО НУЖНО?

Дело в том, что интерьеры на суперяхтах обычно оторваны от конструктивных элементов корпуса и надстройки. Это позволяет снизить уровень шума и вибрации, но приводит к тому, что «интерьерные вкладки» в помещениях могут сдвигаться. До недавнего времени

на Feadship использовали нормативные зазоры, некогда определенные на основе эмпирических данных, но когда в дизайне появилось больше стекла, такой подход перестал удовлетворять конструкторов, и потребовалось разработать систему оценки движения интерьеров.

Флот суперяхт Feadship достаточно велик, и компания уже более пяти лет ведет контрольное наблюдение за 35 судами на основе открытых данных AIS, собирая информацию об их местоположении и скорости для создания сценариев использования. Затем к этому добавляют метеоданные (температуру воздуха и воды, характеристики волны и т. д.) и определяют реальные средние и пограничные условия эксплуатации, в которых оказываются яхты. Понятно, что в эту базу данных не попадают экстремальные штормы, но достаточно детальное представление о жизни яхт она все же дает.

Непредвиденные деформации конструкций могут приводить к нежелательным последствиям



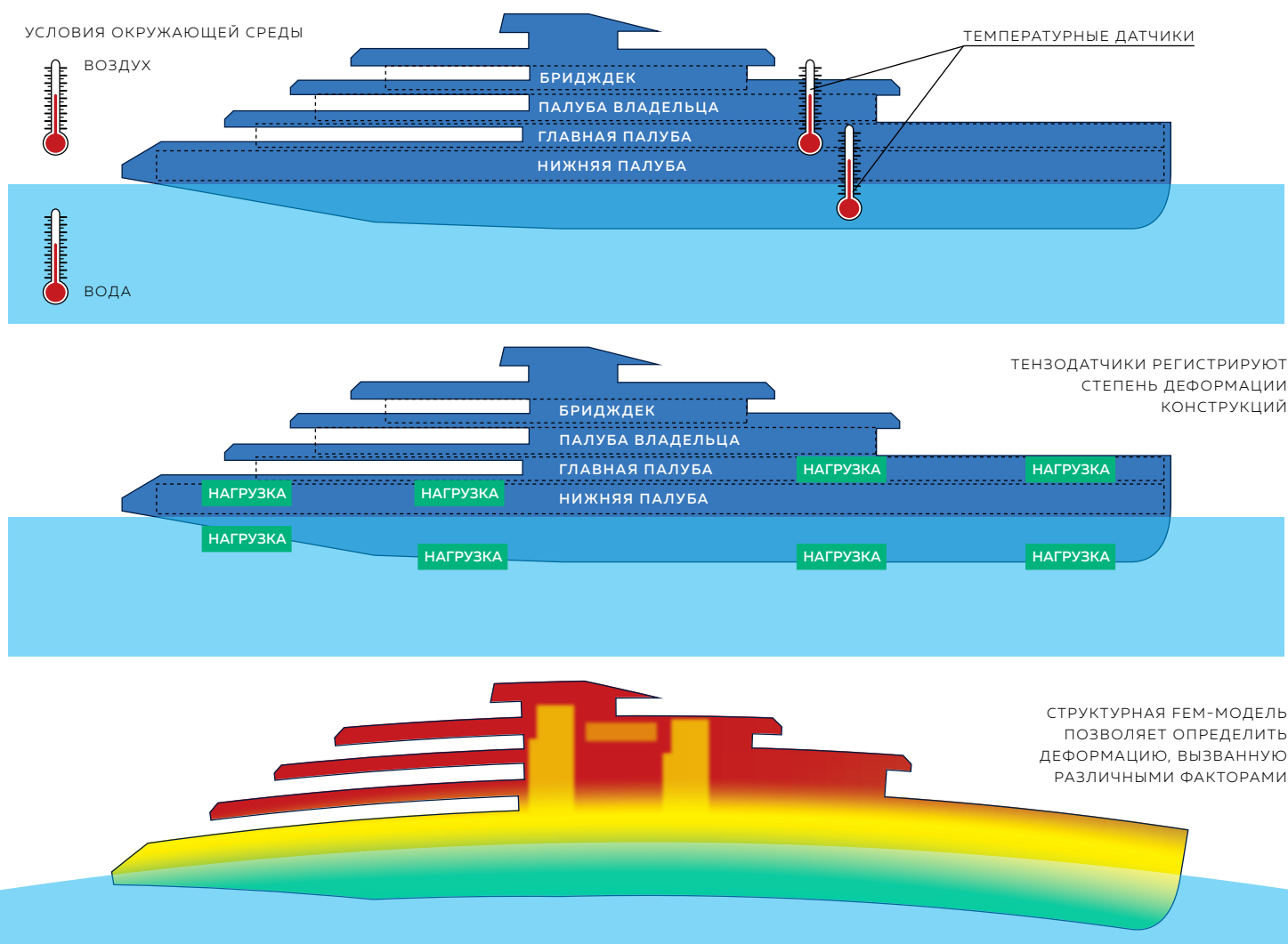


СХЕМА ПОСТРОЕНИЯ ЦИФРОВЫХ ДВОЙНИКОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТЕМПЕРАТУРНЫХ И ТЕНЗОДАТЧИКОВ

ДАННЫЕ НА ВХОДЕ И ВЫХОДЕ

Для четырех яхт из своего контрольного флота Feadship создала цифровые двойники. Для этого потребовалось наладить сбор данных от бортовых систем (скорость, курс, положение корпуса, обороты двигателей, уровень жидкости в танках, распределение веса и др.) и еще на стадии строительства оборудовать эти суда тензодатчиками и датчиками температуры. Вся эта информация вместе с метеоданными дает реальное, а не теоретическое представление о том, что именно происходит с яхтой в конкретный момент времени. Инженеры загружают ее в модель для проведения анализа методом конечных элементов (3D FEM) — ту самую, что используется при строительстве и сертификации яхт Feadship, и выуживают из нее много интересного.

Наиболее полезными цифровые двойники оказались для понимания того, как на подвижки интерьеров влияет температура.

«Казалось бы, что тут сложного? — рассказывает Мартайн ван Вийнгаарден, старший научный сотрудник

Feadship. — Берем информацию о погоде в конкретном месте в нужное нам время, добавляем показания бортовых датчиков, измеряющих температуру корпуса ниже ватерлинии и в разных точках надстройки, загружаем в FEM и получаем картину деформаций от температурной нагрузки, которая должна совпадать с показаниями тензодатчиков. Звучит просто, но не работает, поскольку яхты ходят в разных акваториях, от экватора до полярных широт, где совершенно различные условия, поэтому знание температуры в одной точке не дает полной картины. К тому же тензодатчики измеряют общую деформацию, вызванную комплексом факторов, а не только изменением температуры».

Чтобы решить эту задачу, пришлось научиться выделять в массиве данных тепловую и механическую деформации, а в пределах последней вычленивать деформации, вызванные волнами, меняющейся скоростью, заполнением танков и т. д. Сделать это удалось через оценку частоты изменения нагрузок, после чего FEM позволила оценить подвижки интерьеров.

ЯХТА

Если в качестве примера взять 70-метровую яхту и теоретически оценить продольный выгиб корпуса в разных местах на разных палубах, как того требует, например, регистр Ллойда, то пик придется на область в районе 40 м от кормы, где растяжение палуб надстройки составляет почти миллиметр на метр. Искривление конструкций при этом в основном приходится на кормовую часть, где достигает 1,8 мм/м (рис. 1).

А что происходит с этой яхтой в реальных, вполне обычных условиях? Скажем, температура в помещениях +21 °С (работает кондиционер), температура воды и корпуса ниже ватерлинии +15 °С, температура светлых частей надстройки +50 °С, темных — +65 °С. Такое состояние может быть летом в Северном море, где Feadship проводит ходовые испытания своих судов. Но посмотрите, насколько реальный выгиб корпуса, а значит, и подвижки интерьера, отличается от теоретического, и причиной тому не механические, а температурные деформации (рис. 2).

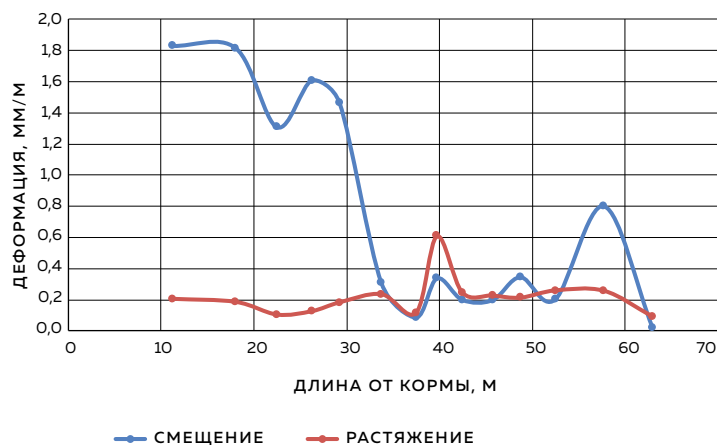


РИС. 1. ТЕПЛОВАЯ ДЕФОРМАЦИЯ КОНСТРУКЦИЙ: ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ РАСЧЕТ СРЕДНЕГО ВЫГИБА ЯХТЫ ДЛИНОЙ 70 М

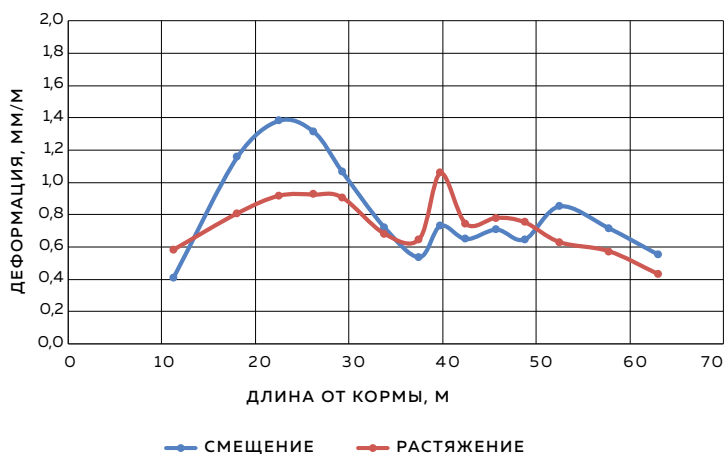


РИС. 2. ТЕПЛОВАЯ ДЕФОРМАЦИЯ КОНСТРУКЦИЙ: РАСЧЕТ НА ОСНОВЕ РЕАЛЬНЫХ ДАННЫХ, СОБРАННЫХ В ИЗВЕСТНЫХ УСЛОВИЯХ

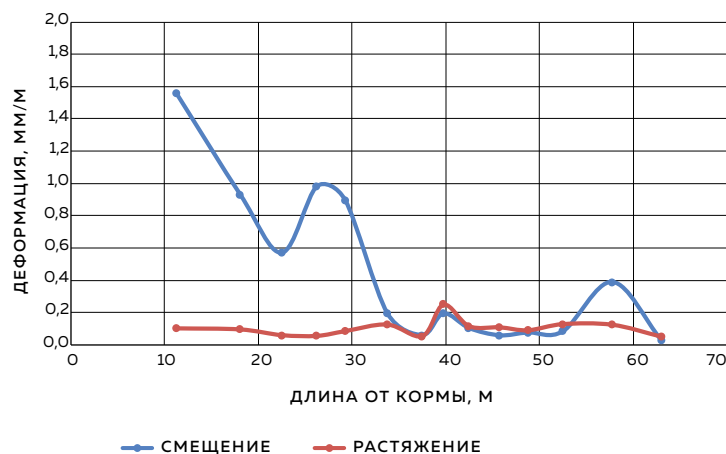
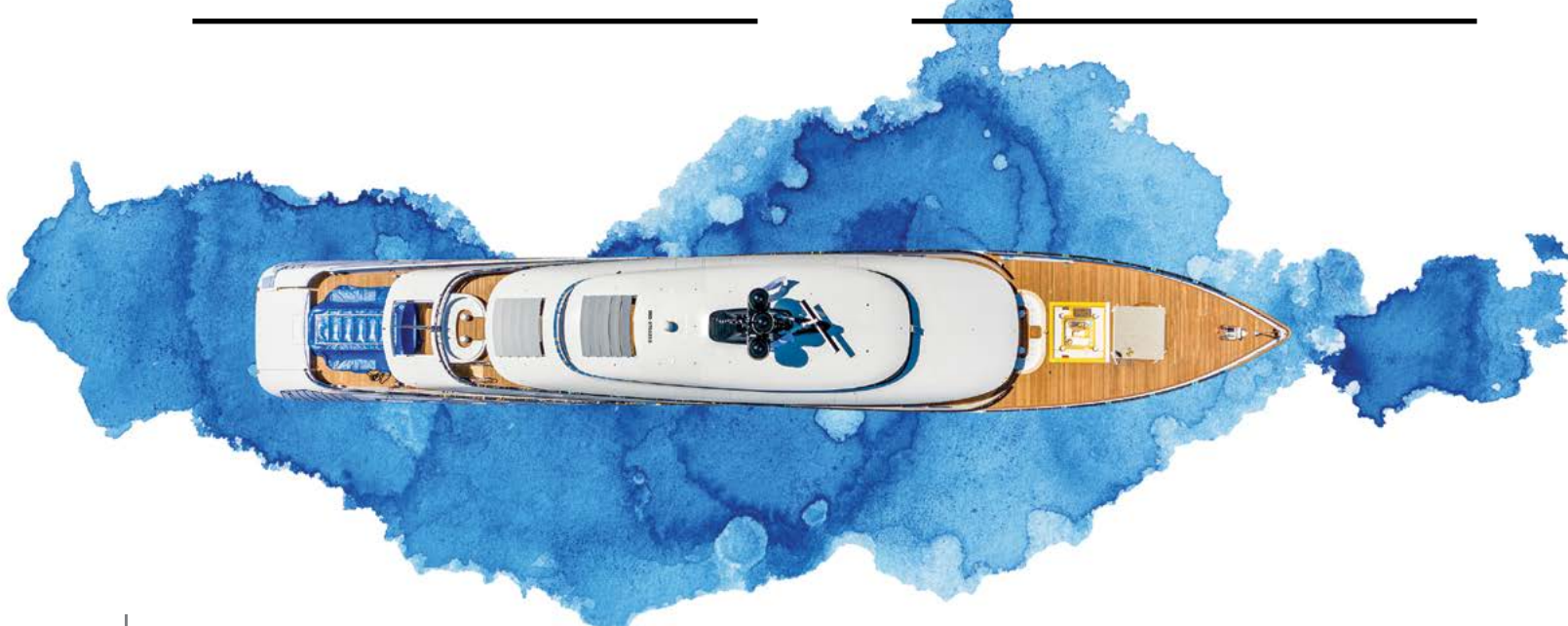


РИС. 3. МЕХАНИЧЕСКАЯ ДЕФОРМАЦИЯ КОНСТРУКЦИЙ НА ВОЛНЕ: РАСЧЕТ НА ОСНОВЕ РЕАЛЬНЫХ ДАННЫХ, СОБРАННЫХ В ИЗВЕСТНЫХ УСЛОВИЯХ



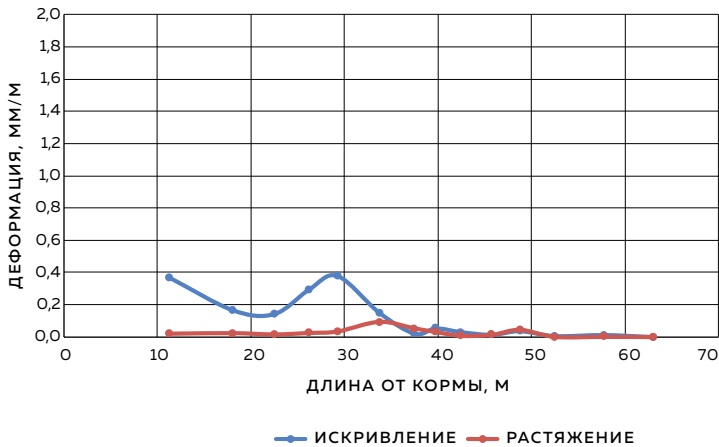


РИС. 4. МЕХАНИЧЕСКАЯ ДЕФОРМАЦИЯ КОНСТРУКЦИЙ В РЕЗУЛЬТАТЕ СКРУЧИВАНИЯ: ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ РАСЧЕТ ДЛЯ ЯХТЫ ДЛИНОЙ 70 М

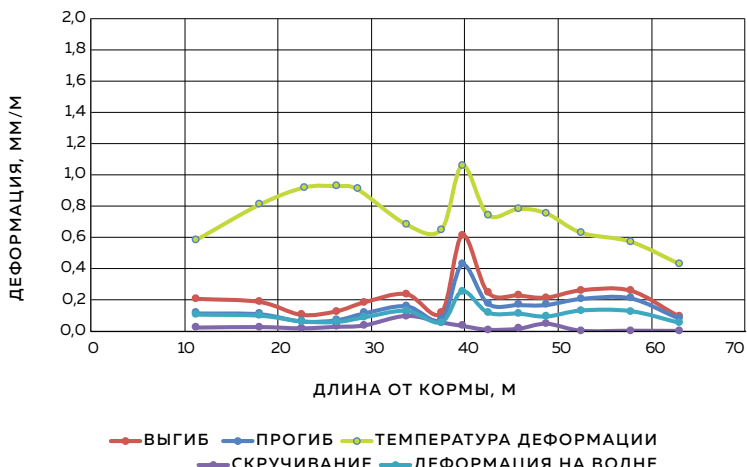


РИС. 5. РАСТЯЖЕНИЕ НАДСТРОЙКИ ЯХТЫ, ОБУСЛОВЛЕННОЕ РАЗЛИЧНЫМИ НАГРУЗКАМИ



РИС. 6. ДЕФОРМАЦИЯ ПРИ ВЫГИБЕ НАДСТРОЙКИ ДВУХ РАЗЛИЧНЫХ ЯХТ

Таким образом, выяснилось, что в реальности температура окружающей среды влияет на деформацию корпуса гораздо больше, чем считали в Feadship, а волны, напротив, значительно меньше. Например, на волне высотой 1,25 м с периодом 6 секунд при скорости судна 12 узлов корпус и надстройка испытывают минимальное растяжение, а интерьеры почти не смещаются (рис. 3).

Изгибаясь на волне, корпус яхты испытывает не только растяжение и сжатие, но также скручивание. По словам Мартайна ван Вийнгаардена, правильно оценить его очень трудно, ибо яхту сложно поместить в условия, требуемые для решения задачи, и пока приходится рассматривать только крайние теоретические значения (рис. 4).

НАУКА И ЖИЗНЬ

Графики, конечно, убедительные, но как использовать полученные данные на практике? Во-первых, база яхт, изученных с помощью цифровых двойников, позволит сравнивать их по степени деформации и оптимизировать конструкцию проектируемых судов, адаптируя зазоры интерьеров под конкретные зоны на борту (рис. 5 и 6).

«На целостность интерьеров сильнее всего влияют влажность и температура, поэтому эти факторы постоянно контролирует система кондиционирования, — говорит Мартайн ван Вийнгаарден. — Однако посторонние звуки в интерьере, даже оторванном от конструкции, могут появляться как раз из-за подвижек, и это важно предотвращать, правильно подбирая зазоры и скользящие друг относительно друга материалы».

Во-вторых, Feadship уже применяет эту методику для оценки деформаций рядом с зонами, где установлены широкие сдвижные двери, крупные откидные секции корпуса (гаражи, «пляжные клубы») и используется архитектурно-строительное стекло. Наконец, подобные цифровые двойники позволяют быстро выявлять возможные аномалии и определять, когда судну требуется внеплановое обслуживание или рефит.

Ну а поскольку датчики монтируют и подключают еще в процессе строительства судна, они порой дают любопытную информацию для размышлений. Так, например, однажды инженеры Feadship пришли на работу в один из эллингов в Маккуме и обнаружили, что находящаяся там на достройке яхта изогнулась, как банан. Дело было в понедельник, и причину скоро выяснили. Оказалось, что на выходных в доке включили отопление, и из-за несимметричной подачи тепла левый борт нагрелся чуть сильнее правого, отчего корпус «поехал» на 40 мм. Как только отопление выключили, «банан» выпрямился, а конфигурацию отопительной системы после этого случая изменили. А ведь могла и крыша поехать! **МВУ**

ПО СЛЕДАМ КАПИТАНА ФРАНКЛИНА

Последний раз *Erebus* и *Terror* видели в августе 1845 года в море Баффина. Корабли ждали, когда отступят льды, чтобы отправиться на поиски Северо-Западного прохода. Дождались, подняли якоря, распустили паруса — и исчезли.

Текст: Борис Денисов

В этой истории вопросы громоздятся друг на друга, как торосы у островов Канадского архипелага, ставших последним пристанищем экспедиции Джона Франклина. Вопросы, вопросы... Их так много, что они не могли не породить миф, где выдумка подменяет правду, женщина оказывается сильнее государства, бескорыстие мешается с тщеславием, а обман соседствует с благородством.



СЭР ДЖОН ФРАНКЛИН.
ЛИТОГРАФИЯ
(WELLCOME LIBRARY, LONDON)

ЕСТЬ ЛИ ПРОХОД?

Вот с чего в британском Адмиралтействе решили, что Северо-Западный проход вообще существует? Должно быть, в это очень хотелось верить.

На заре эпохи Великих географических открытий существовало три пути из Европы в богатые страны Востока. Один пролегал по суше, и его контролировали турки. Морской путь вокруг мыса Доброй Надежды держали под контролем португальцы, Магелланов пролив — испанцы, причем ни те ни другие не собирались объяснять, по какому праву они объявили себя хозяевами этих частей океана. Понятия «свобода морей» тогда не существовало. Когда же выяснилось, что попасть в Тихий океан можно, обогнув мыс Горн, ситуация несколько упростилась, но не настолько, чтобы не искать другие пути на Восток, пусть и окольные.

Нельзя сказать определенно, как возникла мысль о Северо-Западном проходе. Какие-то «достоверные» свидетельства встречались в древнеримских документах. Осторожные намеки позволял себе Марко Поло. В 1527 году англичанин Роберт Торн в письме королю Генриху VIII предложил себя в качестве первопроходца, считая ссылки на сплошные льды несостоятельными, поскольку «нет необитаемых земель и непроходимых морей».

ПОЧЕМУ ФРАНКЛИН?

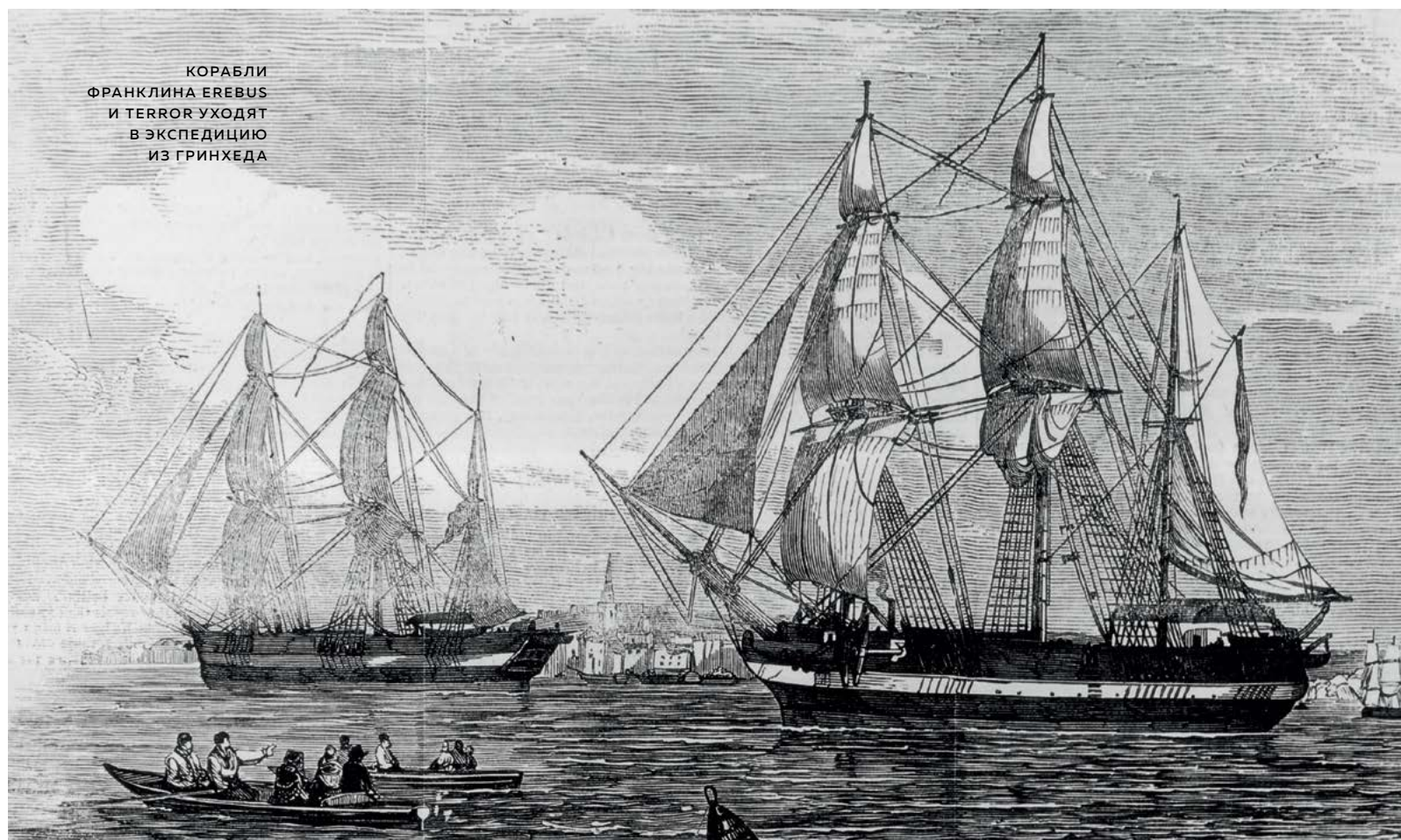
Прошло еще 200 лет, и ирландец Артур Доббс стал агитировать англичан заняться поисками прохода, подозревая, что «Компания Гудзонова залива» его уже открыла, но молчит, оберегая свою монополию на торговлю пушниной.

Одновременно получила распространение идея Открытого полярного моря. Дескать, всякому известно, что лед вначале образуется у берега, и если пробиться через неширокий ледовый барьер, то дальше будет свободная вода «до самого полюса». Абсурдность утверждения, игнорирующего базовые климатические факторы, была очевидна, тем не менее все новые экспедиции, не смущаясь неудачами предшественников, устремлялись на север в надежде на успех. Фактически они двигались наобум, на собственный страх и риск, но парадоксальным образом добытые ими сведения подтверждали умозрительные теории географов о существовании Северо-Западного прохода.

К 40-м годам XIX века стало казаться, что не хватает всего одного шага: неизученными и непройденными оставались какие-то 600 миль от Баффиновой Земли на запад, а там уже начинались места, куда время от времени заглядывали американские китобои. Сделать этот шаг и предстояло Джону Франклину.

Это было вынужденное решение. Уильям Парри, кандидат номер один, отказался, сославшись на нездоровье. Второй номер — Джеймс Росс, покрывший себя славой в антарктическом плавании, — тоже отказался, связанный обещанием жене никогда больше не забираться далеко ни на север, ни на юг. Еще двое, Джордж Бак и Джеймс Фитцджереймс, не нашли поддержки из-за молодости одного и строптивости другого. Наконец, пятого кандидата, Френсиса Крозье, «забраковали» по причине низкого происхождения, да к тому же он был ирландцем. Следующим в очереди стоял Джон Франклин; вот ему и сделал предложение Джон Барроу, второй секретарь Адмиралтейства, возглавлявший Арктический совет — неформальное объединение побывавших за Полярным кругом и вернувшихся оттуда. Он прекрасно знал, что получит согласие: на то имелось несколько причин.

Дело в том, что отношение к Франклину в Великобритании было неоднозначным. Одни его превозносили, другие отдавали должное, но с оговорками. Безусловно, много испытавший и многих переживший, он был человеком опытным и отважным. В его послужном списке было участие в разгроме датского флота под Копенгагеном, французского и испанского флотов при Трафальгаре, он был ранен в бою под Новым Орлеаном. Также



КОРАБЛИ
ФРАНКЛИНА EREBUS
И TERROR УХОДЯТ
В ЭКСПЕДИЦИЮ
ИЗ ГРИНХЕДА

Плыть по морям, которых нет на карте, — вот жизнь, достойная мужчины!

ФРАНЦУА МУСЕН.
EREBUS ВО ЛЬДАХ
В 1846 Г. (NATIONAL
MARITIME MUSEUM,
GREENWICH,
LONDON)

Франклин числился в составе экспедиции к берегам Австралии, а в 1818 году бороздил северные воды в районе Шпицбергена.

Год спустя Франклин высадился на берег Гудзонова залива и оставался в тех краях долгих три года, исследовав со своим отрядом около 1000 км арктического взморья. Выдающееся достижение, однако из 23 человек команды Франклина погибли 18. Даже в те годы, когда жизнь моряков ценилась невысоко, это было чересчур. И Франклину обязательно поставили бы это в вину, если бы не его книга, повествующая об экспедиции, написанная ярко и талантливо, а главное — правдиво. Франклин живописал лишения, которые выпали на их долю: они страдали от холода и голода, ели мясо околелых оленей карибу, варили кожаную обувь, соскребали лишайник со скал, а потом... Доктор Ричардсон, товарищ и помощник Франклина, не без оснований заподозрил в каннибализме и застрелил индейца-переводчика по имени Мишель.

Читатели были в восторге, хотя и содрогались от ужаса. В Джоне Франклине они видели рыцаря без страха и упрека, хотя британское Адмиралтейство собиралось наказать его как никудышного организатора, а лучше — покарать. Общественное мнение возобладало, а начальство такого не прощает, и было ясно, что Франклину когда-нибудь все припомнят. Тогда же в светских салонах начались сплетни, якобы руководитель экспедиции остался жив только потому, что сам не брезговал человечинной.

В 1825 году Франклин уже в звании капитана вновь был в Северной Америке, в неизведанных землях, и вернулся на родину три года спустя, потеряв всего двух человек: одного по болезни, а другого из-за несчастного случая.

Меж тем давний гадкий слушок, как он убедился, лишь истончился, но не исчез. Да и почести, которых удостоивался Франклин, все больше раздражали его начальство в Адмиралтействе. И почести немалые: Джона Франклина наградили золотой медалью Географического общества, Оксфордский университет присвоил ему степень доктора, а король возвел в рыцарское достоинство; теперь его следовало называть «сэр Джон».

Высочку требовалось осадить, и Франклина назначили командиром фрегата в Средиземном море, а в 1837 году вызвали в Лондон и в ультимативной форме — согласие или отставка — предложили должность вице-губернатора Австралии, а конкретнее — управлять Землей Ван-Димена, позже названной Тасманией.

Это был сущий край света, место, куда десятилетиями ссылали преступников «на перевоспитание». Отбыв срок, они становились фермерами, но редко когда — законопослушными гражданами. Среди прочего это проявлялось в жестоком обращении с аборигенами, которых безжалостно истребляли. И вдруг появляется вице-губернатор с не похожими на привычные взглядами: он запрещает преследовать туземцев, требует гуманного отношения к каторжникам и слишком много позволяет своей супруге, невесть кем себя возмнившей. Несколько лет прошли в тягостной атмосфере интриг, после чего Джон Франклин был уволен по доносу.

Вернувшись в 1843 году в Англию, Франклин вновь взялся за перо, чтобы описать свой семилетний труд на посту вице-губернатора Австралии. Он не считал нужным смягчать оценки, недоговаривать, и потому его книга стала сенсацией: люди передовых взглядов увидели в нем

своего сторонника, а консерваторы дружно на него ополчились, ведь Франклин, описывая свои старания во благо поселенцев, фактически обвинял прежнюю администрацию едва ли не во всех смертных грехах.

Поэтому, отправляя Джона Франклина на поиски Северо-Западного прохода, его недоброжелатели, с одной стороны, радовались возможности избавиться от 59-летнего «революционера» и, с другой, искренне желали ему неудачи, иначе славы только бы прибавилось. Поэтому денег на организацию экспедиции не жалели, а Джон Барроу громко заявлял, что у Франклина будут самые лучшие корабли, оснащение и экипаж.

САМЫЕ ЛУЧШИЕ?

Названия кораблей экспедиции Франклина повергали в трепет: *Erebus* («Мрак») и *Terror* («Ужас») — бывшие военные корабли, крепкие и прочные, на которых Джеймс Росс ходил к берегам Антарктиды. Их носовую часть обшили железом, чтобы корпуса могли проламывать лед, обшивку усилили двумя слоями дуба и кедра, что увеличило толщину бортов до 10". В трюмах установили паровые машины, которые вращали гребные винты и подавали в трубы пар для обогрева жилых помещений.

Однако эти усовершенствования вместе с тоннами угля и запасами продовольствия увеличили и без того немалую осадку кораблей, что ограничивало свободу маневра в местах мелководных проливов между островами Канадского Арктического архипелага. Кроме того, безмерно отяжелевшие суда превратились в неповоротливые «табакерки», как их называли злые языки, ни под парусами, ни «под паром» не способные двигаться быстрее пяти узлов.

С паровыми машинами тоже было непросто. В те годы существовали гораздо более мощные судовые двигатели, а тут машины от паровозов, и всего-то чуть более 20 л.с.! Объяснение такому предпочтению имелось: коли корабли всяко не смогут взять на борт столько угля, сколько потребуется, чтобы пройти весь путь «под паром», а работать будут в основном на обогрев в месяцы вероятных зимовок, следует прежде всего озаботиться экономичностью машин. Однако для работы паровых двигателей требуется много пресной воды, для которой в трюмах разместили объемные цистерны и оборудование для дистилляции. А это еще дополнительный вес... Странно, что все эти факторы были сочтены несущественными.

С провизией тоже не все вышло гладко, хотя поставщики старались всю, и на корабли ее было погружено более 100 т в расчете на три года. Мука, галеты, солонина, квашеные овощи, копчености; только шоколада было взято 9450 фунтов, а лимонного сока (лучшее средство от цинги) — 9300 фунтов. И, конечно же, консервы, мясные и овощные — почти 10 000 банок. Вот только привозили их в порт до последнего дня перед отплытием, и качество их вызывало опасения.

Также на *Erebus* и *Terror* погрузили оружие — в достатке мушкетов, дробовиков, пороха. А еще научную аппаратуру, дагерротипную камеру, механическое пианино, библиотеку из 1200 томов, столики для игры в триктрак, столовое серебро, хрусталь и фарфор. Огромные тюки с одеждой из шерсти, парусины и тюленьей кожи еле поместились в корабельных баталерках. И для полноты картины: был еще один подарок — ручная обезьянка, чтобы господа офицеры ненароком не заскучали. Перипетии ее судьбы, как и большинства членов экспедиции Джона Франклина, неизвестны: возможно, ее съели.



EREBUS И TERROR СРЕДИ АЙСБЕРГОВ. ГРАВЮРА (АЛЬМАНАХ «ПОЛЯРНЫЙ МИР», 1874)

ЧТО МОЖЕТ ЖЕНЩИНА?

Джон Франклин принял команду 7 февраля 1845 года и получил официальные инструкции от Адмиралтейства 2 мая. В плавание экспедиция вышла 19 мая из Гринхеда: корабли провожала десятитысячная восторженная толпа. Сделав остановку в гренландском заливе Диско, где с кораблей по нездоровью и за провинности было списано пять человек, *Erebus* и *Terror* с экипажами из 129 человек (из них 24 офицера и 102 матроса) на борту отправились вглубь Северного Ледовитого океана.

Миновал год, закончился другой, а от Джона Франклина не было вестей. В Адмиралтействе успокаивали себя тем, что продовольствия на кораблях достаточно. Но проходили месяцы, и лорды заволновались, тем более что их яростно обвиняла в бездеятельности Джейн Франклин. Леди Джейн через улицу от здания Адмиралтейства сняла дом, который вскоре стали называть «Батарей»: отсюда ей было удобно «стрелять» по чиновникам морского ведомства. Эта женщина сыграла заметную роль в том, что происходило в дальнейшем, и потому вот ее история.

Джейн Гриффин сблизилась с Франклином после смерти от туберкулеза его первой супруги Элеоноры Порде. Джон тогда был в экспедиции. Будучи подружкой Порде, Джейн поклялась, что не оставит их дочь Иза-

беллу. Самого исследователя по возвращении в Англию она тоже окружила вниманием и заботой, а в 1828 году Джон Франклин и Джейн Гриффин поженились.

В отличие от большинства женщин викторианской Англии, чопорных и домовитых, Джейн Франклин была натурой бойкой, непоседливой. Она обожала путешествовать — на кораблях, в каретах, верхом на лошадях и верблюдах, пешком. Исколесила Европу, Северную Африку, Ближний Восток. Оказавшись с мужем в Тасмании, шокировала местное общество своим «разнузданным» поведением: забиралась в дебри, поднималась на горные вершины... Вместе с тем супруга вице-губернатора основала научное Королевское общество (первое за пределами метрополии), открыла школу для мальчиков и девочек, купила 130 акров земли для ботанического сада в окрестностях будущего города Хобарта. Судачили, будто именно она, а не муж, управляет колонией.

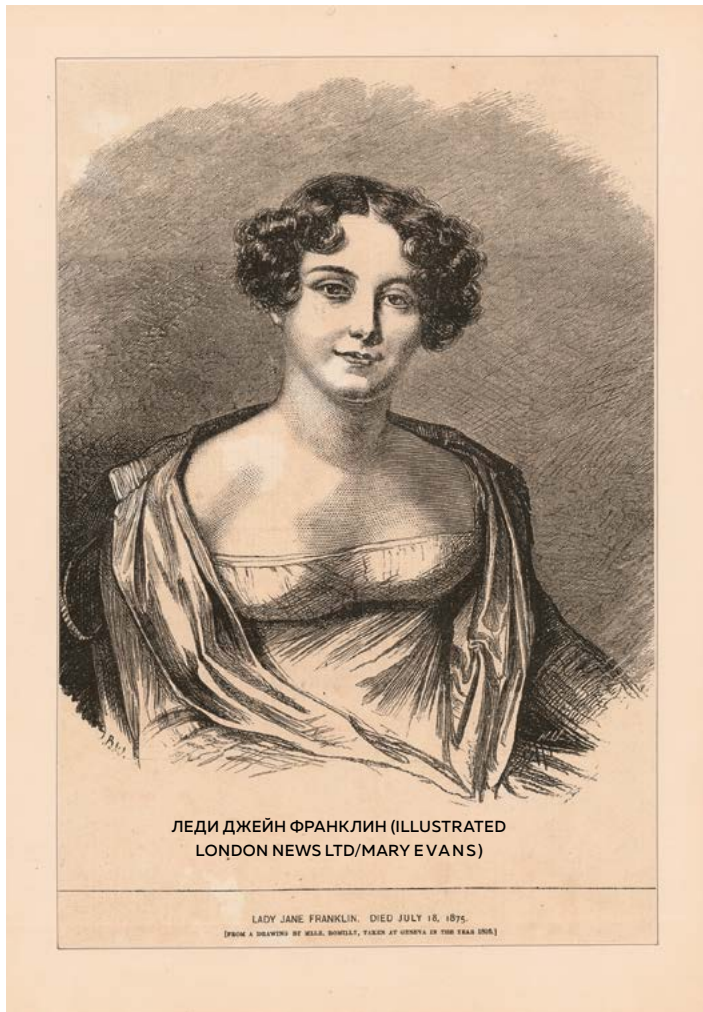
...И вот Джон Франклин пропал. Предчувствие худого не обмануло леди Джейн. Она помнила свой промах незадолго до отплытия кораблей. Мужу нездоровилось, он спал на диване, а Джейн сидела рядом и шила флаг (такова была традиция), который ее супруг должен взять с собой и водрузить... по ту сторону Северо-Западного прохода. Подумав, что мужу холодно, закончив работу, Джейн набросила флаг ему на ноги. Проснувшись, Франклин вскричал: «Зачем? Разве ты не знаешь, что флагом покрывают покойников?»

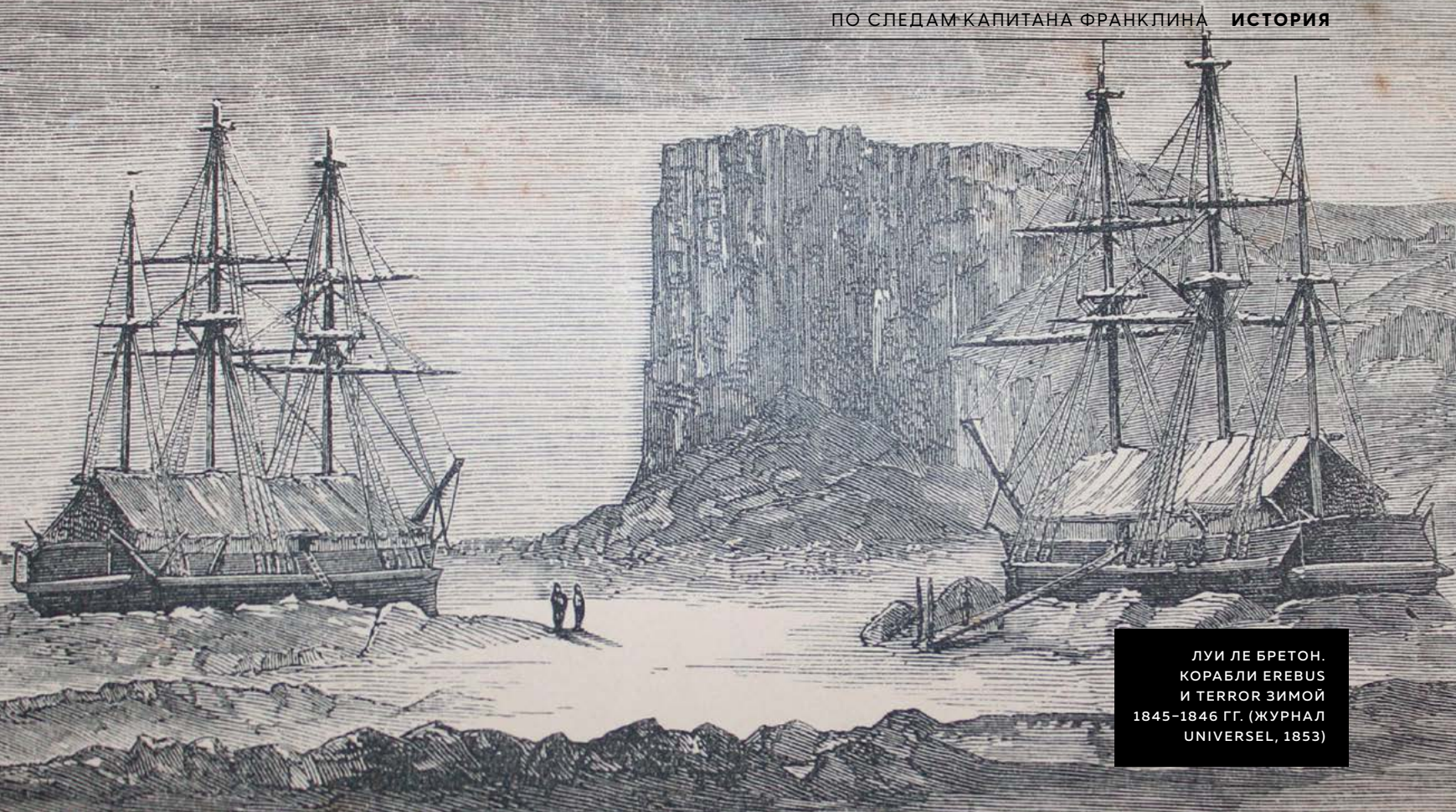
Этот прискорбный случай леди Джейн предала гласности лишь много лет спустя. Пока же, наряду с атаками на Адмиралтейство, она обратилась за поддержкой в газеты. И те расстарались, представив отношения между Франклином и его женой в столь любимых в то время сентиментальных выражениях: «О, это любовь без арктических границ!» Ответом читателей на призывы леди Джейн стала критика Адмиралтейства, молитвенные сессии и откровения медиумов.

Джейн Франклин прислушивалась к свидетельствам ясновидящих, которые впадали в транс и «улетали» в Америку, чтобы найти там *Erebus* и *Terror* и узнать о состоянии их экипажей. Видения экстрасенсов обнадеживали: люди живы, корабли целы, только затерты льдами. Лорды Адмиралтейства, естественно, относились к «потусторонним данным» как к форменному мракобесию, но громко заявлять об этом не решались: люди бы их не поняли.

Сложно сказать, чья это заслуга, но в 1848 году на поиски Франклина и его команды отправились три экспедиции: в Берингов пролив отплыл капитан Мур, из Канады по суше шел отряд Джона Ричардсона и Джона Рэя, на пролив Ланкастер взял курс авторитетный Джеймс Росс. С ним леди Джейн послала супругу письмо: «Любовь моя, если ты получишь это письмо, пусть облегчит оно твои страдания».

Экспедиции вернулись ни с чем. Тогда британское Адмиралтейство объявило: любое судно, которое сможет оказать помощь пропавшей экспедиции Джона Франклина, получит в награду 20 000 фунтов стерлингов, и 10 000 будет выплачено тому, кто сообщит достоверные сведения о ней.





ЛУИ ЛЕ БРЕТОН.
КОРАБЛИ EREBUS
И TERROR ЗИМОЙ
1845-1846 ГГ. (ЖУРНАЛ
UNIVERSEL, 1853)

ПОЧЕМУ ОСТАНОВИЛИСЬ?

В 1850 году не менее 16 экспедиций (британских, американских, частных) общей численностью 700 человек участвовали в поисках кораблей Франклина. И надо быть справедливым, не все бились исключительно за обещанную награду. Кто-то действовал из благородных побуждений, а кем-то руководило тщеславие — о пропавшей экспедиции говорили во всем мире.

В августе того же года на островке Бичи в проливе Веллингтона люди капитана Горация Остина, возглавлявшего британскую военно-морскую экспедицию, обнаружили три могилы матросов из экипажа Франклина, умерших в начале 1846 года. Это были жертвы первой зимовки. Но что последовало за этим, где корабли и люди?

Шло время, поиски не прекращались, однако в апреле 1853 года Адмиралтейство отправило на север судно с предписанием всем британским кораблям оставить напрасные усилия: нет надежды, что кто-то из команды Франклина еще жив, а раз так, то незачем подвергать опасности других моряков. Уведомление получила и леди Франклин: если ее супруг или кто-то из членов его экспедиции не будет найден до 31 марта следующего года, то имена всех офицеров и матросов будут вычеркнуты из списков Адмиралтейства.

В ответ Джейн Франклин отказалась хлопотать о вдовьей пенсии и сменила траурные одежды, которые носила несколько лет, на легкомысленные ярко-зеленые

и розовые наряды, наглядно давая понять, что верит: ее муж жив! Невзирая на лица, она обвиняла чиновников в жестокосердии, в попрании интересов нации и много в чем еще. Однако все было проще: у Адмиралтейства возникли проблемы. Ожидалась война России с Турцией, и Великобритании предстояло встать на сторону последней (так и случилось — Крымская война началась в октябре 1853 года).

Неспокойно было в Индии (восстание сипаев грянет в 1857 году). Ко всему прочему был окончательно решен вопрос о строительстве Суэцкого канала. Это лишало англичан контроля над морским путем вокруг мыса Доброй Надежды, которым они с успехом занимались, давно потеснив португальцев. В случае открытия канала Франция, Испания, Голландия, Германия могли бы отправлять через него свои суда, составляя тем самым конкуренцию Британии в морской торговле (кончится тем, что в 1875 году англичане купят сначала пай в канале, а потом фактически станут его хозяевами).

Вот сколько было веских причин, чтобы остановить поиски пропавшей экспедиции, и никому не дано было изменить это решение. И тогда Джейн Франклин произнесла ставшие знаменитыми слова: «Что не пожелало сделать государство, сделала женщина» (What the nation would not do, a woman did). И продолжила сбор денег на новые поисковые экспедиции, в чем помогали ей многие, и помогали щедро.

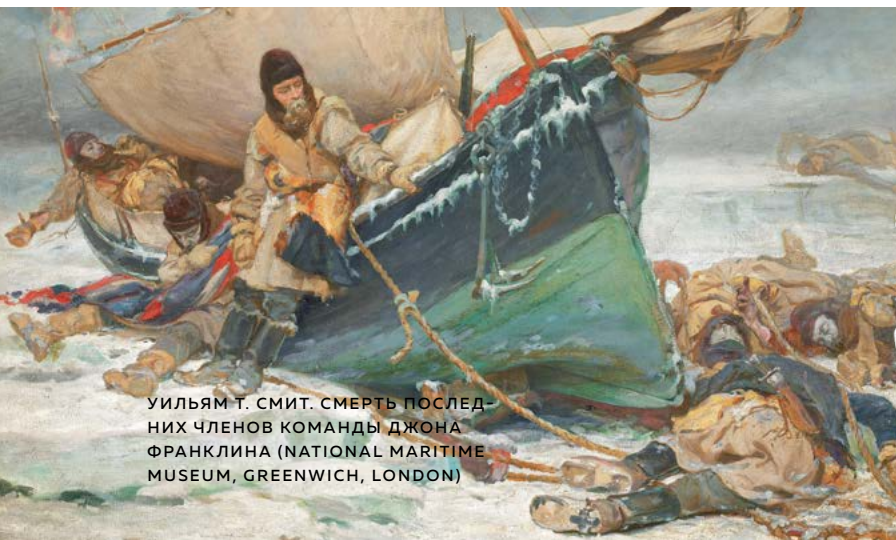
КОМУ НУЖНА ПРАВДА?

В апреле 1854 года ни леди Джейн, ни в Адмиралтействе не могли знать, что удача (если в данном случае вообще уместно о ней говорить) наконец-то улыбнулась Джону Рэю, продолжавшему поиски в Арктике. На полуострове Бутия он повстречал семью инуитов, и те рассказали, что четыре года назад видели белых людей числом сорок, которые тащили по льду водруженную на сани лодку. Скорее всего, заключил Рэй, это произошло после того, как льды раздавили *Erebus* и *Terror*.

Позже выяснилось, что другая семья инуитов нашла около 30 умерших от голода на острове Кинг-Уильям и несколько тел на материке, в дневном переходе от реки Бак. Частью это были захоронения, остальные находились в палатке и под лодкой, которую использовали как укрытие. По состоянию тел и содержимому котелков инуиты поняли, что несчастные стали каннибалами.

Кроме устных свидетельств, Рэй собрал вещественные доказательства гибели экспедиции, выменяв у инуитов несколько найденных ими предметов: нож, вилки и ложки, скальпель, части футляра от золотых часов, компас, лоскут фланелевой рубахи и орден, принадлежавший Джону Франклину. При этом инуиты отказались показать место, где обнаружили останки людей: дорога туда занимала 10–12 дней, а они направлялись в другую сторону.

В своем докладе Адмиралтейству Рэй изложил все, что узнал, не предполагая, что его содержание станет известно широкой публике. Адмиралтейство, не заботясь о том, что следовало бы поощрить семьи погибших моряков, передало доклад в «Таймс», в чем многие увидели изощренную и омерзительную месть леди Джейн. Поднялась буча. Джейн Франклин встала на защиту мужа и членов экспедиции. Ее горячо поддержал Чарльз Диккенс. В статьях, опубликованных в его журнале «Домашнее чтение», инуиты были представлены лжецами и убийцами, а Джон Рэй — беспринципным циником, не побывавшим лично на месте трагедии, но поверившим рассказам дикарей. Ибо невозможно представить, будто англичане, какие бы беды ни выпали на их долю, стали людоедами!



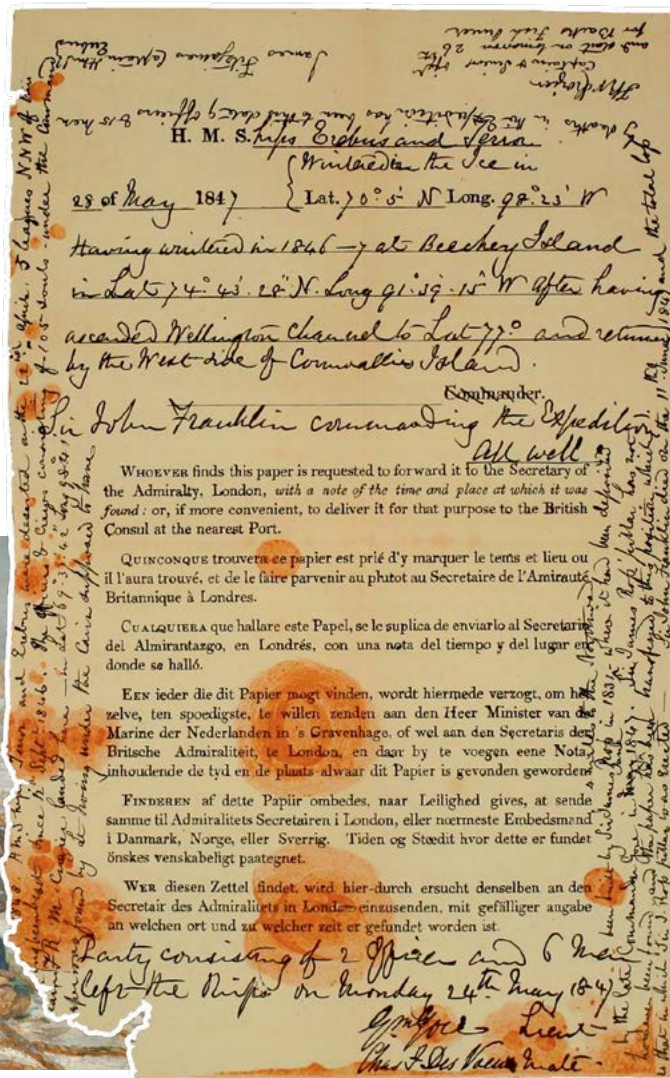
УИЛЬЯМ Т. СМИТ. СМЕРТЬ ПОСЛЕДНИХ ЧЛЕНОВ КОМАНДЫ ДЖОНА ФРАНКЛИНА (NATIONAL MARITIME MUSEUM, GREENWICH, LONDON)

Репутация Джона Рэя была уничтожена, однако премию в 10 000 фунтов стерлингов он получил, как и золотую медаль Королевского географического общества. При желании в этом тоже можно увидеть инсинуации британского Адмиралтейства той поры.

УПОРНЫМ ВЕЗЕТ?

В 1857 году леди Франклин купила за 2000 фунтов шхуну водоизмещением 177 т. Командование судном она поручила ветерану плаваний в Арктику Френсису Мак-Клинтоку. Набрал экипаж из 26 добровольцев, Мак-Клинток отправился к местам, указанным в сообщении Джона Рэя. Прибыв на остров Кинг-Уильям и разделившись на две партии, участники экспедиции отправились на поиски. Вскоре их ожидала первая находка: за иголки они выменяли у инуитов тарелки, ложки и вилки, офицерскую форму, пуговицы. Потом были обнаружены разбросанные скелеты 30 человек, сломанное оборудование. Затем нашлась лодка, которую тащили моряки Франклина, а в ней, кроме двух скелетов, обнаружили мыло, швейные принадлежно-

ЗАПИСКА, ГДЕ СООБЩАЕТСЯ О ЗЛОКЛЮЧЕНИЯХ ЭКСПЕДИЦИИ ДЖОНА ФРАНКЛИНА И О ЕГО СМЕРТИ





В ПАМЯТЬ ЭКСПЕДИЦИИ
ФРАНКЛИНА ЧАСОВАЯ
МАНУФАКТУРА ARNOLD
& SON ВЫПУСТИЛА
КОЛЛЕКЦИЮ SIR JOHN
FRANKLIN (2015)

сти, матросские перчатки, ружья и ножи, часы, два рулона листового свинца, ботинки и шелковые платки, 15 серебряных ложек, 11 вилок, из них восемь с гербом Франклина, книги, подсвечники и массу других вещей.

Самой ценной находкой стал жестяной цилиндр с запиской, которая частично прояснила судьбу экспедиции. Жестянка была укрыта в туре — пирамиде из камней, а записка оставлена на полях стандартного бланка, отпечатанного для исследовательских судов, чтобы его вкладывать в бутылку. Это были две записки, сделанные в разное время. Первая датирована 28 мая 1847 года, в ней содержались координаты затертых льдами кораблей, приводились данные о маршруте и координаты двух зимовок — у островов Бичи и Кинг-Уильям. Заканчивалась она словами: «Экспедицией командует сэр Джон Франклин. Все в порядке».

По краю листа шло второе сообщение, написанное выцветшим карандашом 25 апреля 1848 года. Оно гласило, что корабли Ее Величества *Erebus* и *Terror* были покинуты экипажами в составе 105 человек под командой капитана Френсиса Крозье, что сэр Джон Франклин умер 11 июня 1847 года, а общие потери экспедиции — 9 офицеров и 15 матросов, и, наконец, что решено предпринять попытку добраться до реки Бак и по ней идти на юг.

Френсис Мак-Клинток вернулся в Англию с известием о гибели Джона Франклина и его людей. Найденный чуть западнее мыса Глэдмен скелет молодого человека — а это были останки Гарри Пеглара, моряка с корабля *Terror* — означал, что экспедиция выполнила стоявшую перед ней задачу. То есть леди Джейн, воздвигая бюст Джона Франклина в Вестминстерском аббатстве, была не так уж неправа, начертав на мраморе торжественные слова и объявляя мужа первооткрывателем Северо-Западного прохода. Ставшая вдовой еще 12 лет назад, Джейн Франклин прекратила поиски супруга, но осталась в истории той женщиной, «которая смогла», и первой женщиной, удостоенной золотой медали Королевского географического общества (1860).



ПО СЛЕДАМ КАПИТАНА ФРАНКЛИНА ИСТОРИЯ

ШТУРВАЛ КОРАБЛЯ
TERROR (ПОД ВОДОЙ),
НАХОДЯЩИЙСЯ
В КОРМУ ОТ СВЕТОВОГО
ЛЮКА КАПИТАНСКОЙ
КАЮТЫ

ТАЙНА НАВЕКИ?

В середине 1980-х годов канадские ученые решили эксгумировать тела трех моряков, похороненных на острове Бичи. Вечная мерзлота превратила их в прекрасно сохранившиеся мумии. Патологоанатомическое исследование показало, что моряки умерли от пневмонии и туберкулеза. Также в их тканях было обнаружено повышенное содержание свинца. Тут же появилась версия, что причиной смерти людей Франклина стало свинцовое отравление. Найденные консервные банки вроде бы это подтверждали. Делали консервы второпях, чтобы успеть к отплытию кораблей, их запечатывали неаккуратно, использовавшийся свинцовый припой попал внутрь, а из-за образовавшихся отверстий содержимое многих банок протухло. К тому же высокое содержание свинца было и в пресной воде, которая поступала из системы дистилляции.

Однако эта версия только на первый взгляд выглядит убедительной. Само по себе отравление свинцом убить моряков не могло, тем более что его и без того было много в организмах живших тогда людей хотя бы из-за свинцовых труб водопровода, лекарств и притираний. Безусловно, его избыток сказывался на иммунитете, и члены экипажа становились более уязвимы перед цингой, туберкулезом, простудными заболеваниями, но списывать все на свинец, как и на голод, холод, закончившиеся запасы лимонного сока, без неопровержимых доказательств было бы неверно.

Нужны ответы, а их нет. Даже странный набор вещей в найденной лодке требует какого-то объяснения. И еще вопросы: почему люди не добрались до устья реки Бак, где судовые документы и могила сэра Джона Франклина?

В 2014 году к югу от острова Кинг-Уильям на глубине 11 м был обнаружен *Erebus*. На поверхность подняли судовой колокол и одну из десяти пушек. Спустя два года нашли *Terror*, затонувший в бухте, носящей теперь его имя. Согласно морскому праву, корабли и их содержимое являлись собственностью Великобритании, но после долгих переговоров их передали Канаде и Inuit Heritage Trust (Обществу исторического наследия инуитов). Британия сохранила за собой право собственности лишь на 65 уже обнаруженных артефактов.

Планов поднять корабли нет, да и, полагаю, к разгадке тайны последних дней экспедиции Джона Франклина это не приблизит. **МВУ**

интервью ДЖАЙЛЗ ТЕЙЛОР

Дизайн цикличен:
устоявшаяся
норма сменяется
новой через
восстание



ДЖАЙЛЗ ТЕЙЛОР

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ДИЗАЙНЕР

Дизайнерам не стоит ждать, пока появится какой-нибудь эксцентричный миллиардер: перемены должны исходить от них самих.

Одним из спикеров круглого стола, посвященного будущему яхтенной индустрии и концепции Oceanco NXT, стал Джайлз Тейлор, получивший известность, работая директором по дизайну Rolls-Royce. Приложив руку к созданию Wraith, Dawn, Phantom, Cullinan и Ghost, он не ограничивается автомобильной индустрией и давно сотрудничает с голландской верфью Oceanco. Мы поговорили с Джайлзом об истинной сути качественного индустриального дизайна, о роли брендов и о том, почему нельзя недооценивать покупателей предметов роскоши.

Текст: **Антон Черкасов-Нисман** Фото: **Rolls-Royce**



МОЖНО ПРЕДЛАГАТЬ
ОЧЕНЬ СМЕЛЫЕ КОНЦЕПТЫ,
НО РИСК ВЕЛИК, ПОСКОЛЬКУ
ЛЮДИ НЕ ЗАХОТЯТ ВИДЕТЬ
НЕЧТО, НЕ ПОХОЖЕЕ
НА ROLLS-ROYCE

Что связывает вас с Oceanco и какую роль вы играете в проекте NXT?

Я попал в яхтенный мир, работая в Rolls-Royce, и мне нравится все, что имеет к нему отношение. Уже восемь лет подряд я приезжаю на Monaco Yacht Show, где однажды мне посчастливилось познакомиться с Мохаммедом аль Барвани, владельцем Oceanco. Мы потратили некоторое время на эскизирование, и у нас вышел интересный разговор на тему автомобильного и яхтенного дизайна. После этого я съездил в Аблассердам, где встретился с Марселем Онкенхаутом, генеральным директором верфи, увидел, как строят *Jubilee*, и поразился вниманию к деталям, уровень которого очень близок к таковому у Rolls-Royce. С тех пор мы поддерживаем связь между дизайнерами из двух миров: яхтенного и автомобильного.

Работу директора по дизайну в таких компаниях, как Rolls-Royce, пожалуй, можно отнести к числу самых интересных в мире. Как вы переносите идеи из своего воображаемого мира в реальные, осязаемые изделия?

В автомобильной индустрии мы постоянно смотрим за горизонт, поскольку путь дизайна от замысла до выхода на рынок, как и в случае суперяхт, занимает порядка четырех лет. И мы должны уметь предсказывать, как будет выглядеть роскошь, как эволюционируют вкусы молодежи, какие появятся технологии и как изменятся экологические требования. Работа дизайнера во многом сводится к тому, чтобы настроить свое внутреннее зрение на создание объектов для рынка будущего. Непрогрессирующие и «близорукие» дизайнеры рискуют остаться позади, особенно в нынешней ситуации.

Именно по этой причине автопроизводители создают и представляют публике концепты: когда людям показываешь нечто осязаемое, то зачастую они выражают желание купить такую машину, если она появится. В этой

ROLLS-ROYCE DAWN КАК ОБРАЗЕЦ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ





индустрии молодые дизайнеры часто норовят предложить какие-то сумасшедшие идеи, способные двинуть вперед весь бренд, и тут мы приходим к интересному наблюдению: в мире суперяхт очень сложно проследить индивидуальность марки среди лодок одной верфи. В моем мире бренд — это святое: если я создам новый дизайн, и, увидев этот автомобиль, кто-то скажет: «Да, здорово, но ведь он совсем не похож на Rolls-Royce!», — это будет провал.

Можно предлагать очень смелые концепты, но риск велик, поскольку люди не захотят видеть нечто, не похожее на Rolls-Royce. И это сдерживает. Яхтенная индустрия в этом плане менее скована: заказчик и верфь начинают с чистого листа, и у яхтенных дизайнеров больше свободы создавать что-то уникальное, чем у зажатых рамками бренда автомобильных дизайнеров. Однако это не значит, что последние сильно ограничены и им скучно работать, — просто это разные аспекты дизайна.

Наследие бренда — это якорь, который удерживает дизайнеров от истинного новаторства, или прочный фундамент для переосмысления истории марки в ключе современности?

Значение брендов очень велико, и я думаю, что в будущем их ценность для индустрии суперяхт возрастет. Как заметил Марсель Онкенхаут, главными маркерами бренда Oceanco являются качество, внимание к деталям, долговечность, а также инновации. Нужен только правильный заказчик, а остальное сделает верфь.

Меня очень интересует яхтенный дизайн в призме эмоциональных ценностей. Допустим, вы смотрите на яхты в какой-то марине, будь то Флорида или юг Франции, и вдруг замечаете Джеки Онассис, сидящую на палубе своей яхты. В линиях этой лодки воплощается элегантность 1960-х: она не устаревшая, не классическая, и есть в ней нечто особенное. Кто-то даже скажет, что эта замечательная яхта вобрала в себя все присущее той эпохе: ее стиль и, возможно, некоторый декаданс. А по соседству может оказаться совершенно иная яхта — инновационная, технологичная, скульптурная, в духе Нормана Фостера. На это кто-то другой заметит, что в свои 65 лет он жизнь во многом посвящает беззаботному общению с друзьями и новыми знакомыми, которых приглашает на яхту с открытыми и в то же время приватными зонами отдыха. Главное для такого человека — чтобы его лодка была самой красивой и обладала самой роскошной обстановкой, которую он только может себе позволить. А если в ее моторном отсеке находится водородная пропульсивная установка, то почему бы и нет, хотя техника для такого владельца второстепенна — на первом месте комфорт. И здесь мы снова возвращаемся к тому, что верфям нужно использовать ключевые характеристики своих брендов для ответа на такие запросы.

На мой взгляд, яхты способны пробуждать в людях романтику моря, и у всех эти романтические ощущения совершенно разные. Мне доводилось видеть Christina O в темноте с подсветкой, и она вызывает у меня

В 2016 ГОДУ ДЖАЙЛЗ ТЕЙЛОР РАБОТАЛ НАД КОНЦЕПТОМ ROLLS-ROYCE VISION NEXT 100 (КОДОВОЕ НАИМЕНОВАНИЕ 103EX)



невероятные чувства... Так почему бы не создавать нечто подобное в XXI веке! Да, конечно, нам нужно спасти планету и сделать основой индустрии суперяхт устойчивое развитие, ведь сегодня кто-то может отказаться от строительства стометровой лодки просто потому, что она использует дизельное топливо. Но вместе с тем нам нужно вернуть ту привлекательность, то притяжение дизайна, которое может проявляться в таких простых вещах, как форма надстройки или кормовой оконечности. Причем это важно именно для самого первого этапа восприятия, задолго до того, как человек поднимется на борт и сможет оценить материалы.

У автомобильных дизайнеров, как правило, нет возможности почувствовать энтузиазм заказчика, тогда как яхтенные дизайнеры узнают его желания с первого дня. Влияет ли это на творчество?

Да, в мире крупных яхт абсолютно все делают на заказ, и мне это очень нравится. Автомобили, напротив, всегда подразумевают серийное производство, ведь каждая новая модель требует порядка ста миллионов евро лишь на производственную оснастку, и ее необходимо окупить. Однако в Rolls-Royce мне довелось лично участвовать в разработке уникального кастомного дизайна, по которому построили единственный автомобиль (на его создание ушло четыре года). Кстати, у его заказчика есть яхта, и он очень любит лодки. Когда делаешь что-то на заказ, неважен размер твоей компании: глобальный модный бренд или скромный лондонский бутик одинаково подойдут к задаче сшить идеальный костюм для клиента: снимут мерки и примутся за работу. А Rolls-Royce — это кастомный автомобиль: не существует машин для продажи в салоне, поскольку каждая изготовлена для конкретного владельца с учетом его пожеланий. Когда я упоминаю об этом, люди часто не верят, но это так и есть: покупатели Rolls-Royce стремятся быть уникальными, отличаться от других, и с тем же мы сталкиваемся в мире суперяхт.

Можно ли говорить о постепенном «ускущении» дизайна, особенно когда производители стараются сделать продукт, который должен понравиться всем?

Это интересная тема, и могу сказать, что я верю в цикличность дизайна. Скажем, какой-то новый стиль в течение 10 лет получает всеобщее признание, становится нормой, но в этот момент креативные дизайнеры начинают уходить в сторону, придумывая что-то другое. Сначала формируется норма, потом случается восстание, приводящее к появлению новой нормы, и так далее. С одной стороны, всегда существует катализатор перемен, а с другой — комфорт признанной нормы, и сейчас мы находимся в переломной точке, за которой последует новое расхождение в дизайне. Скажу больше: оно уже наступило и связано с требованиями к экологичности продуктов, а дизайн вынужден отвечать на воздействие подобных социальных и экономических факторов. В яхтенной индустрии на это пока идут лишь единицы — смелые верфи вроде Oceanco.



СОЗДАНИЕ КАСТОМНОГО ROLLS-ROYCE SWERTAIL ЗАНЯЛО ЧЕТЫРЕ ГОДА



Может прозвучать странно, но, будучи поклонником культуры Древнего Египта, я, например, хотел бы создать абсолютно современную яхту с дизайном на основе египетского архитектурного стиля и с египетской мебелью в интерьерах. Здесь можно вернуться к тому, что имело место на заре яхтенной эры во времена Джона Банненберга, когда довольно эксцентричные заказчики обращались к производителям со своими порой шокирующими, но неизменно увлекательными идеями, и верфям приходилось решать заданные ими задачи. В современном дизайне личность заказчика все чаще утрачивается, и мне хотелось бы заставить время, когда дизайнеры следуют примеру Филиппа Старка или Нормана Фостера — начнут больше прислушиваться к себе и перестанут переживать о том, понравится их дизайн кому-то или нет. И он непременно понравится! Важно то, что дизайнерам не стоит ждать, пока появится какой-нибудь эксцентричный миллиардер: перемены должны исходить от них самих. Нужно подталкивать верфи к тому, чтобы они сами предлагали более новаторские, смелые и уникальные проекты, которые помогут нам перейти в новую эпоху. И это именно такая переломная точка, в которой мы сейчас находимся.

Согласны ли вы с тем, что индустриальный дизайн есть, по сути, превращение искусства в продукт с коммерческой целью?

Индустриальный дизайн должен быть в том числе и функциональным. Дизайнер, который этого не понимает или слишком быстро растрачивается в художественном плане, может в конечном счете упустить важную человеческую составляющую индустриального дизайна. Я глубоко убежден, что лучший дизайн подра-

зумевает использование объекта в контексте его существования, и это социальный контекст. Прежде всего дизайнеру нужно осознать именно это, а потом уже привнести художественные ценности. Если вы гений и каким-то образом умеете наделять объект вашего дизайна — будь то флакон шампуня, чайная чашка или яхта — способностью взаимодействовать с человеческой душой, то вы действительно окажетесь на переднем крае индустриального дизайна. Но такое встречается довольно редко. В автомобильной индустрии человеком, который абсолютно выделялся в своей области, был Этторе Бугатти. Когда он брал карандаш и бумагу, то превращался в художника: даже педали в его машинах оказывались предметами искусства! Тогда как, скажем, Фердинанд Порше был прежде всего инженером.

Уделяете ли вы особое внимание дизайну вещей, которые окружают вас в повседневной жизни?

Да, конечно, и первое, на что я обращаю внимание, — это качество и материалы, из которых сделаны вещи. Ведь бывает так, что, например, стул выглядит замечательно, но то, как он сделан, даже близко не соответствует вашим ожиданиям. Работая в Rolls-Royce, я понял, что когда люди могут позволить себе дорогие вещи, они быстро учатся оценивать их качество. Поэтому, если вы хотите выйти на этот рынок, то просто обязаны позаботиться о самых мелких деталях, качество которых может стать решающим при выборе. Поверьте, никогда не стоит недооценивать покупателя предметов роскоши. **МВУ**



Дизайнер
должен уметь
настроить свое
внутреннее зрение
на создание
объектов для
рынка будущего



МИНУТНЫЙ РЕПЕТИР
С ТУРБИЙОНОМ
LES CABINOTIERS
MINUTE REPEATER
TOURBILLON FOUR
SEASONS ИЗ СЕРИИ
УНИКАЛЬНЫХ ЧАСОВ
В ЖЕЛТО-ЗОЛОТОМ
КОРПУСЕ 44 ММ
И МЕХАНИЗМОМ
VC 2755 TMR
С ЦИФЕРБЛАТОМ,
ДЕКОРИРОВАННЫМ
В ТЕХНИКЕ
ВЬЕМЧАТОЙ ЭМАЛИ



МИНУТНЫЙ
РЕПЕТИР
С ТУРБИЙОНОМ
TRADITIONELLE
TOURBILLON
CHRONOGRAPH
С РЕДЧАЙШИМ
МАНУФАКТУР-
НЫМ КАЛИБРОМ
3200,
СОЗДАННЫМ
В 2005 ГОДУ
К 250-ЛЕТИЮ
ДОМА

VACHERON CONSTANTIN. ПАРАД ТУРБИЙОНОВ

Пандемия коронавируса поразила главные мировые выставки часового и ювелирного бизнеса – женеvский международный салон Watch & Wonders и крупнейшее шоу BaselWorld. А один из старейших и прославленных часовых домов Vacheron Constantin поразил часовой мир обновлением всех своих коллекций.

Текст: **Тимур Бараев**

Фото: **Vacheron Constantin**

На фоне подавляющего большинства часовых брендов, представивших по 3–4 новинки, Vacheron Constantin выглядит более чем авантажно. Замечательные новые модели появились во флагманских коллекциях Patrimony и Traditionnelle, роскошно-спортивной Overseas, новейшей Fiftysix, дамской Egerie, эстетской Metiers d'Art и даже уникальной Les Cabinotiers. Таким образом единственный швейцарский дом, не останавливающий свое производство аж с 1755 года, дал понять поклонникам, что всякие пандемии и коллапсы мировой экономики преходящи, а истинное часовое искусство – вечно. Мы расскажем о самых интересных, сложных и престижных новинках.



МУЗЫКА ВРЕМЕНИ

Часами года от Vacheron Constantin стали две уникальные модели, которые выпустило в линии La Musique du Temps их ателье (сами мастера предпочитают говорить «студия») Les Cabinotiers. Изначально созданное для выпуска по воле заказчиков уникальных моделей (вспомните хотя бы турбийон Vladimir), оно продолжает специализироваться на часах *pièce unique*.

Сразу и не скажешь, какая из моделей сложнее и важнее: Tempo или Ode to Music. Однако первая — минутный репетир с вечным календарем, турбийоном и сплит-хронографом Vacheron Constantin La Musique du Temps Les Cabinotiers Grand Complication Split-Seconds Chronograph Tempo — на мой взгляд, чуть ближе к реальности.

На основном циферблате разместились индикаторы текущего времени и календаря: указатель часов и минут (дополнительный циферблат у «10 часов»), 60-минутный счетчик сплит-хронографа (в положении «2 часа»), числа и дни недели (у «8 часов»), месяцы и годы (на «4 часах»). На центральной оси видишь секундную и сплит-стрелку хронографа.

На оборотной стороне корпуса расположились турбийон (один из его мостов размечен под шкалу индикатора запаса хода), циферблат заката и восхода (на «8 часах»), уравнение времени, а также стрелочный лунный календарь.

Так как система переворота и фиксации часовой капсулы напоминает ту, что применили в модели Patek Philippe Grandmaster Chime (ныне самые дорогие наручные часы, проданные в прошлом году на аукционе Only Watch за 31 млн франков), некоторые уже поспешили назвать Tempo ответом владельцам Patek Philippe — Филиппу и Тьерри Стернам. Глупости! Это даже не очень похожие друг на друга часы.

Механизм Caliber 2756 диаметром 33,3 мм и высотой 16,35 мм состоит из 1163 деталей и имеет очень рациональную конструкцию. На фронтальной стороне платины расположились модули времени и календаря, а на оборотной — все остальные, в том числе модули турбийона и минутного репетира. Его баланс работает с необычной частотой 18 800 пк/ч, запас хода — около 65 часов. Сплит-хронограф имеет два колонных колеса и представляет собой монопуссуар (однокнопочник). Центрифуга минутного репетира вращается, само собой, бесшумно. Отдельного упоминания заслуживает тот факт, что Caliber 2756 обработан и декорирован по высочайшим стандартам качества и маркирован Женевским клеймом.

Tempo имеет розово-золотой корпус диаметром 50 мм и высотой 21 мм, который, как утверждают мои швейцарские коллеги, ощущается на запястье вполне комфортно. То есть эти сложнейшие часы не только можно, но и очень хочется носить почаще.

Не указав хотя бы приблизительный уровень цены, в данное время дом принимает предложения от коллекционеров, проводя тем самым негласный аукцион. Ожидаемая цена — 2–3 млн франков.



ТУРБИЙОН С ЮБИЛЕЙНЫМ МЕХАНИЗМОМ

Что касается «гражданской» линейки, то ее главной моделью можно назвать Traditionnelle Tourbillon Chronograph. Комбинация турбийона (модуль, компенсирующий влияние гравитации на точность хода) и хронографа считается классической, поскольку ценилась не только два с половиной века тому назад, но востребована и сегодня. Для коллекционеров Traditionnelle Tourbillon Chronograph представляет особый интерес, поскольку в ней использован редчайший мануфактурный калибр 3200, созданный в 2005 году, когда дом отмечал 250-летие. Он устанавливался только в юбилейные часы. Но на сей раз создатели усовершенствовали модуль турбийона. Чтобы он полностью открылся взору с обеих сторон корпуса, его не только перенесли с отметки «6 часов» в положение «12 часов», но и изменили систему привода. Ранее каретку в форме мальтийского креста (логотип дома), как обычно, приводила в движение шестерня секундного колеса, теперь — вспомогательное колесо секунднотурбийона. Это и позволило сделать на верхней платине широкое отверстие и продемонстрировать красоту турбийона.

Обратите внимание, что и в этих часах каретка турбийона расположилась на «12 часах». Не то чтобы это не встречалось ни у кого и никогда прежде, но если на подобном расположении красивейшего из усложнений настаивает сам Vacheron Constantin, то это грозит обернуться мощным трендом.

Модель также оснащена индикатором запаса хода в положении «6 часов» и 45-минутным счетчиком хронографа у отметки «3 часа». Хронограф выполнен традиционно — как монопуссуар. Для того чтобы начать отсчет продолжительности какого-либо процесса, остановить его и обнулить показания, нужно последовательно три раза нажать на интегрированную в заводную головку кнопку.

Великолепный механизм 3200 состоит из 292 деталей, имеет ручной завод (чтобы ротор не закрывал великолепную отделку и декор калибра по всем канонам Женевского клейма — высшего стандарта часового качества), классическую для карманных часов частоту баланса 18 000 пк/ч и 65-часовой запас хода.

Розово-золотой корпус (диаметром 42,5 мм и высотой всего лишь 11,7 мм) и ушки Etagé, рифленая задняя крышка, минутная шкала в стиле «железная дорога», часовая и минутная стрелки типа «дофин» — все это хорошо знакомые поклонникам эстетические коды коллекции Traditionnelle. Циферблат дополнен тахиметрической шкалой.

ТУРБИЙОН ДЛЯ ЦАРЯ ВСЕХ ПОКРЫТЫХ ШЕРСТЬЮ

Появление модели Traditionnelle Tourbillon Qilin обрадовало коллекционеров. Часы с уникальными циферблатами, произведениями искусства на китайскую тему, всегда считались мечтой коллекционера. Тем более что эта модель может стать родоначальницей целой серии особо ценных часов.

Цилинь (он же килин) — это мифологическое животное, грубо говоря, китайский единорог в зелено-голубой чешуе, с телом коня, ногами оленя, головой дракона и бычьим хвостом. Так как цилинь символизирует долговечное благополучие, его изображение наносили на одежды и утварь императорского двора. Вышито на груди цилиня имели право носить только высшие военачальники. Согласно китайской мифологии, цилинь — царь всех животных с шерстью (над пернатыми царствует феникс, над чешуйчатыми — дракон, а над моллюсками — черепаха).

На циферблате Vacheron Constantin Traditionnelle Tourbillon присутствуют сразу два цилиня: их скульптурные изображения — шедевр прикладного искусства — вырезаны прямо на золотом диске и возвышаются над окрашенной в черный цвет поверхностью на несколько миллиметров. Они смотрят друг на друга и на индикатор 14-суточного запаса хода. В каретке турбийона разместились спуск механизма VC 2260 с ручным заводом и частотой баланса 18 000 пк/ч. Разумеется, механизм обработан и декорирован по высочайшим стандартам качества Женевского клейма.

Выпустят всего 18 моделей с изображением царя покрытых шерстью животных. Судя по всему, в ближайшие годы коллекционерам следует ожидать продолжения любопытной звериной серии. Заказать и приобрести эти модели можно будет только в бутиках Vacheron Constantin.

18 МОДЕЛЕЙ
VACHERON CONSTANTIN
TRADITIONNELLE
TOURBILLON
ПОЛОЖИЛИ НАЧАЛО
СЕРИИ ЧАСОВ
СО СКУЛЬПТУРНЫМИ
ЦИФЕРБЛАТАМИ
В ЧЕСТЬ ЦАРЕЙ
ЖИВОТНОГО МИРА



ПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ
VACHERON
CONSTANTIN ЧАСЫ
С ТУРБИЙОНОМ
ДЛЯ ДАМ ВЫШЛИ
В КОРПУСАХ
39 ММ ИЗ БЕЛОГО
И РОЗОВОГО ЗОЛОТА

ПЕРВЫЙ ТУРБИЙОН ДЛЯ ДАМ

Представил Vacheron Constantin и первые в истории дома дамские автоматические часы с турбийоном Traditionnelle Tourbillon, причем сразу в двух вариантах. Корпус обеих моделей имеет ступенчатый профиль, элегантно-тонкий bezель, диаметр 39 мм (высота 11,2 мм) и выполнен из розового или белого золота. При этом bezель и ушки крепления браслета инкрустированы 208 бриллиантами, а у бело-золотой версии полностью инкрустирован алмазами огранки бриллиант и багет еще и циферблат (в общей сложности эту модель украшают 559 камней общим весом более 6,5 карата).

В этих моделях установлен новейший мануфактурный автоматический механизм 2160 с периферийным ротором (чтобы ничто не скрывало безупречной отделки калибра), частотой баланса 18 800 пк/ч и запасом хода 80 часов. Каретка турбийона в форме фирменного мальтийского креста расположена традиционно — на отметке «6 часов». **МВУ**

ЖИВАЯ СРЕДА ОБИТАНИЯ

Продолжаем знакомить вас с самыми известными дизайн-бюро, работающими над интерьерами и декорированием суперяхт. И сразу скажем, что у студии Sabrina Monte-Carlo подход к задаче – это, как говорится, «нечто совершенно иное».

Текст: **Ольга Селезнева**

Фото: **Guillaume Plisson / Imperial Yachts, Yvan Grubski**



Основанная в 1999 году студия Sabrina Monte-Carlo, как понятно из названия, базируется в Монако. В столице княжества и на французском Сен-Жан-Кап-Ферра расположены четыре шоурума, что дает клиентам возможность быстро решить вопрос с наполнением их яхт всеми элементами, необходимыми для жизни на борту, не уезжая далеко от мировой столицы суперяхт. Здесь можно найти самые разнообразные предметы мебели для помещений и открытых палуб, обширные коллекции тканей, посуды, аксессуаров для бара и сервировки стола и, конечно, изобилие изысканных скульптур, ваз, рам, подарков на все случаи жизни и даже настольные игры.





ОДИН ИЗ ЧЕТЫРЕХ ШОУ-
РУМОВ SABRINA MONTE-CARLO –
ATELIER НА AVENUE PRINCESS
GRACE В МОНАКО –
ЗАНИМАЕТСЯ ВСЕМ, ЧТО
СВЯЗАНО С ТКАНЯМИ

ОПЫТ

Как большинство дизайн-студий мира, Sabrina Monte-Carlo не концентрируется на чем-то одном: в портфолио компании — современные резиденции и виллы на юге Франции, парижские апартаменты в духе Людовика XV, грандиозные дворцы на Ближнем Востоке, «деревенские» шале в швейцарских Альпах, интерьеры бизнес-джетов... Но среди других заказов яхты все же занимают особое место.

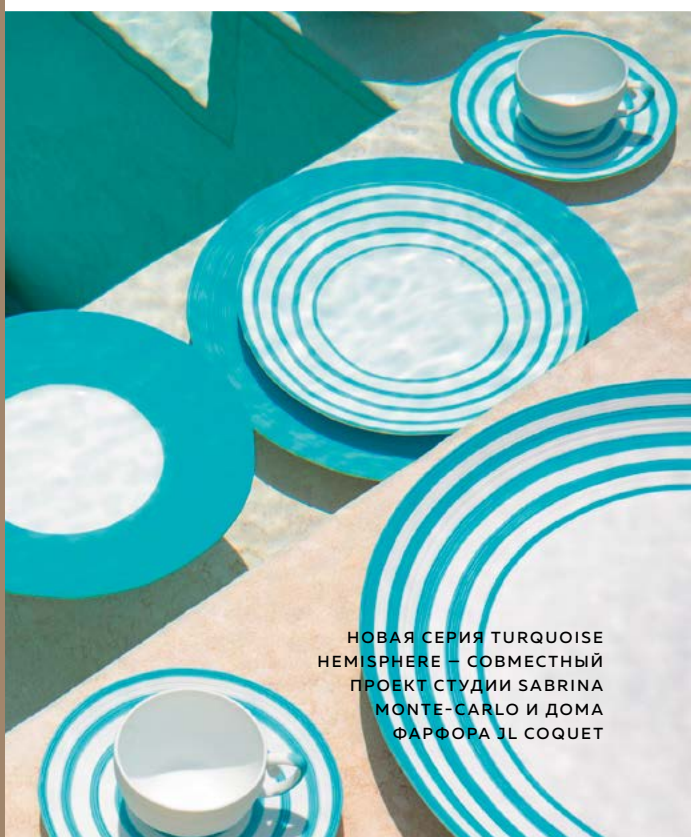
Сейчас на счету Sabrina Monte-Carlo более 150 выполненных проектов декорирования на борту крупнейших суперяхт мира и экспертный статус в этой сфере. Большинство проектов — под грифом «секретно», как многое в яхтенной индустрии, но среди открытых шедевров — 106-метровая *Amadea* (Lürssen, 2017) и 85-метровая *Bold* (Silver Yachts, 2019). Люди, знающие, кто есть кто в мире больших яхт, истоки этого опыта поймут легко: основательница Sabrina Monte-Carlo — Сабрина Монтелеоне-Ойно. Свою карьеру дизайнера она начала в области моды, потом стала одним из первых специалистов рынка по люкс-декору открытых пространств, затем переключилась на интерьер. А среди 30 сотрудников студии — профессионалы самого разного профиля: от дизайнеров по интерьеру и инженеров-кораблестроителей до специалистов по фарфору и логистике.



СТОЛОВАЯ НА СВЕЖЕМ
ВОЗДУХЕ НА БОРТУ ЯХТЫ
АМАДЕА (106 М, LÜRSSEN),
ДЕКОРИРОВАННАЯ SABRINA
MONTE-CARLO

Для удобства
выбора предметы
в коллекциях
разделены
по функциям
и «темам
для вдохновения»





НОВАЯ СЕРИЯ TURQUOISE
HEMISPHERE — СОВМЕСТНЫЙ
ПРОЕКТ СТУДИИ SABRINA
MONTE-CARLO И ДОМА
ФАРФОРА JL COQUET

СЕРВИС

Сотрудничая с десятками известных брендов, таких как Fendi Casa, Lalique, Loro Piana, Hermès, студия Sabrina Monte-Carlo не ограничивается только тщательным отбором нужных предметов из сторонних коллекций. Очень многое делается «дома» — от генерирования идей до финальной реализации проектов. Например, один из шоурумов — Atelier на Avenue Princesse Grace в Монако — прицельно занимается всем, что связано с тканями. Шторы, постельное и столовое белье, аксессуары для ванной и многое другое здесь изготавливается в единственном экземпляре. Также по индивидуальным заказам выполняются уникальные предметы мебели, разрабатываются и создаются целые концепции интерьера и планировки помещений — разумеется, со всеми расчетами, доставкой, установкой и обслуживанием.

В отличие от многих других студий, работа с клиентом не заканчивается реализацией конкретного проекта: здесь обращают внимание на «повседневную жизнь» созданной среды обитания, занимаясь выбором и доставкой подходящих цветов, подбором и тренингом персонала, ароматами, декором и аксессуарами для особых случаев вроде Рождества или свадьбы. И, конечно, создают собственные тематические коллекции.

ВДОХНОВЕНИЕ

Одна из таких новых работ — совместный проект Sabrina Monte-Carlo и дома фарфора JL Coquet. Коллекция Turquoise Hemisphere для сервировки стола в белом и средиземноморском бирюзовом цветах идеально подчеркнет атмосферу лета на борту. Еще один проект адресован детям: шоурум на Boulevard des Moulins в самом сердце Монако предназначен исключительно для них: 100 кв. м пространства заполнены сказочными решениями для оформления детских комнат и фантастическими игрушками.

Чтобы облегчить клиентам выбор из целой вселенной самых разнообразных предметов, в Sabrina Monte-Carlo придумали собственную систему категорий. Здесь разделяют предметы не по их функциям, а по «темам для вдохновения». «Тропические ритмы» (Tropical Vibes), «Мир животных» (Animalier Extravaganza), «Пикник» (Pic-Nic Break), «Подводный мир» (Under the Sea) и т. д. Идеи часто приходят спонтанно, вопреки разуму, привыкшему оперировать знакомыми категориями, а такой подход позволяет настроиться на ту волну, которая цепляет какую-то струну очень близко к сердцу. Не это ли главная цель дизайна? Особенно когда речь идет о таких живых и дорогих сердцу творениях, как яхты. **MBU**

GENESIS



GENESIS GV80

G80



ДВОЙНАЯ ПРЕМЬЕРА

Genesis представляет первый в истории марки SUV и новое поколение своей ключевой модели седана.

Текст: **Ольга Селезнева**

Фото: **Genesis**

В конце октября в Москве были официально показаны представительский седан G80 нового поколения и первый кроссовер в линейке GV80. Оба автомобиля открывают очередную главу в биографии бренда премиальных автомобилей концерна Hyundai. Именно с бизнес-седана G80 в 2015 году началась история марки, и модель нового поколения наглядно демонстрирует направление Genesis в части дизайнерских решений и применяемых технологий. Первый кроссовер в модельном ряду позволит значительно усилить позиции бренда за счет вторжения в суперпопулярный сегмент SUV.

ФИЛОСОФИЯ ДИЗАЙНА

Секрет «атлетичной элегантности», заложенной в основу Genesis, кроется в балансе красоты и функциональности, тонкого стиля и впечатляющей динамики. Ее можно сразу обнаружить в облике автомобиля, а также почувствовать за рулем: управление остается стабильным и точным на любой скорости. Во внешнем дизайне G80, как и GV80, эта философия выражена рядом конкретных элементов. Например, фары Quadlamps с парой светодиодных линий, продолжающих расправленные «крылья» эмблемы бренда; параболическая линия вдоль всего кузова; добавляющая брутальной выразительности фирменная пятиугольная решетка радиатора Crest Grille; колесные диски большого диаметра и хромированные патрубки выхлопной системы... Да и сами пропорции кузова с длинным моторным отсеком и низкой линией крыши намекают на его «изрядную спортивность».

ИНТЕРЬЕР

Просторный и широкий салон GV80 особо подчеркивает горизонтальная структура дизайна интерьера. Красота здесь выражается в простоте и эргономичности. Интерьер G80 тактильно приятный и даже волнующий: в отделке — натуральное дерево с открытой текстурой, премиальная мягкая кожа с тонкой перфорацией. Многофункциональный руль выполнен в двух цветах. Водительское кресло оборудовано системой ErgoMotion: индивидуальная подача воздуха в каждую из семи встроенных камер помогает создать идеальное положение, интенсивность боковой поддержки меняется в зависимости от режима вождения и скорости вхождения в поворот. Есть и режим разминки, помогающий снизить усталость в дороге.

Положение задних кресел также регулируется в широком диапазоне для создания максимального комфорта пассажиров. Управление подогревом и вентиляцией всех сидений, температурой и состоянием воздуха в салоне осуществляется при помощи специального блока на центральной консоли. В спинки передних сидений модели G80 вмонтированы сенсорные экраны 9,2" с широким углом обзора и индивидуальными аудио- и видеовходами, наклон экрана можно регулировать.

И G80, и GV80 получили трехмерную цифровую приборную панель с широкоформатным 3D-дисплеем 12,3" высокого разрешения. Встроенная камера следит за направлением взгляда водителя, подстраивая изображение так, чтобы сохранять трехмерную картинку под любым углом зрения. А аудиосистема Lexicon QuantumLogic Surround не даст заскучать в дороге, обеспечивая фантастические чистоту и объем звучания.

ДВИГАТЕЛИ

На российском рынке новый седан G80 будет доступен с одним из двух бензиновых двигателей с турбонаддувом: дефорсированным рядным четырехцилиндровым (249 л.с., 422 Н·м) объемом 2,5 л и битурбированным V6 мощностью 379 л.с. (3,5 л, 530 Н·м). Оба двигателя имеют комбинированный впрыск топлива (во впускной коллектор и цилиндры), а также жидкостное охлаждение нагнетаемого воздуха.

Для GV80 предлагаются те же моторы плюс трехлитровый турбодизель 249 л.с. (588 Н·м), который, как предполагает компания, обретет наибольшую популярность.

БОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ

Обе модели наряду с роскошной отделкой получили новейшие системы комфорта, безопасности и помощи водителю. В их числе активный круиз-контроль с машинным обучением, дистанционная парковка, системы автоматического торможения при проезде перекрестков, уклонения от встречного и попутного транспорта,



САЛОН GV80
В КОМПЛЕКТАЦИИ PREMIUM
ОТДЕЛАН НАТУРАЛЬНОЙ
КОЖЕЙ С УНИКАЛЬНОЙ
ПРОСТРОЧКОЙ
И КОНТРАСТНЫМ КАНТОМ



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ СИСТЕМА
С НАВИГАЦИЕЙ И СЕНСОРНЫМ
14,5-ДУЙМОВЫМ ЭКРАНОМ,
С ПОДДЕРЖКОЙ APPLE CARPLAY
И ANDROID AUTO ВХОДИТ
В СТАНДАРТНУЮ КОМПЛЕКТАЦИЮ



подвеска с электронным управлением и функцией Road Preview. Кроме того, кроссовер GV80 предлагается с системой активного шумоподавления, значительно снижающей уровень звука в салоне во время движения (это первая в мире модель, получившая такую технологию).

«СТАНДАРТ» И ОПЦИИ

В стандартное оснащение обеих моделей входят 8-ступенчатая автоматическая коробка передач, система полного привода, десять подушек безопасности, мультимедийная система с навигацией и сенсорным экраном 14,5" с поддержкой Apple Carplay и Android Auto, камера заднего вида, а также полностью светодиодные фары и задние фонари.

Седан G80 будет представлен в пяти комплектациях: Business, Advance, Premium, Luxury, Elite, — к которым можно добавить различные пакеты опций. Компания уже спрогнозировала наиболее популярные комплектации — Advance и Premium. Преимуществами первой стало большое количество полезных дополнений, таких как интеллектуальный круиз-контроль с функцией полной остановки и начала движения, система мониторинга слепых зон с ассистентом перестроения и выезда с парковки задним ходом, система слежения за состоянием водителя.

Среди оборудования, дополняющего комплектацию Premium седана G80, — фары с системой адаптивного управления дальним светом, автоматические доводчики дверей, система кругового обзора, беспроводная зарядка для смартфона на центральной консоли и проекция на лобовое стекло. Кроме того, Premium включает отделку салона элементами из алюминия с текстурой G-Matrix.

Для кроссовера GV80 также предусмотрено пять комплектаций (Executive, Premium, Luxury, Elite, Prestige) с дополнительными пакетами оснащения. Наибольший интерес ожидаемо вызовет Premium с турбодизелем: от аналогичной комплектации седана ее отличает большее число функций. Среди них — задний дифференциал полноприводного шасси с электронным управлением, дающий выбор ходовых режимов «снег», «грязь» и «песок»; трехзонный климат-контроль с системой автоматической очистки воздуха в салоне; электрорегулировка длины и боковой поддержки сиденья водителя. Салон GV80 отделан натуральной кожей с уникальной прострочкой и контрастным кантом. А при выборе цвета кузова, начиная с комплектации Premium, доступны матовые цвета и отделка матовым хромом.

В поисках дальнейших подробностей можно полистать конфигуратор на сайте бренда или лично ознакомиться с автомобилями в шоуруме Genesis Lounge в ММДЦ «Москва-Сити», а также в дилерских центрах. Первые экземпляры G80 и GV80 будут доступны эксклюзивно через сервис подписки Genesis Mobility. Продажа автомобилей осуществляется через интернет-платформу Online Sales и дилерскую сеть Genesis. **MBU**

ROBERTO COCINI

НА МОДЕЛИ УКРАШЕНИЯ
ИЗ КОЛЛЕКЦИИ PRINCESS

ПОДСКАЗКА ДЛЯ РЫЦАРЕЙ

Впереди новогодние и рождественские торжества. Третий месяц зимы знаменуется празднованием Дня Святого Валентина, со временем ставшего из католического вполне себе светским, когда влюбленные пары радуют друг друга романтическими подарками. С выбором подарков связан и март: каждый рыцарь хочет побаловать свою даму сердца чем-то особенным. Чтобы угодить избраннице, мужчине требуются наблюдательность, чуткость, смекалка, фантазия... или просто подсказка.

Текст: **Арина Вишневская**

Фото: **Roberto Coin, Scpio**

Основатель ювелирного дома и дизайнер Роберто Коин постоянно ищет новые источники вдохновения, совершая увлекательное путешествие по культурам и традициям, заимствуя идеи у самой природы. Не перестают удивлять неиссякаемая энергия и бесконечный талант уже немолодого человека, в голове которого рождаются оригинальные, никогда не повторяющиеся модели.

Ежегодно Roberto Coin — бренд номер один в Италии — выпускает пять новых коллекций. Ими восхищаются звезды мира моды и кино, а самого Коина повсеместно признают как носителя новаторского духа и основателя некоторых наиболее интересных ювелирных тенденций последнего десятилетия (вспомним хотя бы его бриллиант со ста гранями).

Семейство Princess, о котором хочется рассказать сегодня, представлено несколькими коллекциями: Princess, Diamond Princess, Princess Flower, Venetian Princess...

Коллекция Diamond Princess — это последнее дополнение в линейке. Роберто Коин вспомнил времена, когда каждая девочка мечтала стать принцессой, и переложил эту мечту на современный лад. Простые по форме четырехлистки, выложенные бриллиантами, создают мощное излучение, мерцая всеми гранями. Такой же свет исходит от принцессы, идущей по улице: ей не нужен помпезный антураж, чтобы задать новые стандарты красоты.

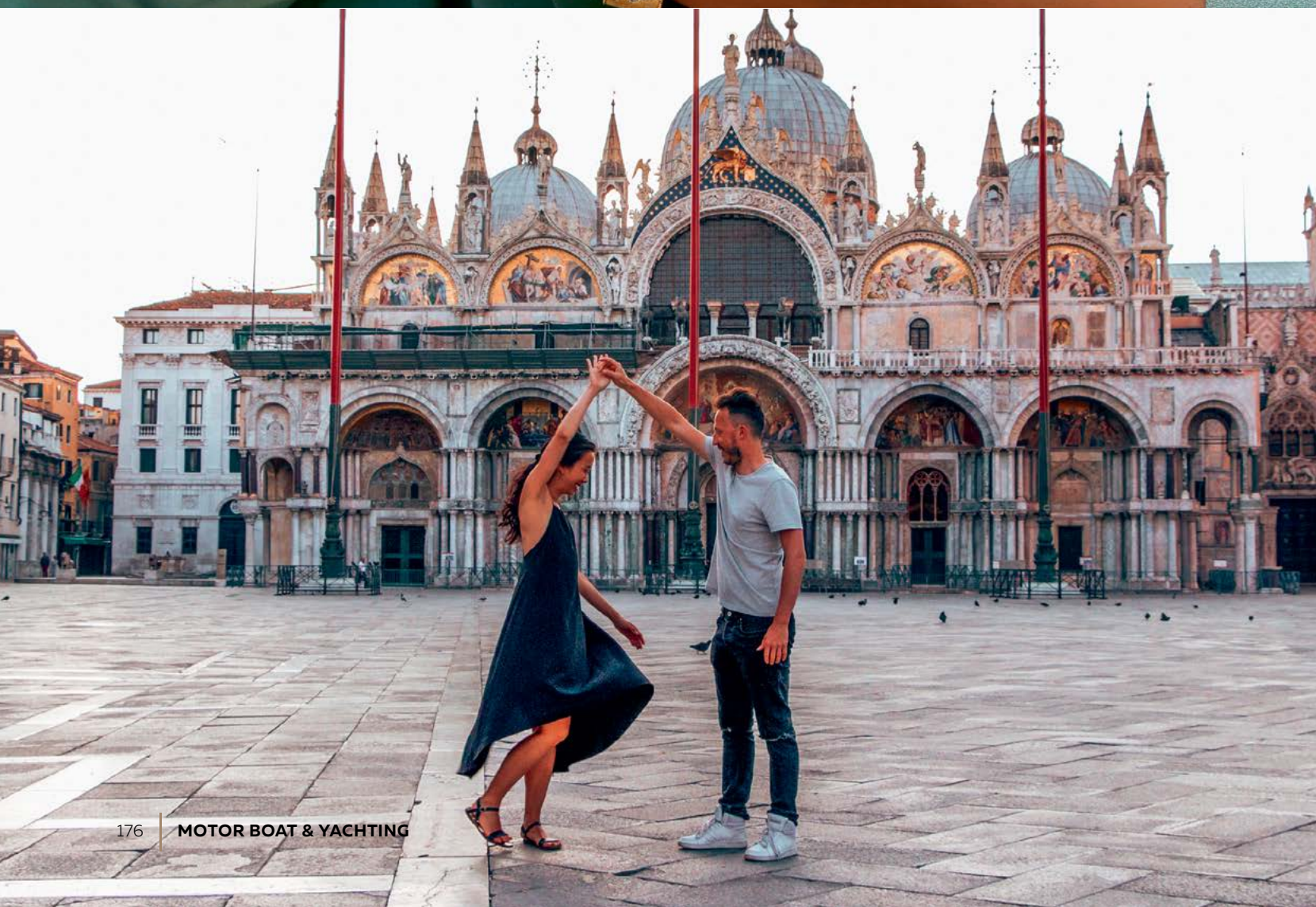
Изделия поистине аристократической коллекции Princess, в которой, кстати, преобладает благородное сатинированное золото — желтое, белое и розовое, напротив, очень сложны в исполнении. В них, как и в украшениях других коллекций, применена техника витой проволоки, с помощью которой ювелиры создают ажурные плетения на поверхностях колец и браслетов, делая их более объемными и непременно заставляя заглянуть в их «внутренний мир», загадочный, как сама Италия, родина бренда.

Полноценная трехмерная конструкция изделий Princess Flower увенчана бутоном из золота и драгоцен-

lifestyle ПОДСКАЗКА ДЛЯ РЫЦАРЕЙ



БРАСЛЕТЫ
ИЗ КОЛЛЕКЦИИ
VENETIAN PRINCESS



ных камней. Ювелирные украшения требуют идеального баланса технологии, используемой для создания структуры каждого предмета, и рук мастера, собирающих цветы лепестков к лепестку, чтобы затем составить из них авторскую флористическую композицию.

Художники Roberto Coin на протяжении всей истории марки не перестают воспевать Италию в своих эскизах, ювелиры вручную, камень за камнем, воплощают ее очарование в материале, а женщины, которые носят драгоценные украшения, становятся послами ее красоты и величия.

Узкие улочки Венеции... Отражение света фонарей в воде... Здесь родился сам Роберто Коин, здесь он создал свою ювелирную империю и продолжает рассказывать о своей родине на языке драгоценных металлов и камней. Все предметы коллекции Venetian Princess хранят какую-то тайну... Замысловатые переплетения золотых нитей внутри и бриллиантовые паве с вкраплениями четырехлистников снаружи переносят нас на старинную площадь Венеции, к кафедральному собору Святого Марка. Черный полукруглый витраж на лоджии базилики, являющийся фоном к знаменитой бронзовой квадриге, так похож на паве из черных бриллиантов. К собору примыкает Дворец дождей, чьи колонны венчают круглые виньетки с четырехлистниками, напоминающие основной мотив изделий Роберто Коина...

Сколько бы принцесс по всему миру ни стали обладательницами этих прекрасных украшений, каждая останется собой, просто ощутит себя чуточку счастливее. А на планете станет больше счастливых принцесс и очень гордых собой рыцарей. **MBY**



КОЛЬЦО
ИЗ ЖЕЛТОГО
ЗОЛОТА
С БРИЛЛИАНТАМИ
ИЗ КОЛЛЕКЦИИ
PRINCESS FLOWER



НА МОДЕЛИ ПРЕДСТАВЛЕНЫ УКРАШЕНИЯ
ИЗ КОЛЛЕКЦИИ DIAMOND PRINCESS

Silverlining создает
мебельные шедевры
музейного уровня для
самых неординарных
резиденций и яхт

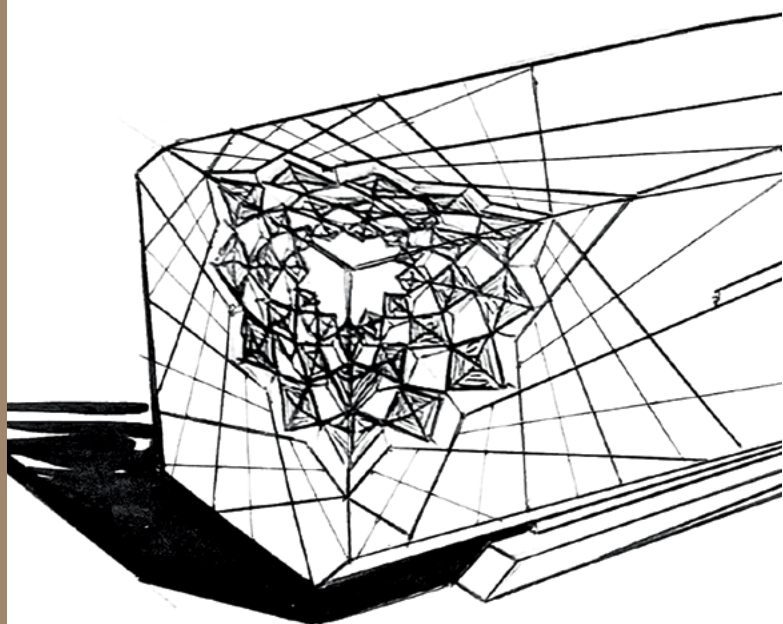
КОМОД СЕРИИ AZTEC APREXES
ИЗ НОВОЙ КОЛЛЕКЦИИ
PROVENANCE

ТЕОРИЯ ИДЕЙ

Где проходит грань между искусством и ремеслом? Изготовление мебели всегда относилось к последнему, но если есть главное — идея, не столь важно, на каком «холсте» она реализована.

Текст: **Ольга Селезнева**

Фото: **Silverlining**



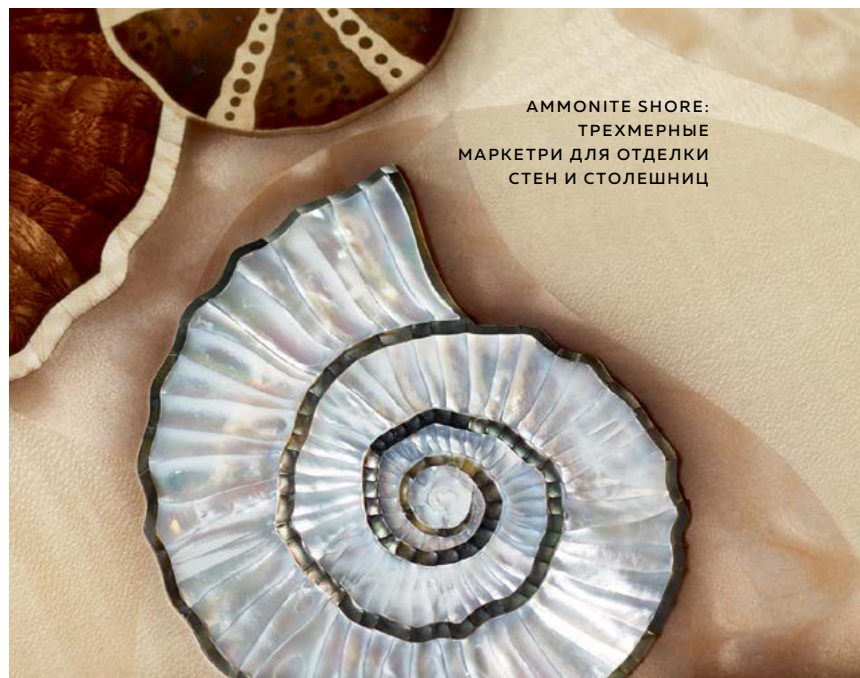
МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

В Silverlining давно ушли от понятия роскоши как комбинации хорошего вкуса с чудовищно дорогими материалами: только ими, будь то золото, редкие камни или породы дерева, сегодня никого не удивить. Между тем идеи буквально витают в воздухе: искусство, природа, изображения из-под микроскопа или снимки со спутника.

«Идеи есть во всем, что окружает нас, на что мы смотрим каждый день», — говорит Марк Боддингтон. Именно поэтому здесь используют и изобретают самые невероятные техники обработки. В арсенале Silverlining — мастерство монохромных оптических иллюзий, насчитывающая тысячелетия технология многослойной лакировки смолы уруши — «лакового дерева», множество видов инкрустации с применением самых разнообразных и редких материалов: традиционных и инновационных, роскошных и буквально лежащих под ногами... Или под водой — перламутра, поднятых с затонувшего в XVIII веке шведского корабля оленьих шкур, пролежавших в болоте сотни лет почти окаменевших стволов дуба.

В работе используют самую разнообразную древесину — от хорошо известных ценных пород до экзотических, например бубингу (африканское розовое дерево, из которого делают луки, арфы, редкие классические гитары) или корень амбойна с причудливым рисунком «напльвами» и завитками. А еще кожу, металлы, перья, сланец, солому, карбон... Кажется, невозможно придумать что-то еще более экзотическое, но Silverlining снова и снова радуется неописуемыми шедеврами. Сейчас это коллекция Provenance.

Making magic — создавать магию... Так описывает методы Silverlining основатель компании Марк Боддингтон, который 35 лет назад собственноручно начал изготавливать фантастическую, ни на что не похожую мебель. Сегодня его работы украшают самые неординарные резиденции мира и, разумеется, яхты. В портфолио Silverlining — более 80 яхтенных проектов, среди которых *Ester* (66 м), *Amevi* (52 м), *Solemates* (52 м), *Alfa Nero* (82 м), *Madame Gu* (99 м), *Al Lusail* (123 м). А среди заказчиков — королевские особы, рок-звезды, киноактеры, ученые, инженеры, коллекционеры — люди не просто богатые и знаменитые, но те, кто сам обладает развитым вкусом, ищет настоящую уникальность и даже готов лично участвовать в процессе создания шедевра.



AMMONITE SHORE:
ТРЕХМЕРНЫЕ
МАРКЕТРИ ДЛЯ ОТДЕЛКИ
СТЕН И СТОЛЕШНИЦ

SLATE POOL: ШЕРОХОВАТЫЙ
СЛАНЕЦ И СИЯЮЩИЙ НИКЕЛЬ

PROVENANCE COLLECTION

Provenance (от фр. provenir) означает «происхождение, начало». В данном случае — полного открытий путешествия. В определенном смысле эту коллекцию, насчитывающую десять линий, можно назвать географической, объединяющей разные стихии и места на планете.

AMMONITE SHORE

Истоки этой «темы» — юрское побережье Дорсетшира и Девоншира на юге Англии с его обрывистой береговой линией, сложенной из древних пород, а также доисторические окаменелости пляжей Северного Йоркшира. Основной мотив — аммониты — спиральные раковины, которые мастера Silverlining при помощи лазера превратили в объемные маркетри из черного и белого перламутра, волнистой древесины сикомора, корня грецкого ореха и красного дерева.

AZTEC APEXES

Совершенная форма пирамиды — символ вечности в древних и современных культурах: от фараоновых усыпальниц Древнего Египта до пирамиды Лувра. А в паттерне Aztec Apexes вдохновением послужила пирамидальная архитектура доколумбовой Мезоамерики. «Ацтекские пики» созданы из множества спрессованных слоев кожи в сочетании с сандаловым и черным деревом. Эту необычную технологию Silverlining использует впервые.

AZURE DEPTHS

Идея — передать образ движущейся воды с постепенным изменением цвета от голубого к черному при погружении на глубину, где свет исчезает. Здесь использована техника инкрустации: шесть оттенков волнистой древесины сикомора перемежаются полутонами матовой смолы с точечным градиентом, что создает оптическую иллюзию.

MOLTEN XELIX

Идея возникла в связи с извержением гавайского вулкана Килауэа в 2018 году, когда земную твердь прорезало множество потоков лавы, похожих на огненные реки. Для лавы, остывшей и горячей, применили лакировку смолой уруши и полированное «миндальное» золото разных оттенков. А землю символизирует натуральный и текстурный болотный дуб.

FLUID CONTOURS

Графика рисовых террас Азии читается в тонких контурных линиях, «истекающих» из зеркально отполированной извилистой золотой реки. Здесь снова была использована отполированная древесина болотного дуба в сочетании с тисненой кожей и текстурированными вставками золота цвета шампань.

MONARCH MIGRATION

Ежегодная 2500-мильная миграция бабочек-монархов из Канады в Мексику — природное чудо света. Тысячами отдыхая на ветвях деревьев, они создают фантастические по богатству цветов живые картины. Чтобы воплотить это зрелище, в Silverlining использовали кожу, выделанную натуральными энзимами папайи, и маркетри из корня ореха, древесины амбойи и белого перламутра.

MONOCHROMATIC GLOW

Инновационная линия в духе конструктивизма — комбинация текстурированной древесины дугласовой пихты (поклонники сериала «Твин Пикс» в курсе), отражающего свет высокотехнологичного материала Fenix и LED-панелей как источника света. Пихта Дугласа — быстрорастущее дерево: мягкие молодые слои древесины легко удаляются путем пескоструйной обработки, что позволяет получить пропускающую свет перфорированную поверхность.

MONOCHROMATIC GLOW:
МЯГКИЙ СВЕТ, СТРУЯЩИЙСЯ
ЧЕРЕЗ ПЕРФОРИРОВАННУЮ
ПОВЕРХНОСТЬ

SLATE POOL

Название линии дал сланец из Северного Уэльса, специально обработанный для проявления пластинчатой структуры. Этот материал возрастом 400 млн лет сочетается с красным карбоном, черным сикомором и вставками из никеля: эффектный контраст гладких и грубых фактур.

FLOATING FEATHERS

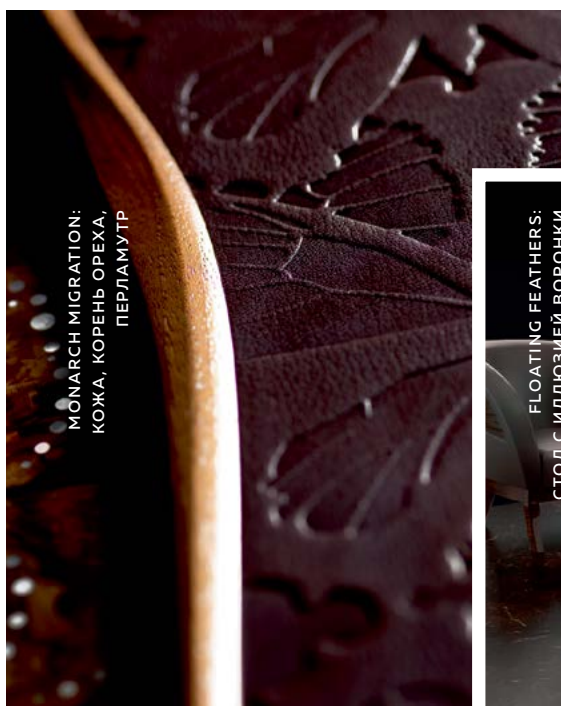
Магического вида маркетри выглядит как темный глубокий бассейн, куда медленно погружаются перья — натуральные и выполненные методом инкрустации из лакированного дерева, смолы и золота.

FANNED PALM

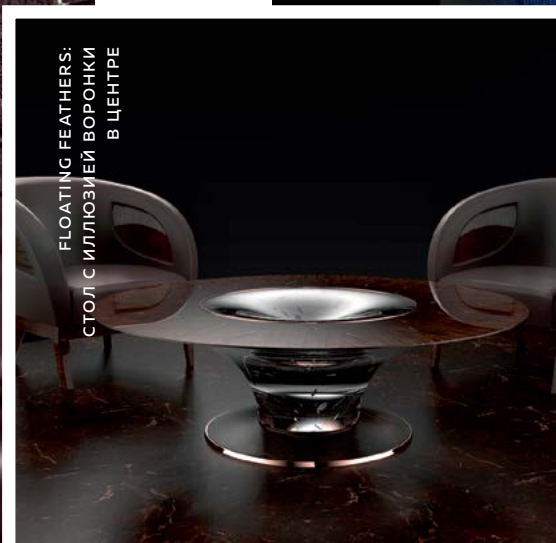
Источник идеи этой монохромной линии — творчество художника, архитектора и теоретика искусства Пита Мондриана. Его аскетические методы и линии переданы через полированную латунь и темно-синюю текстурированную кожу, расчерченную как пальмовый лист.

Как всегда, новая коллекция Silverlining — основа для создания экстраординарных предметов мебели и арт-панелей — шедевров музейного уровня, которые займут свое место во дворцах, на борту яхт и частных самолетов. Все они выполнены в единственном экземпляре для конкретного заказчика.

Кроме индивидуальных проектов, у Silverlining есть серия Collector — предметы, созданные мастерами компании исключительно по личному вдохновению, на многие из которых уходят тысячи и тысячи часов работы. Впрочем, без владельцев подобные экземпляры остаются ненадолго: аукционы, галереи и коллекционеры ведут на них настоящую охоту. **МВУ**



MONARCH MIGRATION:
КОЖА, КОРЕНЬ ОРЕХА,
ПЕРЛАМУТР



FLOATING FEATHERS:
СТОЛ С ИЛЛЮЗИЕЙ ВОРОНКИ
В ЦЕНТРЕ



БАР, ВЫПОЛНЕННЫЙ В ТЕМЕ
AZURE DEPTHS

СВЕТ НОВОГО ДНЯ

Часовая мануфактура Panerai, вся история которой тесно связана с морем, 2020 год посвятила своей легендарной модели Luminor Marina.

Текст: **Арина Вишневская**

Фото: **Officine Panerai**

Первые профессиональные часы Panerai для дайверов появились в 1950-х годах и свое название получили благодаря люминесцентному тритиевому составу Luminor (на латыни *lumen* означает «свет»). В годы Второй мировой войны он пришел на смену покрытию Radiomir и сделал часы еще более выразительными. С тех пор модель постоянно эволюционирует, сохраняя при этом узнаваемую эстетику итальянской марки.

Спустя 70 лет Panerai возродил традицию использования Luminor, подчеркнув тем самым исключительную значимость этой технической разработки. Новая потрясающая модель часов Luminor Marina Fibratex — 44 мм (PAM01119), выпущенная ограниченной 270 экземплярами серией, имеет международную гарантию... 70 лет! Это новый для часовой индустрии стандарт. В течение всего периода производитель обязуется поддерживать часы клиентов в рабочем состоянии, а из условий под звездочкой понятно, что эту гарантию можно еще и продлить. Смеем предположить, что какие-то из часов, выпущенных 70 лет назад, еще тикают, что и сподвигло Panerai на этот смелый шаг.

Отличительная деталь Luminor Marina Fibratex — неоновозеленая светящаяся отделка таких знаковых элементов, как мост, защищающий заводную головку, сама головка и блокировочный рычаг. Усовершенствованный состав Super-Luminova X1 обеспечивает повышенную яркость и более длительный эффект свечения. Привлекают внимание и другие яркие акценты: фланец, декартированные надписи на циферблате и строчка ремешка.

Неповторимый облик часам обеспечивает матовая неровная текстура материала Fibratex. Минеральные волокна, входящие в его состав, получают из сплавов на основе базальтовых пород с минеральными добавками.





Волокна соединяют с высокотехнологичными полимерами, накладывая материалы друг на друга тонкими слоями по четкой схеме, а затем сплавляют вместе при контролируемых давлении и температуре. Это новейшая разработка Laboratorio di Idee — собственного творческого центра бренда.

Новая модель по традиции получила калибр, разработанный и собранный на мануфактуре Officine Panerai в швейцарском городе Невшателе, — впечатляюще точный и чрезвычайно сложный автоматический механизм P.9010. Он оснащен функцией быстрой настройки часовой стрелки (такая операция позволяет сразу же изменить и дату) и двумя заводными барабанами, обеспечивающими трехдневный запас хода.

Часы сохраняют водонепроницаемость на глубине до 300 м (30 бар), поставляются с черным ремешком из материала Panerai Sportech со светящейся строчкой и застежкой на липучке. Для модели также предусмотрен второй ремешок черного цвета из каучука с удобной трапециевидной титановой застежкой. В комплекте — инструмент для смены ремешка и специальная катушка со светящимся стилизованным изображением циферблата Luminor Marina на крышке.

Luminor Marina Fibratech — 44 мм можно купить по всему миру, но исключительно в бутиках Panerai. Кроме того, в этом году появилась новая возможность заказать часы с бесплатной доставкой в любой город России. **МВУ**

Ключевая
деталь всей
концепции –
флайбридж
длиной 22 метра

Длина
28,96 м

Ширина
6,71 м

Осадка
(с полной
загрузкой)
2,03 м

Водоизмещение
(50% загрузки)
104 т

Запас топлива
13 400 л

Запас воды
1800 л

Двигатели
MAN V12
(2 × 1900 л.с.)

Максимальная
скорость
26 узлов

PRINCE

PRINCESS X95

Суперфлайбридж уже здесь: первая яхта Princess нового X-класса официально представлена на воде!

Текст: **Ольга Селезнева**

Фото: **Princess Yachts**

Все привыкли, что мировые премьеры яхт проходят на выставках, но 2020 год сломал многие стереотипы. Неопределенность с боат-шоу и ограничения на проведение массовых мероприятий подтолкнули британскую верфь Princess Yachts к мысли протестировать новый формат. Еще летом в Плимуте состоялась онлайн-трансляция спуска на воду Princess X95 – самой ожидаемой новинки последнего времени, а сейчас первая модель X-класса уже всю осваивает моря и океаны.

PRINCESS X95

Princess Yachts не впервой устраивать необычные шоу. Например, когда Princess X95 была еще в статусе проекта, на выставку boot Düsseldorf в январе 2020 года привезли полноразмерный макет ее главной палубы, где каждый желающий при помощи виртуальных очков мог оказаться в пространстве еще не построенной яхты и оценить возможности кастомизации. В том же макете в день официального спуска X95 на воду прошла пресс-конференция с участием первых лиц верфи. Место было выбрано неслучайно.

«Если вы хотите потратить много миллионов на разработку проекта, сначала нужно построить его полноразмерный макет», — подчеркнул Пол Маккензи, технический директор Princess Yachts. Именно так можно по-настоящему прочувствовать пространство, его планировку и детали — то, чего не увидишь на чертежах.

«На этом макете дизайн много раз переделывали», — продолжает Пол.

«Поначалу яхта выглядела очень жестко; эту проблему решили добавлением стекла и фирменных линий Princess», — говорит Энди Лоуренс, глава департамента дизайна.

А Киран Хаслам, директор по маркетингу, высказался со всей откровенностью: «Наша собственная реакция на первые эскизы была: “Боже, что же мы делаем?!”»

Действительно, что? И почему Princess X95 — проект настолько необычный?



НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ АРХИТЕКТУРЫ

Princess Yachts уже не раз доводилось переписывать правила яхтенной архитектуры. Если модель Y85 устанавливает новые стандарты в дизайне классических моторных яхт, а R35 на подводных крыльях меняет представления о комфорте на высокой скорости, то X95 раскрывает огромный потенциал в плане стиля жизни на борту в долгом путешествии: здесь полностью пересмотрели как внешний облик, так и организацию пространства.

Планировку разрабатывали исходя из концепции открытого пространства: в фокусе — просторные, легко адаптируемые к разным ситуациям помещения. Именно поэтому у Princess X95 десятки вариантов планировки, как предложенных верфью, так и, видимо, еще не существующих. Их смогут придумать будущие владельцы благодаря уникальной свободе «раскрытия» внутри и на открытых палубах.

Учитывая, что девять контрактов на постройку было подписано еще в ходе разработки проекта (эти корпуса уже строятся), «по ходу пьесы» реализовано немало интересных сценариев. Рассказывая о самых необычных запросах, Киран Хаслам вспоминает, как один из владельцев пожелал хранить на борту свой мотоцикл. И не в гараже, а на видном месте — на флайбридже, для чего пришлось придумывать стеклянную «витрину». На первый взгляд, ничего сложного, но была проделана серьезная работа по пересмотру множества деталей, включая изменение системы пожаротушения на борту. Но чтобы оценить всю новизну подхода, необязательно даже заходить внутрь: Princess X95 и внешне выглядит необычно.





СУПЕРФЛАЙБРИДЖ СОСТОИТ ИЗ ДВУХ ОТКРЫТЫХ ПЛОЩАДОК, А В ЦЕНТРЕ – ЗАКРЫТЫЙ СКАЙЛАУНЖ



ИНТЕРЬЕР САЛОНА ГЛАВНОЙ ПАЛУБЫ: ЕДИНОЕ ОГРОМНОЕ ПРОСТРАНСТВО И ПАНОРАМНОЕ ОСТЕКЛЕНИЕ

В ЧЕРНОМ ИЛИ БЕЛОМ КОРПУСЕ С МАСШТАБНЫМ ОСТЕКЛЕНИЕМ PRINCESS X95 ВЫГЛЯДИТ ОДИНАКОВО ЭФФЕКТНО





МАСТЕР-КАЮТА
В НОСОВОЙ ЧАСТИ
ГЛАВНОЙ ПАЛУБЫ



ДЕНИС НОВИКОВ,

директор по продажам компании Nordmarine, официального представителя Princess Yachts в России

Princess X95 — быстрая яхта, которая также может ходить на большие расстояния в экономичном режиме: до 2000 миль на скорости 10 узлов. По функциональности она близка к 40-метровой яхте: мастер-каюта — на главной палубе, где гораздо тише, чем в кормовой части нижней палубы, большой плюс — второй салон. Когда на борту 10 человек, порой хочется разделить, например, пока взрослые общаются в главном салоне, дети могут уйти вверх играть или смотреть кино.

ИНТЕРЬЕР

Помещения главной палубы протянулись практически во всю длину 29-метрового корпуса: там, где на яхтах традиционной архитектуры открытый фордек, у Princess X95 — продолжение «интерьерной части». При желании ее можно выполнить в едином пространстве, тогда, помимо собственно салона-гостиной, появится огромная «домашняя» кухня-столовая с барной стойкой в носовой части. Если предпочитаете зонирование, пространство впереди можно использовать в других целях. Например, организовать там мастер-каюту или кинотеатр. Но даже в этом случае длина салона составит 18 метров! А ведь есть еще открытый кокпит, который можно выполнить и как столовую al fresco, и как лаунж под открытым небом, и... как подскажет чувство прекрасного. Из кокапита трапы по обоим бортам ведут вниз, на купальную платформу, откуда открывается доступ в гараж и помещения экипажа.

На нижней палубе — четыре каюты: мастер-апартаменты на миделе (или их аналог, если владелец предпочел каюту на главной палубе); VIP-каюта в носу и две идентичные гостевые по бортам. Конфигурацию и оснащение всех кают можно менять множеством способов, о чем уже говорилось выше. Места для всех идей более чем достаточно: абсолютно новый подход к планировке позволил увеличить объем жилых помещений на Princess X95 на 40% по сравнению с классическими моторными яхтами такой длины.

СУПЕРФЛАЙБРИДЖ

Этот флайбридж — ключевая деталь всей концепции: он протянулся на 22 метра, что вдвое больше, чем у моторных яхт сопоставимой длины, представленных сегодня на рынке. Попасть наверх можно двумя путями. Первый — по открытому трапу из кокпита в корме, который ведет на обширную и открытую площадку в кормовой части флайбриджа. А если подняться по внутренним ступеням из салона, попадаешь... еще в один салон, точнее, закрытый скайлаунж, расположенный в центральной части флайбриджа. Внутри, помимо собственно салона, располагается основной и единственный пост управления. По сути, это адаптированная для яхты таких размеров концепция Raised Pilothouse, привычная на куда более крупных яхтах. Разумеется, рубку можно полностью изолировать от салона при помощи сдвижных дверей, обеспечив приватность владельцу и его гостям.

Но главная особенность флайбриджа в том, что он продолжается и вперед: в носовой части располагается еще одна открытая «пляжная» зона с диваном, столиком и, по желанию владельца, большим лежаком или джакузи. Вариантов планировки флайбриджа масса: три уже предложенных верфью позволяют дальнейшую индивидуализацию и оснащение самыми разными опциями — от кран-балки (если наверху предполагается хранить дополнительную водную технику) до дневного санузла. Еще один большой плюс такой планировки вы оцените, находясь уровнем ниже: при расположенной наверху рубке отпадает необходимость организовывать пост управления на главной палубе, а освободившееся место можно отдать под зону отдыха, что и было сделано.



ОТКРЫТАЯ СТОЛОВАЯ
В КОРМОВОЙ ЧАСТИ
ФЛАЙБРИДЖА



ЗОНА ОТДЫХА
С ДЖАКУЗИ
В НОСОВОЙ ЧАСТИ
ФЛАЙБРИДЖА

ОДНА ИЗ НЕСКОЛЬКИХ
ВЕРСИЙ КОМПОНОВКИ
САЛОНА ГЛАВНОЙ ПАЛУБЫ



ВАРИАНТ РАСПОЛОЖЕНИЯ
СТОЛОВОЙ НА ПРАВОМ БОРТУ
В САЛОНЕ ГЛАВНОЙ ПАЛУБЫ





ОДНА ИЗ ЧЕТЫРЕХ ГОСТЕВЫХ
КАЮТ НА НИЖНЕЙ ПАЛУБЕ

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

Первые ходовые испытания Princess X95 прошли в июне в окрестностях Плимута. С двумя двигателями MAN V12 суммарной мощностью 3800 л.с. яхта показала скорость 23 узла в свежую погоду. В идеальных условиях (на гладкой воде) верфь гарантирует 24–26 узлов в зависимости от загрузки и дополнительного оборудования (например, плавниковые стабилизаторы качки всегда снижают скорость примерно на 5%). Но эта яхта создавалась с акцентом не на скорость, а на комфорт, причем в долгих путешествиях и в разную погоду.

Princess Yachts всегда делала корпуса с отличными мореходными качествами, и X95, несмотря на свою новую архитектуру, не исключение, а наоборот, шаг вперед. Оптимизированные формы корпуса — острые носовые обводы и бульб (wave piercing) — обеспечивают безударное прохождение волны и снижают сопротивление на 15% по сравнению с традиционными обводами корпуса типа «глубокое V». Все это дает стабильный и комфортный ход в разных режимах, точную и предсказуемую управляемость плюс экономию топлива. Учитывая, что его запас и так значительно превышает показатели у яхт такой длины и типа, с Princess X95 можно рассчитывать на долгие автономные путешествия. Более подробную информацию о дальности хода MBY рассчитывает получить в ходе тест-драйвов.

Пока мы только готовились увидеть первый корпус Princess X95, верфь успела спустить на воду второй, а на разных стадиях постройки находятся еще семь — беспрецедентный результат для столь крупной модели, только успевшей выйти на рынок. И весомое доказательство, что новая концепция от Princess Yachts принята будущими владельцами этих яхт с восторгом. **MBY**



PERSHING 7X

Премьера этой лодки прошла на выставке boot Düsseldorf 2020, а в сентябре в Каннах она получила престижную награду World Yachts Trophies в номинации Best Exterior Design (яхты длиной от 64 до 80 футов). Эффектное, согласитесь, начало биографии модели.

Текст: **Петр Шестаков**

Фото: **Pershing Yachts**



PERSHING



G 7X

Длина
21,11 м

Ширина
5,35 м

Осадка
1,52 м

Водоизмещение
42 т

Запас топлива
3600 л

Запас воды
800 л

Мощность
2 × 1800 л.с.

Вместимость
16 чел.

Каюты
3 + 1 (экипаж)

Спешу поделиться «открытием»: я понял тайный смысл индекса «X» в названии моделей Pershing. Известно, что он обозначает новую линейку с измененной архитектурной стилистикой, интерьерами и рядом новаторских инженерных решений. Но если в «X» увидеть римскую десятку, то в сочетании с привычным цифровым индексом всплывает длина модели (пусть с некоторой погрешностью). Это справедливо для всего модельного ряда: для Pershing 5X, 8X, 9X и для самой новой 7X. Причем такое обозначение позволяет не путать лодку с предыдущей Pershing 70 (как говорят в Одессе, это две большие разницы).

СИЛА КРАСОТЫ

Есть, видимо, какие-то тайные параметры, или особенные формы, или пропорции сочетания всего этого, что вызывает у нас нужное настроение и понимание: вот это — красиво, а вот то — нет. И все равно у каждого это происходит по-своему. А красота, высокая эстетика этой яхты, как мне кажется, беспорны. Особенно когда она на ходу.

Pershing 7X — результат партнерства дизайн-студии Фульвио де Симони, разработчиков стратегии продуктов Ferretti под руководством Пьеро Феррари и инженерного департамента холдинга. Глядя на лодку, замечаешь смелые спортивные линии и обтекаемые формы, свойственные всей линейке X, типичные стилистические приемы и прежде всего — боковые «крылья» в корме, опирающиеся на фальшборт. Впервые они появились у Pershing 5X, и тогда обнаружилась их польза: на ходу они формируют воздушный поток, отводящий брызги от кокпита. Так функция «обручилась» с эстетикой, и красота стала приносить ощутимую пользу.



ВДОЛЬ БОРТА
ПЕРЕДВИГАТЬСЯ
ЛЕГКО, И ПОД
«КРЫЛОМ»
ДОСТАТОЧНО
ВЫСОТЫ



ЭТА ОБЕДЕННАЯ
ЗОНА В КОКПИТЕ —
НЕ ЕДИНСТВЕННАЯ:
ДИНЕТТЫ ЕСТЬ В САЛОНЕ
НА ЭТОЙ ЖЕ ПАЛУБЕ
И ВНИЗУ (ОПЦИЯ)



ЗОНУ ОТДЫХА
НА ФОРДЕКЕ
МОЖНО НАКРЫТЬ
СОЛНЦЕЗАЩИТНЫМ
ТЕНТОМ



ТАКОЕ БОРТОВОЕ
КРЫЛО –
ФИРМЕННЫЙ ЗНАК
PERSHING И ВСЕЙ
ЛИНЕЙКИ X



ПРОСТОРНЫЙ
ЛЕЖАК-«СОЛЯРИЙ»
СПОКОЙНО ВМЕСТИТ
НЕСКОЛЬКО ЧЕЛОВЕК



Новый Pershing 7X мало похож на Pershing 70: он существенно отличается в первую очередь своей конструкцией, в которой используются углепластик, легкий сплав и более легкие материалы в отделке, а также измененной компоновкой. Внешние зоны выделяются как визуально, так и функционально. Гараж в корме примет тендер Williams 345 SportJet; гидравлическая платформа существенно облегчит его спуск и подъем. Сверху на лежаке могут развалиться даже четверо и наблюдать водяной «петух» за транцем яхты, когда она идет полным ходом: как сказал один остроумец, единственная польза от него — завораживающий вид. А еще в кокпите стоят L-образный диван со столом под защитой свеса надстройки, есть мойка, гриль, льдогенератор или холодильник (опции). Отсюда можно попасть в зону экипажа, в моторный отсек (через люк в тиковой палубе) и на фордек с его огромным «солярием»...

Верфь предлагает и новую окраску корпуса и надстройки: Alusilver — нестандартный вариант серого цвета, названием и оттенком напоминающего известные металлы. Также новинкой стал матовый черный цвет некоторых элементов, например приборной панели, но это мы увидим внутри.

ВНУТРЕННИЙ МИР

В салоне диван ориентирован вдоль левого борта, а проход по правому остается свободным. За столом на телескопической опоре рассядется немаленькая компания (если его раздвинуть), а напротив в длинном мебельном модуле спрятан «всплывающий» телевизор. На посту управления видим два отдельных кресла из кожи Poltrona Frau, два монитора 19", «парящих» над приборной панелью из углепластика, и ключевые органы управления: рукоятки двигателей, джойстик, тумблеры подрульки и транцевых плит на консолях по бокам капитанского кресла. Ветровое стекло без стоек, крупные бортовые окна и фрагмент стеклянной переборки, отделяющей салон от кокпита, который опускается за спинки диванов в корме (фирменная «фишка» Pershing), дают отличный обзор и близкий контакт с морем. Два интересных момента: камбуз в салоне нет (он внизу), слева от рулевой консоли высокий шезлонг/лежак (чтобы увеличить пространство над камбузом).

На Pershing 7X есть каюта владельца от борта до борта на миделе, VIP-каюта в носу и гостевая с двумя односпальными кроватями. Мастер-каюта, помимо больших окон, освещена через прямоугольные открывающиеся иллюминаторы в стальном обрамлении. VIP-апартаменты в носу тоже довольно просторные и тоже получили большие иллюминаторы, но горизонтальные, как и в третьей каюте по правому борту. Все каюты высокие, всюду полно по уму расположенных зеркал для зрительного расширения пространства, при каждой есть туалетная комната с отдельным душем...

На выставке я не обратил внимания, а на планах палуб хорошо видно: во всех каютах спальные места ориентированы «головой вперед» (к носу яхты), что для особенно суеверных может показаться дополнительным бонусом. А помещение экипажа — каюта с гальюном и душем — находится в кормовой части яхты; попасть туда можно, сняв подушку дивана в кокпите.

Камбуз открытой планировки на левом борту насыщен техникой; здесь хватает места и для хранения посуды, припасов, для большого холодильника, а верхний дневной свет льется от лобового стекла и стеклянных панелей в крыше надстройки. Кстати, вместо гостевой каюты можно заказать динетту с диваном и складным столом напротив камбуза.

Пара слов о дизайне интерьера. Как считают многие специалисты, оформить небольшое помещение не легче, чем обставить загородный дом, и за кажущейся упрощенностью дизайна здесь чувствуется огромная работа. Дизайнеры использовали визуальное разделение пространства вариацией материалов, применили небольшие темные акценты в кожаной обивке, геометрический узор на переборках. Древесина — орех в светлую полосу, в салоне — обивочные ткани Dedar, шторы Pellini Nautica, в каютах — покрывала Armani Casa и подушки Casamance...



ИНТЕРЬЕР МАСТЕР-КАЮТЫ: ВЫСОТА В ПОМЕЩЕНИИ БОЛЕЕ ДВУХ МЕТРОВ, КАК И ПОВСЮДУ НА БОРТУ



VIP-КАЮТА В НОСУ: ЗДЕСЬ ДОВОЛЬНО ПРОСТОРНО, И ПОДХОДЫ К СПАЛЬНОМУ МЕСТУ ОСТАЮТСЯ СВОБОДНЫМИ

КРАСОТА СИЛЫ

Переиначу известную фразу про самолеты и скажу: ходить быстро могут только красивые лодки. Так же и в живой природе: у грациозных гепардов красота неотрывна от их скорости, и эта высшая степень функциональности — залог выживаемости. А у лодок функциональность и красота определяют востребованность.

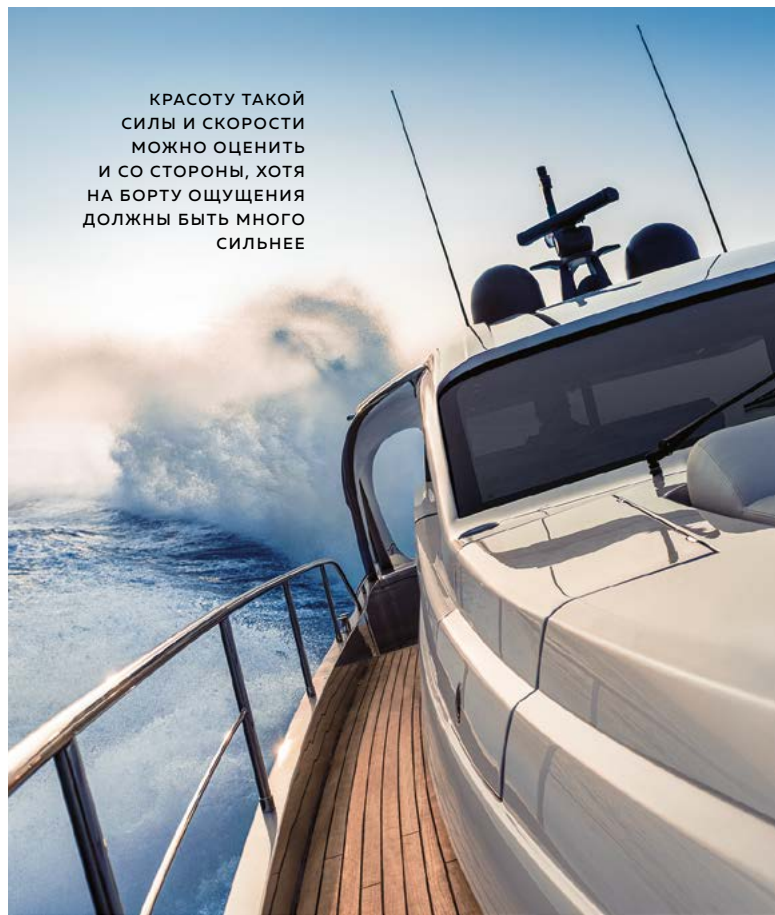
Итак, в моторном отсеке Pershing 7X стоят два дизельных MAN V12 по 1800 л.с. с трансмиссией Top System P85X с полупогруженными винтами — традиционный для бренда привод с массой преимуществ. Так было прежде и, вероятно, будет еще долго, пока не изобретут нечто совершенно новое. По данным верфи, лодка может развивать скорость до 50 узлов, а на крейсерских 42 узлах запас хода достигает 300 миль. Комментируя такую скорость, MBY UK ссылается на тесты Pershing 70, лодки более тяжелой (5 т) и менее мощной (350 л.с.), которая выдавала 46–47 узлов. Если пересчитать скорость для Pershing 7X, то 50 узлов действительно выглядят вполне достижимыми.



ОКНА ПО БОРТАМ
В ЗОНЕ ПОСТА
УПРАВЛЕНИЯ
ОБОРУДОВАНЫ
ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ
ПРИВОДОМ



МОТОРНЫЙ ОТСЕК
СЮДА ВЕДЕТ ЛЮК
В ПАЛУБЕ КОКПИТА



КРАСОТУ ТАКОЙ
СИЛЫ И СКОРОСТИ
МОЖНО ОЦЕНИТЬ
И СО СТОРОНЫ, ХОТЯ
НА БОРТУ ОЩУЩЕНИЯ
ДОЛЖНЫ БЫТЬ МНОГО
СИЛЬНЕЕ

Такую скорость дают не только мощные двигатели, оптимизированные обводы, легкий корпус из карбонового композита, приводы с высоким КПД, и сила Pershing 7X не только в этом. Свою роль играет и автоматика последнего поколения: усовершенствованный интерфейс интегрирует управление движением по курсу, маневрированием, навигацию и мониторинг бортовых систем. Эту технологию разработали совместно Top System, Onyx и Xenta Systems для системы управления EasySet. Новая версия EasySet способна оптимизировать в зависимости от ситуации дифферент и скорость, дает независимое управление приводами с увязкой подруливающего устройства (48 В), позволяет в любой момент перейти на ручное управление. Также доступна функция джойстика, удобного при швартовке и маневрировании в ограниченном пространстве.

Если к этому добавить стоявшие на первом корпусе два гироскопических стабилизатора качки Seakeeper NG6 (обеспечение максимального комфорта на ходу и якорной стоянке) и систему динамического позиционирования (позволяет удерживать судно в точке даже при сильном ветре и течении), становится понятным, насколько Pershing 7X серьезная, скоростная и суперсовременная «машина». Представитель новой ступени эволюции яхтенного дизайна, в основе которой четыре принципа: дизайн, ходкость, новые технологии и сверхлегкие материалы. **MBY**

Модель BG72
абсолютно свободна
от стереотипов
компоновки, присущих
многим лодкам



BLUEGAME

BLUEGAME BG72

Семейство лодок Bluegame, выгодно отличающихся новаторской концепцией, пополнилось новой моделью. Что вызвало ее появление, в чем ее особенности и каковы возможности?

Текст: **Алексей Максимов**

Фото: **Bluegame**

В сентябре на яхтенной выставке в Генуе, которую, несмотря на веерную отмену боат-шоу по всему миру, устроители все же рискнули провести, компания Sanlorenzo отметилась мировыми премьерными моделями принадлежащего ей бренда Bluegame: BGX60 и BG72. Про первую МВУ опубликовал статью в прошлом выпуске (№6/66, 2020), а о второй яхте расскажу сейчас.

ОПЕН ПО-НОВОМУ

Начну с того, что разработкой BG72 занимался уже знакомый нам по предыдущим проектам Bluegame творческий коллектив, куда входят Лука Сантелла, глава департамента, занятого стратегией развития продукта, дизайном и стилем; студия Zuccon International Project и Лу Кодега (обводы и другие базовые инженерные решения). Концепция BG72, занявшей флагманскую позицию в линейке, где также присутствуют модели BG42 и BG62, использует корпус, близкий по характеристикам к таковому у BGX70, при сохранении многих удачных технических и стилистических решений. На верфи и не скрывают, что BGX70 послужила отправной точкой для BG72 — новой модели из оригинальной линейки бренда, задуманной для тех, кто любит лодки с обилием открытого пространства и все удобства яхт с флайбриджем.

Собственно, главным и очевидным различием этих моделей является форма укороченной и легкой — зри-

Длина
22,71 м

Ширина
5,60 м

Осадка
1,60 м

Водоизмещение
(порожнем)
40 т

Запас топлива
4000 л

Запас воды
1000 л

Мощность
двигателей
**2 × 900 /
2 × 1000 л.с.**

Мощность
генератора
22 кВт

Вместимость
16 чел.

Каюты
3 + 1 (экипаж)

Категория RCD
«В»

BG72

тельно и конструктивно — надстройки у BG72. Здесь верхняя палуба с кормовым диваном-«солярием» и обеденной зоной по максимуму открыта; закрытой, по сути, является только ходовая рубка со сдвижными дверями. Пост управления логично было скопировать у BGX70, где на приборной панели красуются три МФД Garmin 12", демонстрируя, например, текущую навигационную картинку, состояние систем и механизмов, изображение от камеры кормового обзора. И главные органы управления лодкой (рукоятки двигателей и джойстик), размещенные на рулевой консоли, для удобства продублированы между креслами.

Слегка изменилась компоновка фордека: иначе расположены диван и лежак для загорания. А вот огромная по площади, раскрытая в корму и отделанная тиком кормовая часть яхты в стиле beach club осталась, похоже, прежней. Здесь имеются те же встроенные в фальшборт краны (грузоподъемность 500 кг), а то, что мы не видим ветбар на левом борту, не критично: ничто не мешает его здесь обустроить, как и поставить лежачи-шезлонги, тендер или аквабайк. И доступ в моторный отсек через люк с электроприводом на месте.

Можно обсуждать, насколько интересны и функциональны все эти принятые решения, но бесспорным остается то, что BG72 — это новое понимание типа Open в размерном сегменте круизных яхт до 100 футов, и любопытно будет проследить его развитие.

ПАЛУБА КАЮТ: ОСОБЕННОСТИ КОМПОНОВКИ

Компоновку своей новой лодки верфь подает как революционную, сочетающую открытую верхнюю палубу и рационально спланированную нижнюю, повторяющую концепцию модели BGX70. Действительно, сходство прослеживается, хотя есть и различия; правда, глядя из кокпита на уже знакомые сдвижные двери сложной формы, ведущие вниз, в помещения, эти различия не увидишь. Разве что теперь подняться отсюда на верхнюю палубу можно по ступеням с обоих бортов. Но если зайти внутрь...

У BGX70 в корме был обставленный удобной мебелью приятный нижний салон с большими окнами по бортам. Салон в этой зоне есть и на новой BG72, но появилась возможность вместо него обустроить здесь большую каюту (полагаю, хозяйскую). Тогда дальше в нос располагается двухместная гостевая каюта и примыкающий к ней салон или вторая каюта рядом (если салон в корме). Дальше в нос находится отличная VIP-каюта, а за таранной переборкой ожидаемо обустроен отсек экипажа с койками в два яруса — если в экипаже двое.

При любом раскладе на этой палубе располагаются три пассажирские каюты и... камбуз: на BGX70 он находился в верхнем салоне, где стояла и динетта. Все помещения светлые и высокие (не менее двух метров), проект предусматривает декорирование интерьера деревом, тканями, кожей...



НА BG72 ВЕРХНЯЯ ПАЛУБА С КОРМОВЫМ ДИВАНОМ-«СОЛЯРИЕМ» И ОБЕДЕННОЙ ЗОНОЙ ПО МАКСИМУМУ ОТКРЫТА



САЛОН В КОРМЕ, ПРИ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЯХ ЗРИТЕЛЬНО И ФУНКЦИОНАЛЬНО ДОПОЛНЯЮЩИЙ «ПЛЯЖНЫЙ КЛУБ»



НОСОВАЯ КАЮТА ПРИ НАЛИЧИИ САЛОНА В КОРМЕ ВПОЛНЕ МОЖЕТ СЛУЖИТЬ КАЮТОЙ ВЛАДЕЛЬЦА



ТАКОЕ ПРОСТРАНСТВО ПАЛУБЫ
В КОРМЕ ОТКРЫВАЕТ БЕЗГРАНИЧНЫЕ
ВОЗМОЖНОСТИ ЭТОЙ ЯХТЫ КАК
«ПЛАТФОРМЫ» ДЛЯ РАЗВЛЕЧЕНИЙ



ДМИТРИЙ ЛУКИН, управляющий директор Bluegame Russia

BG72 — новаторская концепция открытой яхты, которая смело конкурирует с флайбриджными моделями, предлагая одинаково удобные помещения. BG72 дарит чувство единения со стихией при максимальном комфорте и безопасности. Дорого.

Брутально. И главное — не так, как у всех.

МОРЕХОДНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

Как уже сказано, характеристики корпусов BG72 и BGX70 очень близки (статья о Bluegame BGX70 см. в МВУ № 2/62, 2020). Различия в цифрах обнаруживаются только в длине (менее метра), паре градусов килеватости и запасе топлива: у BG72 его меньше на 200 л (5%). Корпус BG72 также из стеклопластика (палуба и борта — сэндвич), с килеватостью 14° на транце, имеет две пары продольных реданов, мощную скулу и зиг над ней, вместе с оболочкой и набором дающий требуемую прочность и жесткость.

В качестве силовых установок приняты две Volvo Penta D13-IPS1200 (900 л.с.) или D13-IPS1350 (1000 л.с.) с днищевыми колонками (как и для BGX70). Объявленный максимум скорости в первом варианте — 28 узлов, во втором — 30 узлов. Тесты BGX70 заявку подтверждают. От BG72 также можно ожидать быстрого и плавного разгона, устойчивости на курсе, хорошей управляемости, некритичного крена в крутой циркуляции. Цифры дальности плавания, приведенные в прошлой статье, подтвердились. На полном ходу можно говорить о 300 милях, на 20 узлах их будет 400, на 12 узлах запас хода даже превысит 600 миль. А для повышения комфорта в море существуют автоматические интерцепторы и гироскопический успокоитель качки Seakeeper 9.

В Каннах в 2019 году на борту премьерной BGX70 я столкнулся с делегацией в сопровождении самой Карлы Демарии, руководителя программы Bluegame. Помню широко раскрытые от удивления глаза тех, кто впервые видел эту лодку, — необычную, неожиданную, нетрадиционную, пожалуй, одну из самых экстравагантных за последнее время (в своем классе)... Такие же эпитеты, думаю, вскоре посыплются и в адрес BG72.

А на пресс-конференции на boot Düsseldorf 2020, где обсуждались перспективы линейки Bluegame, говорили, что BG уже следует читать как Big Game. Что ж, глядя на быстро расширяющийся модельный ряд этих весьма интересных и новаторских лодок, приходишь к выводу: верфь Sanlorenzo, взяв себе бренд Bluegame, действительно затеяла большую игру с высокими шансами на успех. И мы будем ждать от нее новых лодок: судя по всему, они непременно появятся. И даже скоро. **МВУ**

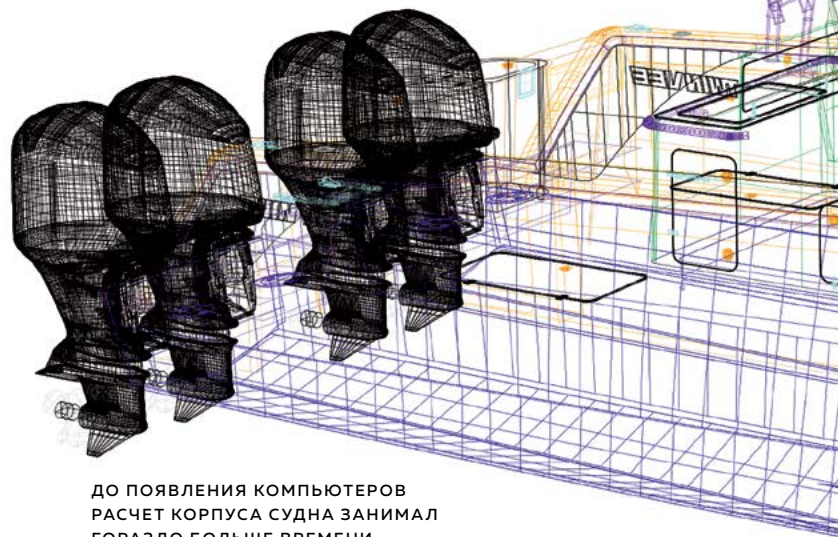
ЯХТЕННЫЙ ДИЗАЙН: ПРЕЖДЕ И СЕЙЧАС

Проектирование судов — древняя наука, которая со временем развилась в инженерную специальность. Добавим к ней эстетическую составляющую, особенно значимую для моторных яхт, и попробуем проследить, как изменились подходы к их проектированию за последние сто лет.

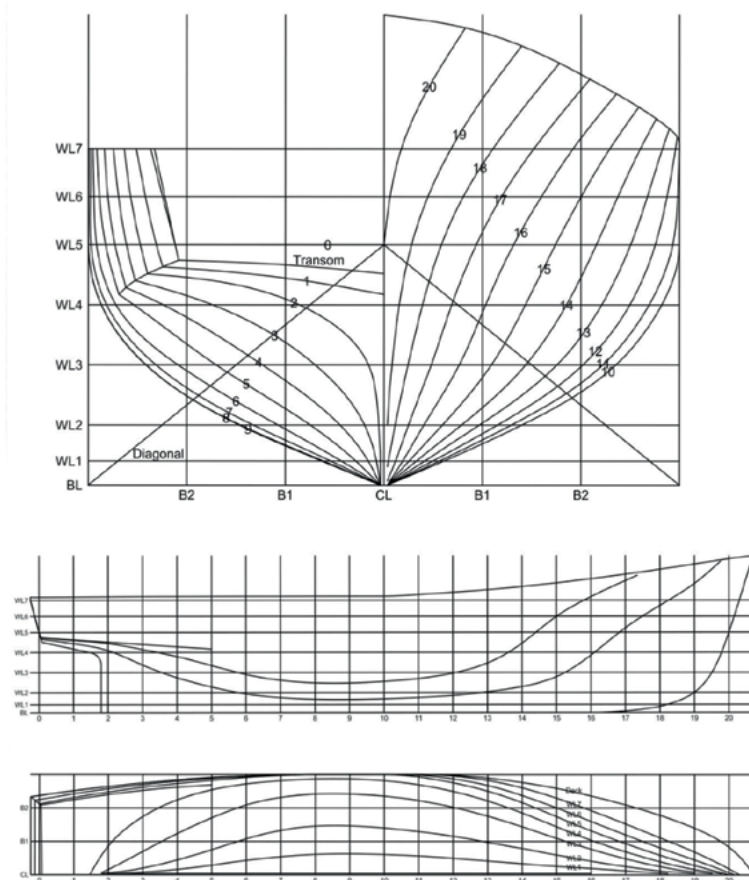
Текст и фото: **Альберт Назаров**

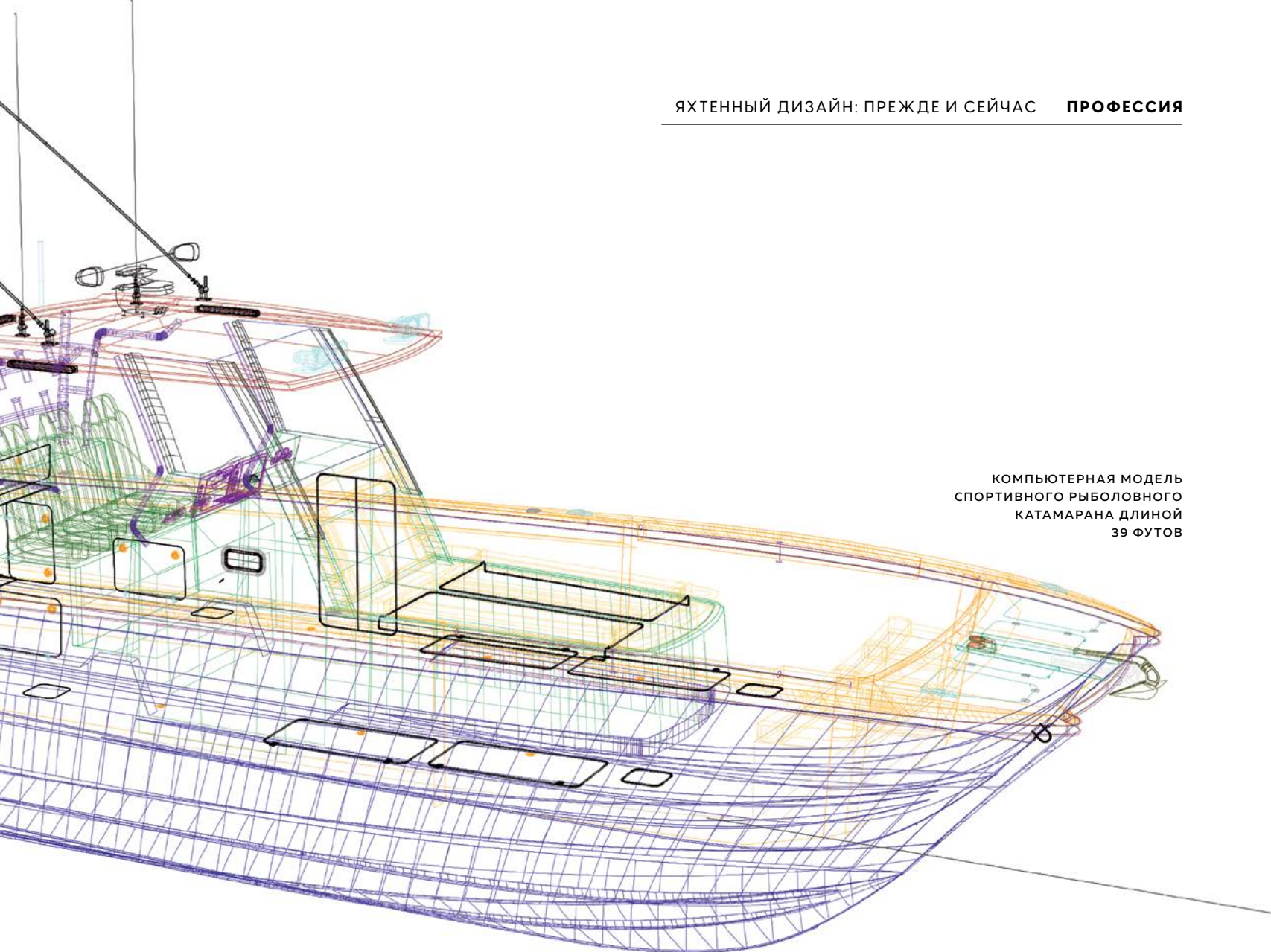
Еще в начале XX века желающий стать яхтенным проектировщиком должен был прежде провести несколько лет в должности чертежника на верфи или в конструкторском бюро. Проектные работы требовали и графических навыков для изготовления чертежей, и выполнения сопутствующих расчетов, и взаимодействия со строителями судов, и участия в их испытаниях, а всему этому лучше обучаться на практике.

В те времена у яхтенных проектировщиков нередко были собственные именные лекала для построения линий теоретического чертежа — именно обводы составляли основной секрет успеха, ибо умением начертить изящный корпус «в гармонии с океаном» обладали не многие. Удивительно, что некоторые судостроители используют такие лекала и сейчас: мне доводилось их видеть на азиатских верфях, где строят деревянные рыболовные суда,



ДО ПОЯВЛЕНИЯ КОМПЬЮТЕРОВ РАСЧЕТ КОРПУСА СУДА ЗАНИМАЛ ГОРАЗДО БОЛЬШЕ ВРЕМЕНИ





КОМПЬЮТЕРНАЯ МОДЕЛЬ
СПОРТИВНОГО РЫБОЛОВНОГО
КАТАМАРАНА ДЛИНОЙ
39 ФУТОВ

и подобный инструментариум передается от отца к сыну... Сегодня лекала заменяет программное обеспечение для трехмерного моделирования и расчетов, но это создает ложное представление, будто проектировать яхты может каждый, даже человек без образования и опыта: «поставил софтинку — и вот ты уже дизайнер». Например, в США немало яхтенных дизайнеров без высшего технического образования, но как же тогда обучение и годы практики? И вот тут стоит помнить, что компьютерные программы, как и те самые лекала, — всего-навсего инструмент, полезный лишь в умелых руках.

ЭКСТЕРЬЕР ЯХТЫ

Сначала о терминах. Дизайнер — это общее название специалистов, занятых проектированием яхт. Дизайнер-стилист (stylist) обычно отвечает за внешний облик судна и (или) его интерьеры, при этом функциональность

и безопасность, обводы и конструкция корпуса, соответствие проекта требованиям надзорных органов — сфера ответственности инженера-кораблестроителя, которого у нас часто именуют «навальным архитектором», бездумно копируя английское naval architect.

Парусные прогулочные яхты известны уже несколько столетий, моторным яхтам около века, и мода на их внешний дизайн существовала всегда. Однако что касается сравнительно небольших круизных яхт, изменилась модель их использования: большинство владельцев в наши дни проводят мало времени на переходах, предпочитая стоянку в марине или на якоре. В связи с этим мореходность, всегда входившая в число главных качеств хорошего судна, может частично сдавать позиции в угоду комфорту и максимальному использованию места на борту.

Привлечение к созданию яхт промышленных дизайнеров и «сухопутных» стилистов способствует появлению форм экстерьера, которые интуитивно понятны



ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ ЗАБОТ КОНСТРУКТОРОВ ЯХТ – ВЫГАДАТЬ МАКСИМАЛЬНОЕ ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ ГОСТЕВЫХ ПОМЕЩЕНИЙ

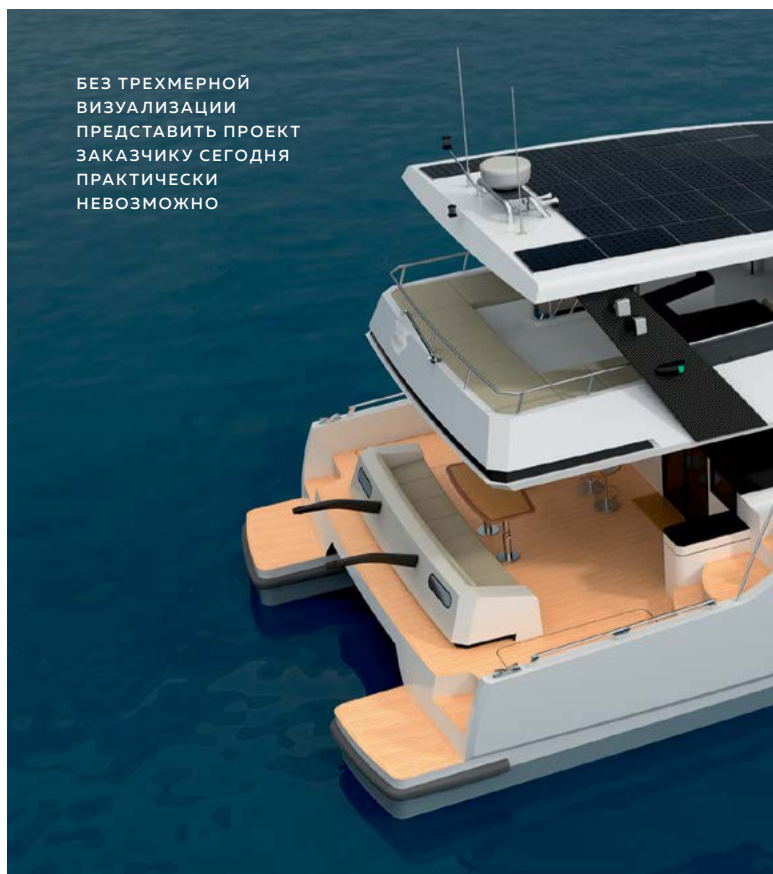
далекому от морской тематики потребителю. В результате некоторые проекты среднеразмерных яхт-круизеров выглядят как пластиковые ящики для перевозки мебели на горбу сопротивления. Геометрия подобных судов часто формируется «от интерьера», чтобы вписать больше удобств в ограниченную площадь и получить преимущество перед конкурентами. Так, форму носовой оконечности выбирают не в целях снижения слеминга, а в угоду размещению широкой двуспальной кровати. Форма кормы сегодня во многом определяется геометрией гидравлической платформы для купания и хранения тендера. Большая площадь бортового остекления, открытый «пляжный клуб», гараж у ватерлинии — перечислять можно долго, но разве не этого требует массовый яхтенный рынок, далеко не все участники которого должным образом понимают мореходные качества судна? Впрочем, что бы ни «пели» рекламные проспекты, владелец такого «ящика» обязан сам реально оценивать способность своей яхты ходить в суровых условиях.

ИНТЕРЬЕРЫ

Еще лет тридцать назад яхтенными интерьерами занимались те же самые инженеры-кораблестроители, отчего мебель на борту можно было назвать скорее «ортопедической», нежели комфортной и стильной. При этом, кстати, ее гораздо лучше приспособивали для использования в море: радиусы кромок, буртики, небольшое расстояние между предметами, чтобы далеко не улететь на шальной волне... Сегодня яхтенные интерьеры отдают на откуп специалистам отдельной профессии: некоторые из них подлинные профессионалы, умеющие разработать функциональную и стильную «внутрянку» для морских условий, тогда как другие... Скажу прямо: встречаются «дизайнеры», которые берутся за яхты, совершенно не понимая их специфики. Порой это действительно приносит свежую струю нетривиальных решений при условии, что дизайнеры чутко прислушиваются к мнению конструкторов, но все же владельцам чаще приходится мириться с тем, что острые углы мебели при качке оставляют на их теле характерные синяки...

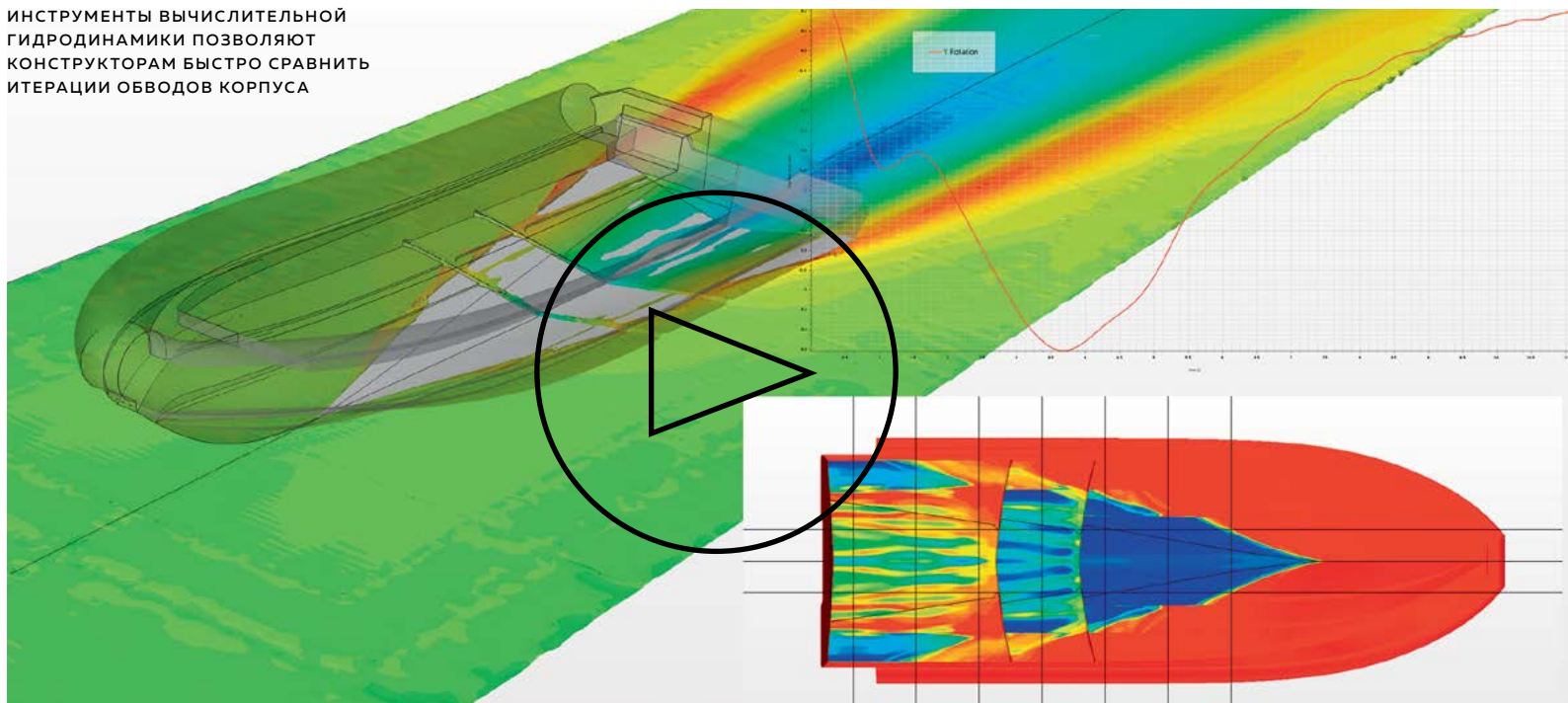
СТЕПЕНЬ ИНЖЕНЕРНОЙ ПРОРАБОТКИ

Не так уж давно, еще на моей памяти, поступающая на верфь конструкторская документация представляла собой солидную стопку бумаг, чертежей и расчетов. По ним, например, разбивали плаз, вычерчивали обводы корпуса в натуральную величину, получали детали конструкции... Не скажу, что в прежние времена обводы судов были упрощенными, но форму многих конструкций определяли текущие технологические возможности верфей. У нас были клиенты, которые, приобретая такой



БЕЗ ТРЕХМЕРНОЙ ВИЗУАЛИЗАЦИИ ПРЕДСТАВИТЬ ПРОЕКТ ЗАКАЗЧИКУ СЕГОДНЯ ПРАКТИЧЕСКИ НЕВОЗМОЖНО

ИНСТРУМЕНТЫ ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ ГИДРОДИНАМИКИ ПОЗВОЛЯЮТ КОНСТРУКТОРАМ БЫСТРО СРАВНИТЬ ИТЕРАЦИИ ОБВODOB КОРПУСА



«исторический» комплект чертежей «известной голландской фирмы», вынужденно шли прямиком в наше КБ, ибо современная верфь построить судно по таким чертежам просто не в состоянии...

С тех пор глубина инженерной проработки проектов возросла на порядок, ведь современные программные пакеты многократно упрощают трассировку магистралей, расчет узлов повышенных напряжений, нагрузки и центра величины, влияния на остойчивость заполнения цистерн и пр., на что ранее уходило до 70% рутинной работы, зачастую сопряженной с ошибками, вызван-

ными человеческим фактором. Что касается эргономики, то увеличилась роль реверс-инжиниринга, поскольку даже средства виртуальной/дополненной реальности пока не моделируют достоверных пространственных ощущений.

В то же время многократно возросли и требования судостроителей к работе конструкторов. Во-первых, всю геометрию судна сейчас формируют в 3D — вроде бы просто, если говорить лишь о визуализации, но для постройки судна ее недостаточно. Для судов из металла требуется листовая раскрой деталей корпуса, так называемый нестинг. В случае судов из композитных материалов производители хотят получить готовые 3D-файлы, загружаемые в станки с ЧПУ для фрезерования болванов или матрицы. А это значит, что на этапе проектирования необходимо проработать всю конструкцию в деталях: посадочные места, соединения, углы съема и радиусы сопряжений...

МОДЕЛИРОВАНИЕ ДИНАМИКИ

Научные трактаты времен Ньютона предписывали делать форму подводной части кораблей по принципу «голова трески и хвост скумбрии». Потом появилась «параболы Чапмана» — судостроительное ноу-хау XVIII века. В конце XIX века норвежский конструктор Колин Арчер разработал «волновой метод» проектирования обводов, основанный на принципе «носовая часть строевой по шпангоутам — синусоида, кормовая — трохоида». В 1980-х, следуя этим и подобным методам, квалифицированный инженер тратил на построение обводов прогулочной моторной яхты вручную несколько недель. Сегодня большинство яхтенных дизайнеров вообще не озабочены формой строевой по шпангоутам, ведь

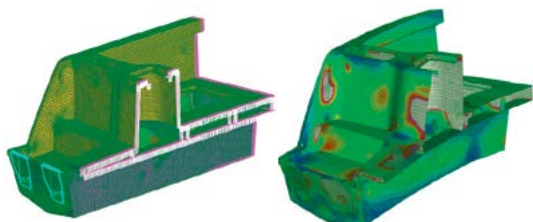
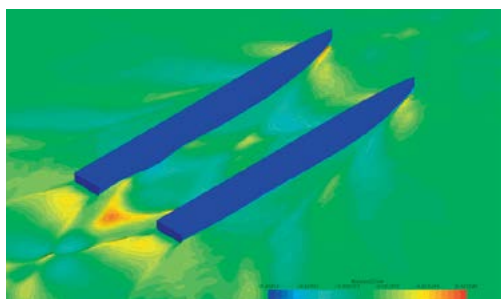


теоретический чертеж корпуса генерируется и масштабируется в считанные минуты с сопутствующими расчетами. А вот каким он окажется, это уже другой вопрос...

Испытания масштабных моделей яхт в опытовых бассейнах по-прежнему присутствуют в практике проектирования яхт, но преимущественно для судов с особыми обводами, для моделирования ледовой ситуации или для катеров военного назначения. Причина в том, что сегодня получили распространение методы вычислительной гидродинамики (Computational Fluid Dynamics), которые дают полную картину обтекания корпуса, в том числе на волнении.

Некоторые полагают, что судно теперь можно полностью просчитать на компьютере, не тратя время и средства на бассейновые «прогоны» масштабной модели, однако это не вполне так. Достоверность CFD-расчетов зависит от качества их привязки к результатам модельных и натурных испытаний ранее построенных судов. На данном этапе модели CFD не генерируют оптимальные обводы по входным данным, но показывают то, что проектировщик от них «просит», и позволяют быстро работать с итерациями формы корпуса, которые необходимо оценить по финальному критерию, например величине буксировочного сопротивления.

Талантливый дизайнер немислим в отрыве от морской культуры



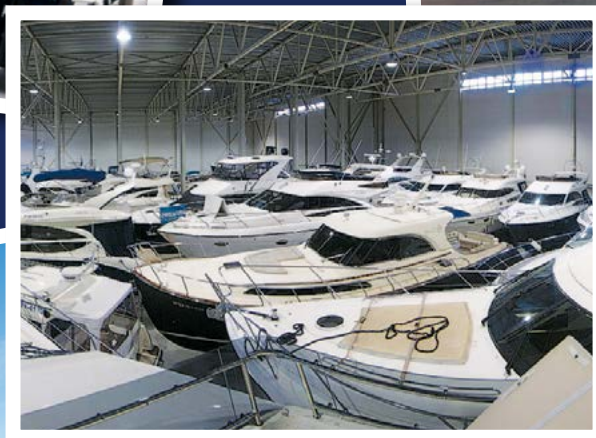
ПРИМЕР ВИЗУАЛИЗАЦИИ СОПРОТИВЛЕНИЯ КОРПУСА (ВВЕРХУ) И НАГРУЗОК НА ТРАНЕЦ (ВНИЗУ)

РЕЗЮМЕ

Даже с появлением новых инструментов и ростом запросов разработка дизайна и проектирование яхт по-прежнему остаются многоэтапным процессом, требующим командной работы, хотя теперь человеческих ресурсов нужно меньше. По-прежнему ключевым остается морской опыт самих проектировщиков: яхтенный дизайн невозможен без глубокого осмысления яхты как полноценного судна, а поистине талантливый дизайнер должен быть носителем определенной яхтенной культуры, связующим звеном между искусством предыдущих поколений и технологиями современности. Причем его опыт и авторитет могут решительным образом влиять на весь проект, ибо будущие владельцы построенных по нему яхт платят не только за чертежи, но за новаторские идеи, пропущенные через горнило опыта. **MBY**

ПОРТ ДУБРОВКА

Концептуальное, более элитное,
светлое, теплое, просторное
общезитие для катеров и яхт



www.PortDubrovka.ru • info@portdubrovka.ru
187340, РОССИЯ, ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛ. КИРОВСК,
НАБЕРЕЖНАЯ УЛ., 20 Б
+7 (812) 96-390-96,
+7 (812) 318-14-50,
+7 (812) 430-25-02



*Мы сохраняем
Вашу мечту*

У ВЕРФИ ЕСТЬ ДЕСЯТОК
ВАРИАНТОВ ОКРАСКИ
КОРПУСА, ЧТО СУЩЕСТВЕННО
РАЗНООБРАЗИТ
ПРЕДЛОЖЕНИЕ СЕРИЙНОЙ
ЛОДКИ



LUXURY TENDER

CRANCHI A44 LUXURY TENDER

К сезону 2021 года верфь Cranchi Yachts подготовила инновационный проект люксового тендера, который послужит и как полноценная яхта для дневного отдыха.

Текст: **Алексей Максимов** Фото: **Cranchi Yachts**

Что приятнее: делать подарки или получать их? Итальянская верфь Cranchi Yachts на этот вопрос ответила кардинально — в год своего 150-летия выпустила на рынок потенциально успешную модель A44 Luxury Tender, сделав тем самым подарок и любителям быстрых лодок такого типа, и себе.

ПО ЗАКОНАМ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ

Трудно сказать, в каком ракурсе лодка выглядит эффектнее. В ее выразительном профиле с высоким надводным бортом дизайнер Кристиан Гранде хотел сделать акцент на горизонтальные линии, усилив восприятие идеи бортовым остеклением. В общую гармонию ловко вписан изящный карбоновый хардтоп, как бы продолжающий линию ветрового стекла, накрывающий рулевую консоль и часть кокпита (защита от солнца и дождя).

В A44 Luxury Tender Кристиан Гранде по максимуму использовал преимущества архитектурного типа walkaround: полная свобода передвижения вокруг центральных элементов кокпита — большого «солярия» в корме, рулевой консоли с тремя спортивными креслами и диванной группы на фордеке. Эта свобода наряду с практичностью компоновки дает ощущение особенного комфорта и безопасности.

Как известно, привлекательность может быть чисто внешней и функциональной. Это я о двух двухместных каютах, предусмотренных на борту тендера, где, казалось, каюты излишни. Тем не менее они есть: на миделе (от борта до борта) и в носу, — причем дизайн интерьера ничем не уступает «не тендерам» той же длины.

Но вернемся к внешности. Cranchi A44 Luxury Tender — лодка, конечно, серийная. Но у Cranchi Yachts принято, чтобы заказчик имел возможность придать яхте желаемую индивидуальность, выбрав цвет корпуса из десятков вариантов палитры Cranchi Atelier. В 2021 году она пополнится модными предложениями: Bianco Panarea, Rosso Diablo и Verde Montecarlo.

Длина
14,25 м

Ширина
4,33 м

Осадка
0,90 м

Водоизмещение
10 т

Запас топлива
1500 л

Запас воды
300 л

Двигатели
2 × 480 л.с.

Вместимость
12 чел.

Каюты
2

Категория RCD
«B»

ПРИЯТНЫЕ СЮРПРИЗЫ

Пройдемся по лодке снова, только теперь уже — пристально рассматривая детали. Прежде всего скажу, что в корме фальшборт с обоих бортов можно откинуть, включив электрический сервопривод, и эти два «крыла», опущенных до уровня палубы кокпита, формируют просторную террасу с видом на море. Конечно, такое решение мы видели не раз, но здесь я говорю не о приоритетах, а о том, что A44 Luxury Tender реально дает дополнительные возможности для отдыха, развлечений, принятия солнечных ванн, купания-ныряния и вечеринок.

Далее — купальная платформа на гидравлике. Оказывается, она может перемещаться в двух плоскостях, что удобно при спуске/подъеме небольшого тендера, который хранится в... гараже под «солярием» в корме. Согласитесь, забавно: тендер в тендере!

Есть секрет и у карбонового хардтопа. Он оборудован жалюзийной системой с поворотными планками, весьма популярной на суперяхтах, и может мгновенно менять интенсивность светового потока в кокпит. А то, что в него встроена система Hi-Fi (Fusion), под ним стоят хорошо оборудованный ветбар и тиковый стол между диванами, из которых при помощи подушек можно сделать лежак, всегда приветствуется.

В каютах тоже обнаруживается кое-что любопытное. Носовая каюта-трансформер, где стоит складной диван, одновременно является и салоном. Для этой ипостаси помещения предусмотрены складной стол и холодильник на 65 л. А галюн на борту оборудован выделенной душевой кабиной.



КОРМА A44 LUXURY TENDER С ОТКИНУТЫМИ БОРТАМИ СТАНОВИТСЯ КОМФОРТАБЕЛЬНЫМ «МИНИ-ПЛЯЖЕМ»



ИНТЕРЬЕР КАЮТЫ НА МИДЕЛЕ С ДВУМЯ СПАЛЬНЫМИ МЕСТАМИ

КОНСТРУКЦИОННЫЙ
МАТЕРИАЛ – КОМПОЗИТ
НА ОСНОВЕ КЕВЛАРА –
Позволяет получить
ПРОЧНЫЙ, ЖЕСТКИЙ
И ЛЕГКИЙ КОРПУС



АЛЛЮР «ТРИ КРЕСТА»

В стародавние времена, когда конница была самым мобильным родом войск, такое выражение подразумевало максимально быструю доставку донесения верховым и, соответственно, предельную скорость его коня (бытовали также один крест и два). Название этого раздела намекает на довольно высокую скорость Cranchi A44 Luxury Tender. В спецификации скорость не указана, тесты новой лодки еще предстоят, поэтому пока будем ориентироваться на доступную информацию и результаты оценочных расчетов.

Лодка с глиссирующими обводами и отвесным форштевнем (безусловный тренд нашего времени) при двух установках Volvo Penta D6-IPS650 (480 л.с.) с колонками и джойстиком сможет развивать на максимуме 37–38 узлов (3700 об/мин). Такие цифры подтверждают расчет и результаты тестов однотипных корпусов. Замечу, что по сравнению с другими тендерами близких размеров запас топлива у A44 Luxury Tender увеличен на 20–25%.

На основе тех же данных сделаю допущение, что на полном ходу дальность плавания лодки при запасе 10% превысит 250 миль, а в крейсерском режиме (около 20 узлов, 2500 об/мин) будет не менее 400 миль.

О мореходности новой модели пока будем судить по разрешенной категории RCD «B» (прибрежные зоны морей при ветре до 8 баллов и волне до 4 м). А личные ощущения от поведения лодки на волне дадут предстоящие тесты, которые пройдут будущей весной.

Cranchi A44 Luxury Tender, который можно рассматривать и как люксовый тендер для суперяхты, и в качестве экспресс-круизера для коротких или продолжительных прогулок, планируют показать в 2021 году. Будет это показ на выставке или в ином формате, не так уж важно. Важнее, что лодки остаются едва ли не единственной возможностью уйти в море, чтобы сбежать подальше от нашей «изолированной реальности». **МВУ**



ВЫСОКАЯ И СВЕТЛАЯ
КАЮТА В НОСУ В ВАРИАНТЕ
САЛОНА (СПАЛЬНОЕ МЕСТО
СЛОЖЕНО)

ITAMA 45S

Настоящая итальянская лодка — вот что такое Itama 45S! Быстрая, стильная, открытая солнцу и уместная в любой акватории мира, включая Россию...

Текст: **Ольга Селезнева**

Фото: **Itama**

Младшая из моделей легендарной итальянской верфи Itama 45S воплощает саму идею бренда, пожалуй, даже ярче ее более крупных «сестер». Это дистиллированный дух свободы и классические линии Itama, давно ставшей иконой стиля. Немного радикальной, это правда, но сейчас, когда верфи только и делают, что облегчают людям жизнь, превращая лодки в плавучие дома, Itama остается верной идее честного яхтинга.

ИДЕЯ И ДИЗАЙН

Честного не потому, что этой лодкой сложно управлять. Если провести параллель с автомобильным миром, где механическая коробка передач давно уступила «автомату» только потому, что так удобнее, цепляться за традиции и «ламповость» — дело бесперспективное. Но в случае с Itama речь не об этом: лодка абсолютно современная по дизайну и системам. Тут вам и гидравлика, и крупное остекление в корпусе, и все, что положено. Просто в последнее время акцент на яхтенном рынке уж слишком сместился в сторону ленивого комфорта. И покупатели, и дизайнеры зачастую больше думают о том, где удобнее смотреть кино или пить вино, забывая о том, что главное, за чем люди ходят в море (даже если не признаются себе в этом), — это ощущение свободы и слияние с бесконечно прекрасной стихией. И вот это чувство Itama 45S готова дарить в полной мере.

А еще у лодки отличная родословная. Itama 45S дизайна Марко Казали — естественная эволюция суперуспешной Itama Forty и наследница незабываемой Itama 38, в свое время сделавшей этот бренд легендой.



Длина
13,82 м

Ширина
3,95 м

Осадка
1,33 м

Водоизмещение
15,08 т

Запас топлива
1130 л

Запас воды
330 л

Мощность
1100 л.с.

Вместимость
12 чел.

Кают
1/2

Категория RCD
«А»

ИТАМА 45S



АЭРОДИНАМИЧНОЕ
ВЕТРОВОЕ СТЕКЛО
ХОРОШО ЗАЩИЩАЕТ
КОКПИТ ОТ ВЕТРА.
ЕГО ЦЕНТРАЛЬНАЯ
СЕКЦИЯ
ОТКРЫВАЕТСЯ ДЛЯ
УДОБНОГО ВЫХОДА
НА НОС



ДВУХМЕСТНЫЙ
ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ
С ЭРГОНОМИЧНОЙ
ПРИБОРНОЙ
ПАНЕЛЬЮ

НА ПАЛУБЕ

Новшества модели — интегрированный в корпус выдвижной телескопический трап и купальная платформа на гидравлике: опускаясь, она позволяет легко спускаться на воду тендер. Транец получил сильный наклон по сравнению с моделями-предшественницами, что сделало силуэт динамичнее; кроме того, за ним уместился просторный гараж, куда входит не только тендер, но и водные «игрушки».

Кокпит — классический для открытых лодок. Стол у обширного углового дивана раскладывается, чтобы можно было усадить большую компанию, а напротив стоит ветбар. В отличие от более крупных моделей Itama, где мы видим центральную консоль, здесь пост управления (практически на миделе) смещен на левый борт; но он все так же двухместный, с лаконичной и удобно скомпонованной приборной панелью. В корме, поверх гаража, — масштабный лежак для загорания с подголовниками. Но с таким же успехом можно загорать и на обширной носовой палубе. Для нее стоит заказать отделку тиком, что не только комфортнее, но и выглядит эффектно в сочетании со строгими удлиненными линиями лодки и отсутствием здесь релинга.



ДЛЯ САЛОНА НИЖНЕЙ
ПАЛУБЫ ПРЕДЛАГАЕТСЯ
ДВА ВАРИАНТА ПЛАНИРОВКИ



НОСОВАЯ
МАСТЕР-КАЮТА.
ВТОРАЯ КАЮТА
ПРИ ЖЕЛАНИИ
МОЖЕТ БЫТЬ
ОБОРУДОВАНА
В КОРМЕ

ИНТЕРЬЕР

По словам Марко Казали, создание Itama 45S было сложной задачей. «Работая над двумя предыдущими легендарными моделями Itama 38 и Forty, мы сосредоточились на оптимальном использовании пространства и объема, что уже сделало новую лодку самой любимой у наших заказчиков».

Это действительно заметно — хотя бы потому, что Itama 45S может легко подстраиваться под разные запросы. Например, предложено два совершенно разных варианта планировки нижней палубы. Для тех, кто хочет лодку лично для себя, есть версия с большой мастер-каютой в носу и просторным салоном в средней части. Хорошо оборудованный камбуз и ванная комната располагаются ближе к корме. Если планируется выходить на воду с семьей или друзьями, есть версия с двумя каютами: «мастер» остается там же, салон объединяет кухню и обеденную зону, а в корме появляется место для еще одной каюты с двумя отдельными кроватями. В отделке — обилие белого цвета, слегка разбавленного яркими цветовыми акцентами на выбор заказчика и натуральным деревом: классический морской интерьер в современном стиле. Плюс много света благодаря увеличенным иллюминаторам корпуса и верхним световым люкам в палубе.

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

Литеру «S» в названии можно расшифровать по-разному: тут и стиль, и принятое в яхтенном мире обозначение спортивных моделей. И, конечно, скорость — многое в дизайне Itama подчинено именно ей. Моторная установка — два дизельных Cummins QSB 6.7 по 550 л.с. (прежде стояли те же моторы по 480 л.с.), и 35 узлов лодка развивает легко. На крейсерской скорости 29 узлов дальность плавания указана как 200 миль.

Корпус «глубокое V» (угол килеватости на транце 22°) из стеклопластика позволяет идти не только быстро, но и с точным, острым управлением даже на волне. Никакой «экзотики» в отношении трансмиссии — два гребных вала, благодаря которым лодка разворачивается практически на месте, когда двигатели работают враздрай. Тем не менее есть носовое подруливающее устройство, полезное во время швартовки при сильном боковом ветре или на течении. Немного удивляет категория RCD «А» у открытой лодки, но не доверяют строим европейским инспекторам оснований нет.

Наконец, длина 14 м — отличный «калибр» для тех, кто привык стоять за штурвалом самостоятельно. Не исполняя долг или работу, а для удовольствия, вдыхаясь в горизонт, ощущая ветер в волосах и единство с морем. **МВУ**

MAREX 330 SCANDINAVIA

В линейке лодок норвежской компании Marex Boats появилась новая модель семейного круизера, которую широкой публике покажут только в следующем году. Но мы кое-что о ней разузнали уже сейчас.

Текст: **Алексей Максимов**

Фото: **Marex Boats**

Любая яхта — это обилие характеристик, оборудования, качеств и пр., и все это требует увязки в проекте с учетом степени важности. Но у каждой морской нации в устоявшейся веками традиции кораблестроения есть, наверное, **ГЛАВНЫЙ** критерий. Это или эстетика, или комфорт на борту, или мореходные качества, или внимание к деталям — что-то, что маркетологи будут использовать в качестве инструмента для продажи. Для норвежцев из Marex, я уверен, все критерии — главные, а самый строгий проверяющий этих лодок — море.

КОНЦЕПЦИЯ И КЛЮЧЕВЫЕ ОСОБЕННОСТИ

Marex Boats некоторое время назад уже выпускала модель 330 Scandinavia, и я даже о ней писал. Так вот, нынешняя 330 Scandinavia настолько отличается от предыдущей, что нет смысла их сравнивать. Новый член семейства Marex спроектирован как уменьшенная версия популярной модели Marex 375. Проект вместе с инженерами верфи создавало словенское бюро Nikl Design, и работа заняла немало времени, поскольку сопровождалась постоянным добавлением оборудования и домашней самоизоляции участников разработки.

Marex 330 Scandinavia — типичный семейный круизер-купе. Закрытая надстройка с верхним сдвижным люком, совмещающая ходовую рубку и салон, дает возможность продлить навигацию в северных широтах,

Длина
10,49 м/9,99 м

Ширина
3,40 м

Осадка
0,90 м

Водоизмещение
7,43 т

Запас топлива
650 л

Запас воды
300 л

Мощность
440–640 л.с.

Бойлер
50 л

Вместимость
8 чел.

Спальные места
4 + 2

Категория RCD
«B»



MAREX



MAREX BOATS: ЭТАПЫ ПУТИ

- Верфь в городе Арендале на южном побережье Норвегии в 1973 году основал Эйвин Алруд.
- Название Marex образовано из латинских слов Mare (море) и Rex (король); это сочетание трактуется как «Король морей».
- После открытия двух предприятий в Литве (2000 и 2006 гг.) общая площадь производственных мощностей Marex Boats достигла 20 тыс. кв. м.
- За время существования компании построено свыше 3300 корпусов.
- В настоящее время на предприятиях Marex работает около 250 сотрудников, в числе которых лучшие специалисты отрасли.
- Сегодня линейка лодок Marex состоит из пяти моделей семейных круизеров в диапазоне длин от 31 до 38 футов.
- В активе компании 12 наград Boat of the Year.
- Производством Marex занимаются 40 дилеров в разных странах.
- В данный момент компанией владеют и управляют двое сыновей основателя, Эспен и Томас Алруды.

а в жару станет прохладным убежищем благодаря кондиционеру. На фордеке достаточно места, чтобы устроить там «солярий». Большой кокпит с диванами и столом — приятное место, чтобы поесть или просто посидеть под открытым небом... Только слово «просто», кажется, не к месту: здесь не все так просто. Кокпит по периметру огибают дуга-тарга с мягкой крышей и боковыми обвесами. Если кокпит полностью закрыть, а стеклянные двери в салон распахнуть, то его площадь почти удвоится.

В рубке по левому борту стоит динетта; откидная спинка переднего сиденья позволяет подсесть к столу или, наоборот, сидя лицом по курсу, наблюдать за горизонтом. На правом борту обустроен приличный камбузный блок, а рулевая консоль перед ним, помимо привычных современных навигационных и системных приборов, дополнена верхней приборной панелью (традиционный для Скандинавии прием). Полезной конструктивной деталью считаю сдвижную дверь у рулевой консоли, позволяющую быстро выйти из-за штурвала на палубу на ходу или во время швартовки. Проектировщикам из Nikl Design пришлось изрядно

ТАКОЙ КОКПИТ — МЕСТО, ГДЕ ПРИЯТНО ПРОВЕСТИ ВРЕМЯ ЗА ОБЕДОМ ИЛИ С БОКАЛОМ ВИНА. В НЕПОГОДУ ТЕНТ ДАЕТ НАДЕЖНУЮ ЗАЩИТУ





НАСЫЩЕННЫЙ
ОБОРУДОВАНИЕМ
КАМБУЗНЫЙ БЛОК
РАССЧИТАН И НА ДОЛГОЕ
ПУТЕШЕСТВИЕ



ВПОЛНЕ
КОМФОРТАБЕЛЬНАЯ
И СВЕТЛАЯ НОСОВАЯ
КАЮТА С ВЫСОТОЙ
ПОДВОЛОКА 1,94 М

постараться, чтобы она работала исправно и выглядела достойно — открытой и закрытой.

А что у нас под палубой? Как и следовало ожидать, две каюты: на миделе, с поперечной ориентацией спального места (200 × 160 см), и носовая, где ложе (210 × 160 см) развернуто по диагонали. Расположение гальюна с душевой кабиной между каютами выглядит практичным и продуманным. Таким образом, на борту Marex 330 Scandinavia достаточно места для сна и комфортного пребывания семьи из четырех человек или двух пар, а если на лодке задержатся гости, они смогут переночевать в салоне или коките.

На лодке немало опций. Длинная (1,2 м) или короткая (0,7 м) транцевая платформа — на выбор, складные шлюпбалки в корме, солнечные панели на крыше рубки (мощность подзарядки до 900 Вт позволяет довольно долго питать бортовые устройства в автономном режиме). Багажник на крыше примет велосипеды, доски SUP и даже каяки. Могут пригодиться второй холодильник, льдогенератор и дополнительное сиденье в салоне, гриль в корме...

Как я уже не раз писал, каждый из перечисленных элементов, каждая конструкция или устройство уже применяется на серийных лодках. Достижение создателей Marex 330 Scandinavia в том, что они сумели все это уместить в 10-метровом корпусе, не потеряв ни «копейки» функциональности или свободного пространства, не превратив лодку в склад оборудования.

ЧЕГО ЖДАТЬ НА ВОДЕ?

Как сообщают представители Nikl Design, глиссирующий корпус новой версии Marex 330 Scandinavia создавали с нуля, с использованием всего опыта работы


компании с 3D-технологиями проектирования. Отвечая на запросы разных рынков и клиентов, для Marex 330 Scandinavia выбрали варианты моторной установки с одним или двумя стационарными дизельными двигателями, с гребными валом или транцевыми колонками. Варианты с колонками — одиночный Volvo Penta D6-440 EVC/DPI (440 л.с.) или два D3-220/DPS по 220 л.с. Вальный вариант — это Volvo Penta D6-480 EVC с угловой передачей (V-Drive), когда двигатель располагается в корме и не отнимает места у обитаемых помещений, в отличие от конфигурации с прямым валом (L-Drive).

Заявленный диапазон скоростей в зависимости от моторной установки выглядит так: максимальная скорость — от 28 до 38 узлов, тогда как крейсерский режим — от 23 до 30 узлов. Оценочные расчеты показывают, что упомянутые двигатели обеспечат скорость 28–30 узлов. А где взять больше? Оказывается, в планах верфи опробовать в том же корпусе установку из двух Volvo Penta D4-320 (320 л.с.), с которыми проектировщики и рассчитывают получить желаемые узлы.

Тесты Marex 330 Scandinavia еще предстоят, ходовые и мореходные: все лодки бренда, перед тем как покинуть верфь, проходят испытания на воде, особенно тщательно проверяют головные модели серии.


Качество постройки и безопасность на море являются товарными знаками продукции Marex на протяжении многих лет, вкупе с ходкостью, мореходностью, управляемостью, остойчивостью и достойным уровнем комфорта на борту. А философия производства, сформулированная одним из сотрудников компании, звучит так: «У наших лодок есть душа, мы используем лучшие материалы и компоненты, мы тратим больше времени и строим такие лодки, какие хотели бы иметь сами».

Премьера Marex 330 Scandinavia запланирована на апрель 2021 года на выставке boot Düsseldorf. **МВУ**



ПУТЕШЕСТВОВАТЬ НА МАЛЕНЬКОЙ
ПАРУСНОЙ ЯХТЕ В ПОЛЯРНЫХ ШИРОТАХ –
ЗАНЯТИЕ ДЛЯ СИЛЬНЫХ ДУХОМ ЛЮДЕЙ

Мы потеряли
пять недель,
пытаясь
просочиться
между льдами
и берегом



«ЕСЛИ СРАВНИВАТЬ КАРТЫ
РОССИЙСКОГО И КАНАДСКОГО
СЕВЕРА, ТО СРАЗУ ВИДНА
ВЫДАЮЩАЯСЯ РАБОТА
СОВЕТСКИХ ГИДРОГРАФОВ».
НИКОЛАЙ ЛИТАУ



ЦЕНА МОРСКОГО ОПЫТА

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**

Рисунки: **Андрей Андреев**

Всесторонняя и тщательная подготовка к морскому походу во многом определяет его успех, однако даже самые опытные мореплаватели не в силах предусмотреть все возможные ловушки, которые скрывает океан. Иногда в них попадают по собственной вине, а порой складываются такие условия, когда люди оказываются бессильны и остается лишь уповать на удачу. Мы открываем цикл статей с рассказами известных капитанов о том, с какими неожиданными трудностями им довелось столкнуться и как они выходили из сложных ситуаций, спасая экипаж и судно.



НИКОЛАЙ ЛИТАУ

Заслуженный мастер спорта. В период с 1996 по 2006 год яхта «Апостол Андрей» под его командованием совершила три кругосветных плавания, впервые в истории осуществила под парусом сквозной переход по Северному морскому пути, преодолела все океаны планеты и побывала на всех континентах, обогнув по периметру Северный Ледовитый океан и Антарктиду.

ГДЕ ПОТЕРЯЕШЬ, ГДЕ НАЙДЕШЬ?

За почти четверть века океанских походов в моей жизни случилось всякое, но в основном чрезвычайные ситуации были связаны с техническим состоянием лодки. В первом плавании 1996 года наша яхта была сырой в прямом и в переносном смысле, поэтому приходилось постоянно что-нибудь ремонтировать. То гик отвалится, то лопнет болт на вантах... Однажды на траверзе Канарских островов мы потеряли винт, а потом у архипелага Кергелен посреди Индийского океана — перо руля. Это, конечно, был удар ниже пояса, потому что запасного руля у нас не было: кто мог представить, что случится нечто подобное?

Мы подали в эфир сигнал Mayday — первый и последний раз в моей практике, и вскоре нашу яхту отбуксировали в защищенную бухту одного из этих принадлежащих Франции островов. Там располагалась небольшая полярная станция, у которой был маленький

причал, но нужной нам техники и оборудования у них не оказалось. В итоге перо руля мы сделали из подручных материалов, поблагодарили французов за помощь и пошли дальше.

Руль тот прослужил нам не больше недели, после чего также отправился в бездну Индийского океана. Разыгрался жутчайший шторм, и мы легли в дрейф, чтобы его переждать. Когда немного стихло, мы связались с экипажем дрейфовавшего неподалеку австралийского траулера и отправились к ним на борт, где за ночь смастерили новое временное перо. В качестве баллера у него выступил распределитель от вспомогательного дизеля, и надо сказать, что вид у этого пера был весьма странный. Завести его под лодку тоже оказалось непросто, так как после шторма волна в тех краях может достигать 20–25 м. Тогда нам все же удалось установить новый руль, но и его хватило всего на двое суток...

Но, как говорил незабвенный Ходжа Насреддин, при помощи палки и веревки можно добиться чего угодно! На помощь надежды не было, поэтому мы нашли на камбузе плиту из ДСП, примотали ее к баллеру и так вот, с этой доской и двумя веревками, «догребли» до Австралии, где профессиональные мастера установили нам отличный новый руль. Но, скажите на милость, кто мог предвидеть, что и тот отвалится через две кругосветки?!

В третьем плавании (2004–2005) мы потеряли его в антарктических водах, в море Росса, почти напротив того места, где некогда обрели! Экипаж был попросту обескуражен, ведь Кергелена рядом нет и на тысячи миль вокруг ни единой живой души. Тут нас выручил накопленный опыт: недолго думая, мы сняли дверь в кубрике, которая всем давно мешала, и при помощи веревок и спинакер-гика соорудили примитивное подруливающее устройство, с которым прошли больше 2000 миль до Новой Зеландии.

Почему все это случилось? Полагаю, что первый руль точно имел конструктивный просчет, и до сих пор удивляюсь, как при тех толщинах и диаметрах мы вообще дошли до середины Индийского океана. Но вот потеря второго руля оказалась совершенно неожиданной: его цельнометаллический баллер диаметром 100 мм обломился как карандаш. Видимо, и его нагрузки были просчитаны не до конца, и металл... Сейчас мы более внимательно следим за этим, хотя третий руль, который нам поставили в Новой Зеландии, служит по сию пору. Он уже прошел кругосветку и раз десять побывал в Арктике.

В ПОИСКАХ РАЗВОДИЙ

Во льдах мы оказывались неоднократно, порой возникали тупиковые ситуации, но нужно понимать, что нынешняя Арктика и Арктика 1998 года различаются по ледовой обстановке как небо и земля. Сейчас в летние месяцы она открыта полностью, чистая вода простирается аж до 85-го градуса, и если так пойдет, то места для подвига в Арктике скоро не останется. Не знаю, с чем это связано, но вряд ли кто-то там лед ворует: я своими глазами вижу, как стремительно он вытаивает.

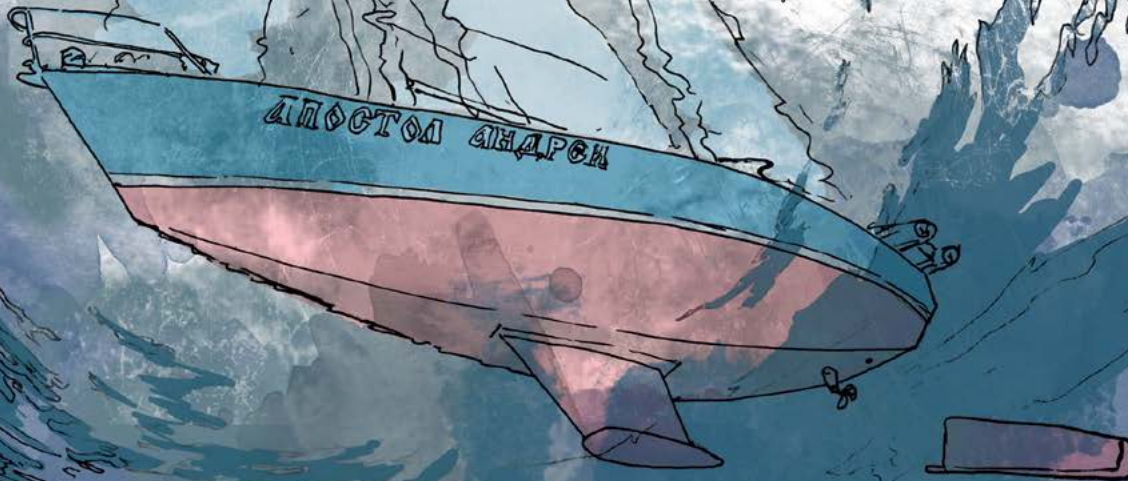
А вот в 1998 году все было иначе. Мы вышли из Провиденция, пересекли Берингов пролив и пошли вдоль побережья Чукотки, но далеко продвинуться не удалось. Буквально через неделю у мыса Шмидта мы уперлись в сплоченные льды: они простирались до самого полюса, а весь пролив Лонга, который сейчас абсолютно чистый летом, был напрочь забит. Мы потеряли пять недель, пытаюсь просочиться между льдами и берегом, но шансов, казалось, не было, и мы уже начали решать, как поднимать яхту из воды. Упорно дул северо-западный ветер, напрессовывая новые льды, но вдруг в середине сентября с юга пришел шторм, который продержался двое суток и перегруппировал лед, оторвав его ненадолго от берега. Надо было решать, совать ли голову в петлю, пытаюсь прошмыгнуть через образовавшуюся щель, или оставаться на зимовку. Но что тогда делать на будущий год? Как спустить яхту?

Хотя мнения в экипаже разделились, мы все же решили рискнуть: часов двадцать шли полным ходом на запад и успели проскочить узкое место, а в районе Певека и дальше уже появились полыньи и разводья, по которым мы едва успели добежать до Тикси и там зазимовать. На подходе к порту яхта уже колола корпусом тонкий лед, а на следующее утро сковало все так, что портовому буксиру пришлось выкалывать нашу лодку, чтобы подвести ее к причалу и поднять на сушу.

Через год нас почти затерло во льдах в проливе Вилькицкого, но тогда нам повезло: рядом проходил атомный ледокол, за которым мы прошли около 20 миль. Это



Однажды экипаж «АПОСТОЛА АНДРЕЯ» ОКАЗАЛСЯ В СИТУАЦИИ, КОГДА ЯХТУ НЕСЛО В ЛЕДЯНОЙ РЕКЕ КОРМОЙ ВПЕРЕД 20 МИЛЬ



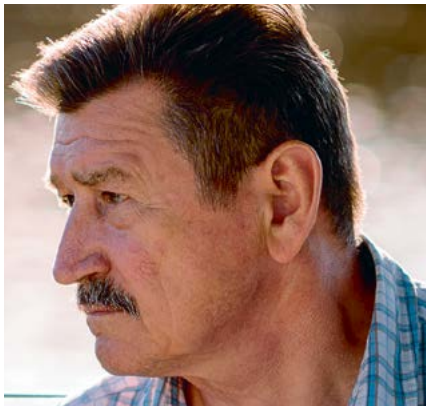
ПОТЕРЯ ВТОРОГО ПЕРА РУЛЯ
СТАЛА ДЛЯ НИКОЛАЯ ЛИТАУ
ПОЛНОЙ НЕОЖИДАННОСТЬЮ:
ЕГО ЦЕЛЬНОМЕТАЛЛИЧЕСКИЙ
БАЛЛЕР ДИАМЕТРОМ 100 ММ
ОБЛОМИЛСЯ КАК КАРАНДАШ



был один из самых щекотливых эпизодов в моей морской практике, ведь лед за вельботной кормой ледокола моментально смыкается, не оставляя канала, а из-под его корпуса вылетают льдины длиной с нашу лодку. Несколько раз мы пытались пристроиться за ледоколом, но как только капитан давал ход, нас относило кильватерной струей обратно. В конце концов нам удалось вцепиться им в корму метрах в десяти, и вылетающий из-под корпуса лед всплывал уже за нашей кормой, хотя иногда нас все равно доставало. В общем, это было то еще родео с адреналином.

Позже нам удалось дойти до Диксона, а когда оттуда выходили, льды уже заблокировали все Карское море, и нам дали три возможных маршрута в сторону Мурманска. Это сейчас я спокойно хожу вокруг Новой Земли и знаю, что короче пути нет, но тогда даже в кошмарном сне не мог себе этого представить, поэтому не рискнул. Мы попытались сунуться в проливы Новой Земли, но уперлись во льды, которые пришлось долго огибать до тех пор, пока не выскочили в пролив Югорский Шар у острова Вайгач.

В 2001 году в канадской Арктике нас затерло в устье реки Маккензи: лед выжал корпус из воды, повредил сектор руля, изуродовал винт. Так мы простояли три дня, не зная, что предпринять, и даже приготовили документы и НЗ на случай эвакуации. Но в Арктике ситуация меняется быстро: ветер задул в другом направлении, напор льдов уменьшился, за бортом что-то загрохотало, ухнуло, и яхта провалилась на воду. Мы влезли на мачту и разглядели на горизонте спасительное разводье...



СЕРГЕЙ ЩЕРБАКОВ

Заслуженный мастер спорта. В 1997 году, будучи капитаном яхты «Сибирь», провел полярную экспедицию с переходом из Омска в Санкт-Петербург через Северный морской путь и вокруг Скандинавии. В 2000–2001 годах совершил кругосветное плавание, пройдя Северный морской путь без зимовок и ледокольной проводки. В 2012 году в качестве лоцмана-штурмана за два месяца обошел вокруг Арктики в составе экипажа парусной яхты «Скорпиус».

ПОЛНЫЙ ОВЕРКИЛЬ

Когда достаточно много времени проводишь в океане, начинаешь понимать, что стихия — это стихия, и победить ее невозможно. Она может дать человеку шанс, и если он им воспользуется, то выживет.

В 2000 году нам довелось пережить полный оверкиль в Тихом океане, в районе Алеутских островов. Из-за своей же ошибки мы попали в жестокий шторм с ветром порядка 60 узлов и волной около 10 м. Стоял конец сентября, мы «вывалились» через Берингов пролив, прошли бухту Провидения и остров Святого Лаврентия, пересекли Берингово море, и на подходе к Алеутским островам в районе Унимака разыгралась непогода. В то время метеосводки мы получали только через Inmarsat Sea, так как ушли далеко и уже не слышали базовые станции NAVTEX. Однако никаких особых предупреждений не было — дует ветер и дует. Мы заскочили за Уникам и еще три дня шли под островами по направлению к Кадьяку, а оттуда через Аляскинский залив собиравались напрямик «добежать» до Ситки.

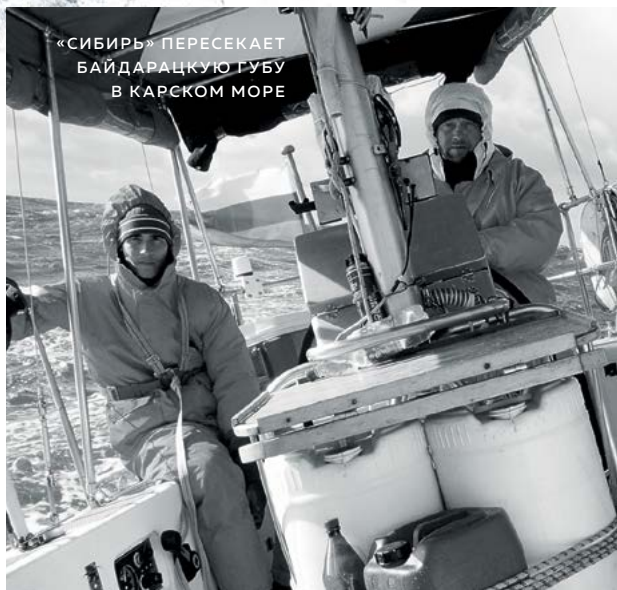
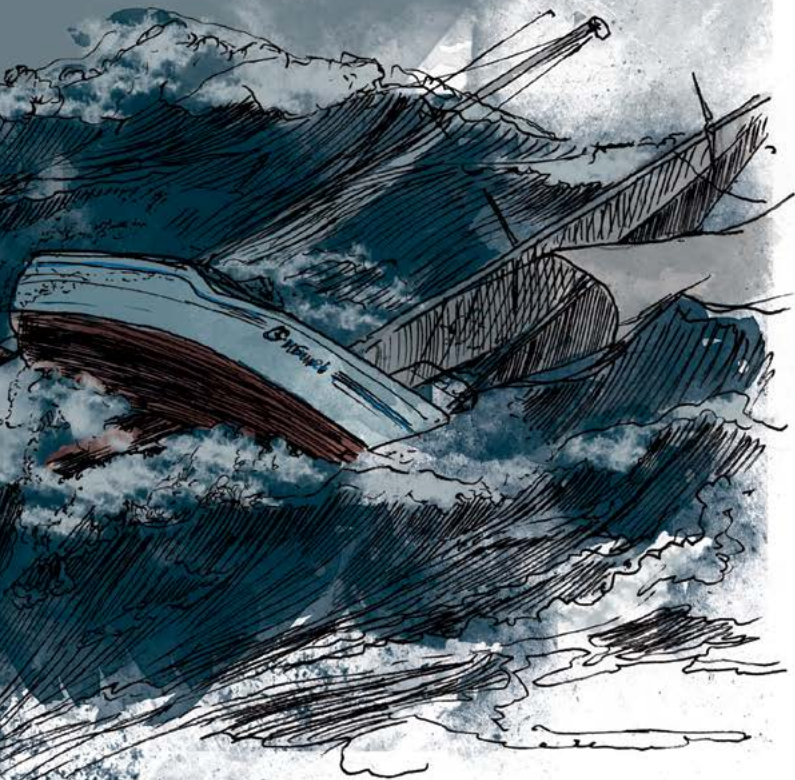
Ситуация не предвещала ничего плохого: было тихо, на горизонте курились вулканы, мы пели под аккордеон, а наутро, как раз когда нужно было пересечь пролив Шелихова, задул попутный ветер узлов под тридцать. Само по себе это не так страшно, да и пройти требовалось всего миль двести, поэтому решили пересекать. Была, конечно, идея углубиться в залив вплоть до Анкориджа, но поджимало время: нужно было поторавливаться, чтобы выйти за кромку замерзающих льдов. Явных предупреждений о приближении циклона от Inmarsat Sea не поступало — доступных нам подробных прогнозов в то время еще не было, да и районы там очень большие. С попутным ветром мы оторвались от берега, и тут постепенно стало раздувать: 35 узлов, 40... а назад уже не вернуться, двигатель — всего 25 сил, стоит стакселек, остальные паруса убраны. Ветер уже 50 узлов, 55, а потом и все 60. Волна с трехэтажный дом накатывала с кормы, чуть слева, по океану стелилась пена, и о возвращении можно было даже не думать. Пока было светло, мы еще могли как-то эту волну отслеживать, подкручивая восточнее, полным бакштагом, но вот когда наступили сумерки...

КОГДА ЯХТА УДАРИЛАСЬ
МАЧТАМИ О ВОДУ,
ПОДВЕТРЕННЫЕ ВАНТЫ
ЛОПНУЛИ, И МАЧТЫ
СЛОЖИЛИСЬ



РУБИТЬ ТАКЕЛАЖ
НЕ БЫЛО СМЫСЛА И ПРОЩЕ
БЫЛО ВЫТАЩИТЬ ЕГО
НА ПАЛУБУ

После очередного вала я понял, что яхта прошла точку невозврата



«СИБИРЬ» ПЕРЕСЕКАЕТ
БАЙДАРАЦКУЮ ГУБУ
В КАРСКОМ МОРЕ

Что делать? Слить за борт масло и выбрасывать плавучий якорь или концы с кормы? Так их потребуется штук десять по 200 метров... Мы применили другую тактику — не глушили двигатель и крутили его на трети от максимальных оборотов, чтобы винт «дул» на перо руля. Управляемость при этом значительно улучшается, яхта хорошо держит курс, и в таком режиме мы продержались день. В два часа ночи я передал вахту, спустился в каюту, умылся, переоделся, попытался лечь — естественно, приходилось «отрабатывать» на койке каждую волну. Тут не до сна: постоянно лежишь и ждешь. Накатил очередной вал, и стало понятно, что лодка прошла точку невозврата. К этому моменту я уже был на ногах, и казалось, что это все — конец...

Когда яхта ударилась мачтами о воду, подветренные ванты лопнули, и мачты сложились. Позже по характеру повреждений лебедки мы определили, что лодка начала переворачиваться через нос, а потом отклонилась градусов на пятнадцать от диаметральной плоскости. Все произошло очень быстро, и примерно через четыре секунды судно уже вернулось на ровный киль. В конструкции «Сибирь» предусмотрен червячный привод, не позволяющий шверту упасть обратно в корпус, и это во многом нас спасло. Надежно закрепленные аккумуляторы не сорвало, двигатель не успел пойти вразнос и продолжил работать, но на нижней палубе сорвались пайолы, и все, что было под ними и в шкафчиках, перемешалось, как в бетономешалке. Люк, ведущий с палубы вниз, был открыт, но благодаря его особой конструкции (как на подводной лодке) при перевороте вода через него не поступает внутрь, поскольку корпус работает как водолазный колокол.

Шок был страшный, нам нужно было как-то от него отходить. Сначала мы выбрали рулевого, который висел на страховке будто на привязи: пряжку из нержавеющей стали на его обвязке выгнуло буквой «С». Потом все вместе до утра затаскивали на палубу рангоут и принайтовывали такелаж. Мачты сломались по нижним краспицам, а ниже погнулись. Рубить такелаж не было смысла, так как это заняло бы больше времени и сил. Компьютер продолжал работать, но связи с землей не было: все антенны стояли на мачтах. Теперь-то я знаю, что это неправильно и что нельзя складывать все яйца в одну корзину. К счастью, перед походом друг подарил мне старый портативный GPS-приемник на батарейках, кажется, еще восьмиканальный — авось пригодится. Вот он и пригодился, когда мы остались без связи и навигации. Прибор искал спутники, наверное, полчаса, а я в это время выуживал из огромного рулона бумажных карт нужный лист. Когда наконец появились координаты, я нанес точку на карту, и дальше все как обычно — навигационная прокладка каждые полчаса. Мы скорректировали маршрут, чтобы идти ближе к берегу, и в течение дня добрались до острова Кадьяк. COSPAS-SARSAT активировать не стали, так как корпус цел, лодка на ходу, все члены экипажа на месте и знают, что надо делать. Кроме того, без мачт центр тяжести лодки стал ниже, поэтому можно было не бояться повторного переворота, и мы продолжили идти под двигателем.

Не зная броду, не суйся в воду — именно такой вывод мы для себя сделали из этой истории. Ведь главное — не преодолеть какой-то шторм. Важнее в него не попасть, и с тех пор я всегда стараюсь соблюдать это правило. У нас тогда не было подробного прогноза погоды, поэтому надо было просто осторожно идти под бережком, пусть и с потерей времени. Конечно, такое не всегда возможно, и если уж попал в передрагу, то не паникуй, потому что паника губит всех. Делай что должно, и будет что нужно.

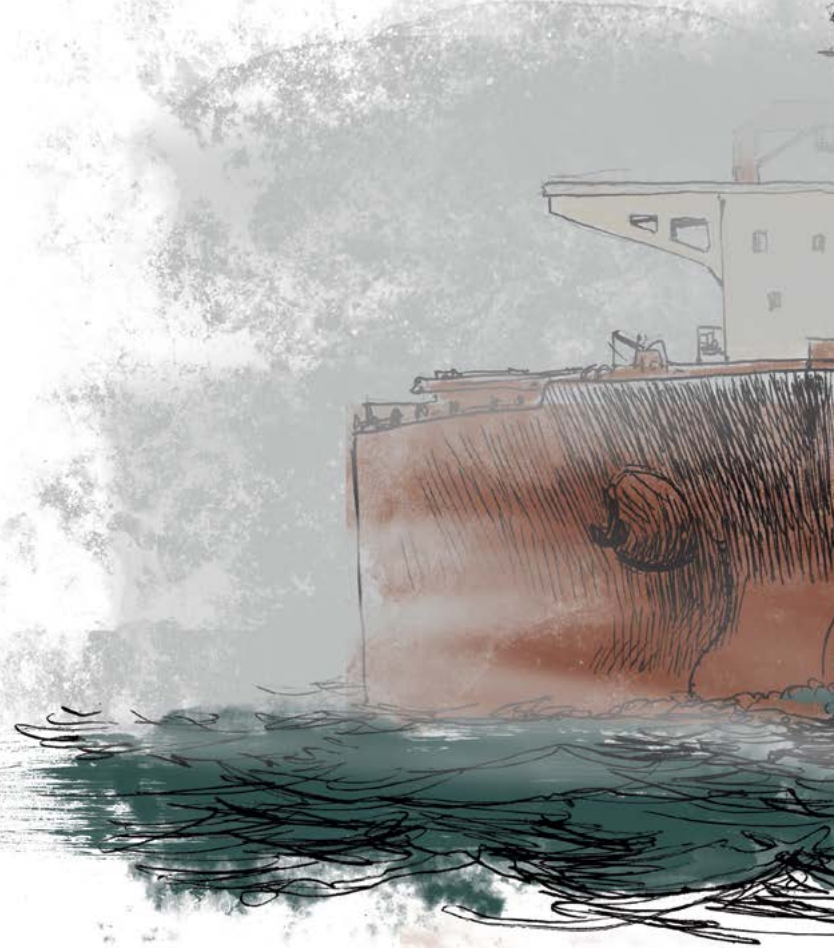
ОСТОРОЖНО: ЛЕНЬ!

Другой показательный случай произошел в 2015 году, когда мы возвращались с Диксона в компании яхт «Дружба» и «Жемчужина» и попали под баржу в Обской губе.

На траверзе Каменного мыса мы встретили попутный караван — буксир вел две баржи со скоростью 4–5 узлов в дельту Оби на перевалку, и я попросил у капитана позволения за них зацепиться, чтобы не жечь солярку в штиль. Встали с «Жемчужиной» за баржу в два «хвоста», а за нами еще «Дружба» зацепилась. Шли так до ночи, но потом встречный ветер усилился до 40 узлов, и капитан буксира сообщил, что будет отстаиваться. Встали, ветер вдоль берега дует не очень приятный, мы прячемся за баржей на якоре, естественно, вахта — на всякий случай. Тут оно и случилось: часа в четыре ночи слышу «Аврал!», выскакиваю на палубу и с ходу даже не могу сообразить, что происходит. Наша яхта под баржей! Оказывается, буксир сорвало с якоря, он вместе с баржами наехал на нас на скорости около четырех узлов, и весь караван относит в зону прибоя.

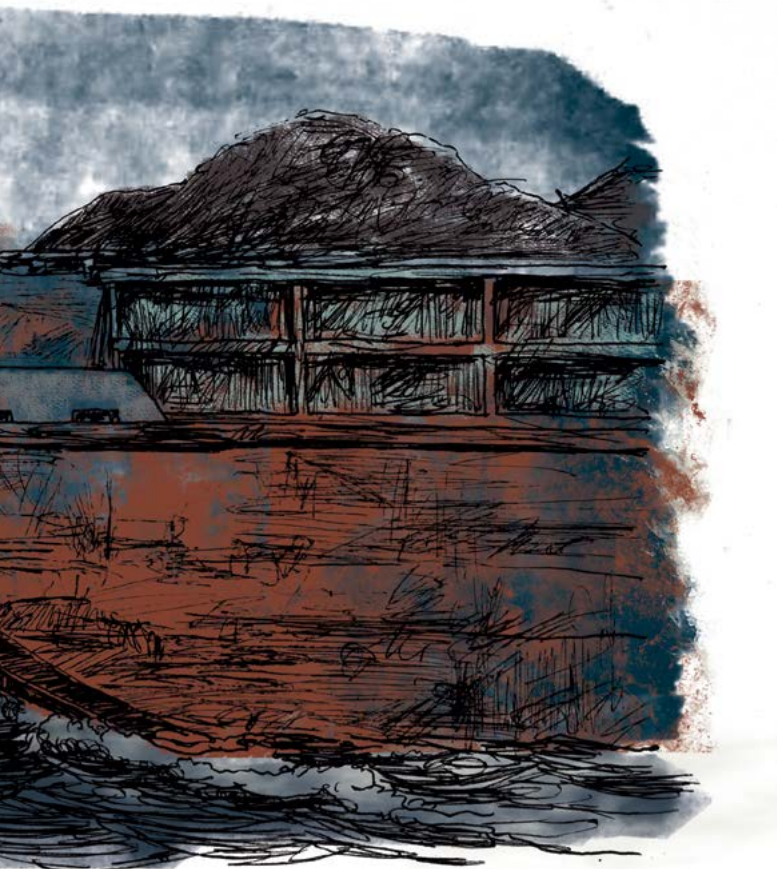
Что делать, как выбираться из этой каши? Я скомандовал отдать носовой конец и отходить задним ходом. Мы уже начали хлестаться с «Жемчужиной» бортами и мачтами, все это в полной темноте, а тут еще «Дружба» втыкается нам в транец и пробивает дыру... К тому же она спешно отдает носовой конец, и тот моментально наматывается нам на винт! Парусов нет, двигатель заклинило, и нас тащит в прибойную зону. Развернули стаксель и курсом фордевинд стараемся выйти вдоль прибоя. Под стакселем отлавироваться невозможно, поэтому начинаем ставить грот. Зарифили оба паруса, дует около 35 узлов, глубины под нами уже около двух метров: чувствую, вот-вот шарахнет нашу лодку о грунт...

Кое-как вернулись к буксиру, который уже встал на два якоря, но что делать дальше? В таких условиях — на волне да в мутной воде — выбор невелик. Оставалось лишь намертво крепиться к барже, идти с караваном до порта и просить там поднять яхту краном. Я заглянул в моторный отсек: каучуковую муфту между гребным валом и редуктором двигателя аж растащило, поскольку намотавшийся на винт конец перескочил на вал и немного вытянул его из корпуса. Я попросил старпома отсоединить вал от редуктора, потом осторожно выдвинуть его немного наружу и пытаться раскручивать в ту или другую сторону, чтобы сбросить конец с винта.



БУКСИР СОРВАЛО С ЯКОРЯ, И ОН ВМЕСТЕ С БАРЖАМИ НАЕХАЛ НА ЯХТУ НА СКОРОСТИ ОКОЛО ЧЕТЫРЕХ УЗЛОВ

СУХОГРУЗ МЫ УВИДЕЛИ ЛИШЬ ТОГДА, КОГДА ЕГО ОРАНЖЕВЫЙ ФОРШТЕВЕНЬ ВЫНЫРНУЛ ИЗ ТУМАНА МЕТРАХ В ПЯТИ ОТ НАШЕГО БОРТА



В это время мы опять начинаем хлестаться мачтами с «Дружбой», ее капитан решает отцепиться и уйти под берег, чтобы встать на якорь. Они отдали конец и только потом поняли, что их подвесник не заводится и яхту сносит в зону прибоя — ровно туда, откуда мы еле выбрались. «Жемчужина» пытается помочь и отбуксировать их, но мощности ее мотора не хватает... В итоге обе яхты кое-как отлавировались и отдали якорь в двух милях. А мы часа за три сбросили с винта веревку, присоединили вал и обрели ход. Поблагодарив капитана буксира, все ушли зализывать раны в бухту Находка и обдумывать полученный урок, из которого следует, что в море никогда нельзя полагаться на авось и лениться как следует закрепить судно — на якорях или швартовых концах.



«СИБИРЬ» В ПРОЛИВЕ СКАГЕРРАК ПЕРЕД СТОЛКНОВЕНИЕМ С СУХОГРУЗОМ

НЕНОВОГОДНЯЯ «ЕЛКА»

В 1997 году, в самом первом нашем походе, мы столкнулись с сухогрузом в проливе Скагеррак. Шли на Амстердам, пересекая пролив в таком густом тумане, что ходовые огни других судов даже не было видно. Волна катила невысокая, до двух метров, но горизонт не определялся. В какой-то момент мы заметили огонь слева, однако не успели засечь пеленг, прежде чем тот растворился в тумане. И вот тогда я принял абсолютно неверное решение: зная, что парусник имеет право дороги, я осветил яхту как новогоднюю елку с гирляндами. Тем самым мы ослепили себя и видели только то, что происходит в узком конусе света. Сухогруз мы увидели лишь тогда, когда его оранжевый форштевень вынырнул из тумана метрах в пяти от нашего борта. В этот момент я стоял спиной к нему за штурвалом, но по глазам сидевшего в кокпите матроса сразу все понял... «Серега, слева, газу!» — крикнул тот. Я дал полный ход, крутанул штурвал до упора влево, дернулся на полторамеретровой лямке страховки и лег на палубу с мыслью: «Только бы он не сильно покалечил мое брнное тело».

Вышло так, что в момент удара нас отнесло на волне, и сухогруз лишь немного — по его меркам! — нас подтолкнул, даже не пробив корпус. Он только сломал нам релинг и сбил антенну GPS с флагштока на корме, а затем исчез в темноте. Могу поспорить, что его экипаж нас даже не заметил. После этого мы ходим с AIS и навсегда заучили простое правило: если пеленг на ходовой огонь не смещается, значит ты идешь на столкновение. **МВУ**

BOB 2020: ИТОГИ

Подведены итоги ежегодного конкурса Best of Boats Award. Встречайте победителей!



В этом году в связи с отменой берлинской выставки Boot & Fun результаты конкурса Best of Boats Award 2020 объявляли в онлайн-формате. Сначала председатель жюри конкурса BOB Стефан Герхард и руководитель проекта Boot & Fun Даниэль Барковски запустили видеоролик, на котором представили членов жюри конкурса, и каждый поприветствовал зрителей на родном языке. От России это по традиции сделал главный редактор MBY Russia Антон Черкасов-Нисман. Затем Стефан Герхард поведал о сложностях, с которыми конкурс столкнулся в этом году, когда большинство лодочных мероприятий отменили и «бобовцам» приходилось «мыслить глобально, тестировать локально». Но конкурс выдержал марку, а уникальный опыт пошел в копилку Best of Boats.



Затем еще раз озвучили имена финалистов. Претендентов на звание «Лучшая лодка для начинающих» представил финский журналист Ян Сьолунд, а победу жюри присудило финской Saxdor 200 Sport. Хрустальную статуэтку получил руководитель верфи Людвиг Лильеквист, отметивший важность этой первой награды для компании, появившейся на рынке всего год назад.

Представляя рыболовную номинацию, Стефан Герхард признался, что не является поклонником рыбалки, но отметил стабильно растущий спрос на такие лодки у себя в Германии. Двух заокеанских претендентов на титул лучшей лодки для рыбалки объявил испанский яхтенный журналист Энрике Курт Иборра, а победителем признали Quicksilver 805 Pilothouse. Представитель бренда Сильвен Перре отметил, что эта модель — еще и отличный вариант для семейного отдыха на воде.



В БЕРЛИНСКОЙ СТУДИИ, ОТКУДА ВЕЛАСЬ ТРАНСЛЯЦИЯ НАГРАЖДЕНИЯ ПОБЕДИТЕЛЕЙ: В ЦЕНТРЕ – СТЕФАН ГЕРХАРД, СЛЕВА – ДАНИЭЛЬ БАРКОВСКИ



ABSOLUTE NAVETTA 64
ДЛИНА 19,63 М
ШИРИНА 5,52 М
МОЩНОСТЬ 1800/2000 Л.С.
ВМЕСТИМОСТЬ 16 ЧЕЛ.



NIMBUS T8
ДЛИНА 7,93 М
ШИРИНА 2,55 М
МАССА (БЕЗ ПМ) 2,3 Т
МОЩНОСТЬ 200–300 Л.С.

Словенский журналист Юлиан Вишневец напомнил о претендентах на звание лучшей семейной лодки и поздравил с победой Эрвина Бампса, представителя верфи Prestige Yachts. Именно Prestige 420 Fly с двумя IPS500 стала лучшей в своей категории: в ней верфь воплотила свою новую концепцию прогулочного судна как второго дома на воде, просторного и удобного для продолжительных круизов.

Любителям путешествий стоит обратить внимание на Absolute Navetta 64: эту яхту с IPS1200/1350 признали лучшей для путешествий. На вопрос, что бы он назвал самым привлекательным в этой лодке, Чезаре Масто-ряни из Absolute Yachts без колебаний отметил «пляжный клуб», а также рассказал, что на верфи судно называют pathfinder, у которого практически нет лимитов.

В номинации Best for Fun («Лучшая лодка для развлечений») о финалистах рассказал нидерландский

журналист Альфред Бур, а приз достался шведу Йонасу Готбергу за комфортабельную и простую в управлении модель Nimbus T8.

В этом году жюри BOB приняло решение не проводить отбор в номинации Best for Future: несмотря на большое количество интересных проектов, многие из них были еще на стадии достройки или обкатки, либо по причине пандемии не хватало «натурных» впечатлений от моделей. Впрочем, все уверены, что в следующем году эта номинация обретет своего героя.

В заключение Стефан Герхард и Даниэль Барковски выразили надежду, что «живые» выставки в скором времени вернуться в европейский яхтенный календарь, а итоги конкурса Best of Boats Award 2021 объявят в ходе выставки Boot & Fun, которая должна состояться с 18 по 21 ноября следующего года. **MBY**

Princess Y85 (ref.502), 2019**4 870 000 GBP**

Длина	26.2 м	Двигатель	MAN V12-1900 (2 x 1 900 л.с.)
Ширина	6.3 м	Каюты	4 + 2
Осадка	1.77 м		

Яхта новая. Находится в Монако. Не растаможена. НДС не выплачен.

Princess S72 (ref. 038), 2017**2 250 000 EUR**

Длина	22.55 м	Двигатель	MAN V12-1800 (2 x 1 800 л.с.)
Ширина	5.38 м	Наработка	400 м/ч
Осадка	1.48 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Европейский НДС выплачен. Находится в г. Антиб (Франция).

Sunseeker Camargue 44, 2001**11 500 000 RUB**

Длина	14.14 м	Двигатель	Volvo Penta TAMP (2 x 479 л.с.)
Ширина	4.2 м	Наработка	570 м/ч
Осадка	1.05 м	Каюты	1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

Azimut 50, 2005**29 000 000 RUB**

Длина	16.02 м	Двигатель	Caterpillar (2 x 669 л.с.)
Ширина	4.76 м	Наработка	3 520 м/ч
Осадка	1.21 м	Каюты	4

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

Jeanneau NC 11, 2014**18 600 000 RUB**

Длина	11.15 м	Двигатель	Volvo Penta D3 200 (2 x 200 л.с.)
Ширина	3.74 м	Наработка	615 м/ч
Осадка	1.00 м	Каюты	2

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Находится в Крыму.

Galeon 330 HT, 2007**12 400 000 RUB**

Длина	10.5 м	Двигатель	Volvo Penta D4 (2 x 260 л.с.)
Ширина	3.5 м	Наработка	600 м/ч
Осадка	0.8 м	Каюты	2

Яхта в отличном состоянии. Растаможена в РФ. ГИМС. Находится в Московской области.

РЕКЛАМА



000 «Яхт-трейд»
 Москва, Ленинградское шоссе, 39
 Т + 7 (495) 775 11 00, + 7 (985) 201 01 01
www.nordmarine.ru, brokerage@nordmarine.ru

Указанная в макете информация не является коммерческим предложением. Точную стоимость и комплектацию яхт уточняйте у представителей компании.

ПРОДАЖА | TRADE-IN

Princess 68 (ref. 077), 2018**2 750 000 EUR**

Длина	21.25 м	Двигатель	MAN V8-1200 (2 x 1 200 л.с.)
Ширина	5.38 м	Наработка	80 м/ч
Осадка	1.58 м	Каюты	4 + 1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Находится на Черном море

Sunseeker 66 Manhattan, 2006**550 000 EUR**

Длина	19.35 м	Двигатель	Caterpillar C12 (2 x 1 000 л.с.)
Ширина	5.2 м	Наработка	860 м/ч
Осадка	1.53 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Флаг Греции. Находится в Афинах. НДС не выплачен.

Princess 54 (ref. 045), 2008**45 000 000 RUB**

Длина	16.57 м	Двигатель	Volvo Penta D12 (2 x 715 л.с.)
Ширина	4.57 м	Наработка	1 880 м/ч
Осадка	1.27 м	Каюты	3+1

Яхта в отличном состоянии. Находится в Москве. Растаможена. ГИМС.

Galeon 420 FLY, 2018**32 900 000 RUB**

Длина	13.25 м	Двигатель	Volvo Penta D6-370 (2 x 370 л.с.)
Ширина	4.1 м	Наработка	590 м/ч
Осадка	0.8 м	Каюты	3

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Находится в Москве

Starfisher 30, 2007**8 999 000 RUB**

Длина	9.7 м	Двигатель	Volvo Penta Diesel (2 x 225 л.с.)
Ширина	3.1 м	Наработка	195 м/ч
Осадка	1.1 м	Каюты	2

Катер в отличном состоянии. Растаможен. ГИМС. Находится в Москве.

XO DFNDR, 2018**5 700 000 RUB**

Длина	7.76 м	Двигатель	Mercury Verado (300 л.с.)
Ширина	2.28 м	Наработка	25 м/ч
Осадка	0.9 м		

Катер новый. Расширенная премиум-комплектация. Растаможен. Находится в Москве.



MORAN

YACHT & SHIP

ПРОДАЖА | ЧАРТЕР | СТРОИТЕЛЬСТВО | МЕНЕДЖМЕНТ



PLVS VLTRA, Amels, 2016, 74м

ПРОДАЖА

Первое судно серии 242 Limited Edition было создано именитым Тимом Хэйвудом и строилось под контролем Moran Yacht and Ship. Все детали интерьера от Andrew Winch Design были выполнены по индивидуальному заказу. Личная палуба владельца занимает 240 м² и включает просторную мастер-каюту с панорамным видом. Одна из самых впечатляющих особенностей PLVS VLTRA — спа-центр во всю ширину яхты, где есть джакузи, сауна, хаммам, массажный салон и купальная платформа. На корме главной палубы расположен огромный 6,5-метровый бассейн с противотоком. Судно располагает 6-каютами для 12 гостей и обслуживается 19 членами экипажа.



KISMET, Lurssen, 2014, 95м

ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

Экстерьер этой эксклюзивной мегаяхты был разработан Espen Oeino, а роскошный интерьер выполнен студией Raymond Langton Design. На борту суперсовременного судна есть палуба с зимним садом, спа-центр, огромный бассейн, открытый эко-камин с уникальным дизайном и множество других особенностей, делающих эту яхту одной из лучших чартерных яхт в мире.



UTOPIA IV, Rossinavi, 2018, 63.4м

ЧАРТЕР

UTOPIA IV — образец гармоничного сочетания комфорта, роскоши и превосходных технических характеристик. Яхта оснащена четырьмя 2600-сильными двигателями, которые, в сочетании с водометами Rolls Royce, позволяют ей с легкостью разогнаться до 33 узлов. Элегантный экстерьер выполнен в стиле «куле», а минималистичный интерьер украшен изысканными элементами от европейских кутюрье Hermes и Armani. В распоряжении владельца: джакузи, личный кабинет, лаунж и отдельный балкон. Откидывающийся транец объединяет плавательную платформу и обширный пляжный клуб с баром.



BLISS, Palmer Johnson, 2014, 52м

ПРОДАЖА

BLISS отличается великолепным дизайном от знаменитой итальянской студии Nuvolari Lenard и, без всякого сомнения, является одной из самых роскошных среди современных спортивных яхт. На главной палубе размещены уютные гостевые зоны al fresco, просторный основной салон оформлен в светлых тонах с эффектными контрастными деталями. В апартаментах владельца, занявших всю ширину корпуса, установлены большие круглые окна, обеспечивающие идеальное естественное освещение. На носу яхты организована впечатляющая зона отдыха, оборудованная большим бассейном с видом на море.



MADSUMMER, Lurssen, 2019, 95м

ЧАРТЕР

Авторство экстерьера принадлежит студии Harrison Eidsgaard, придавшей профилю яхты гармоничные линии, современный интерьер MADSUMMER был разработан итальянским дизайнером Lauga Sessa, целью которой стало создание не только роскошного, но и максимально практичного пространства для отдыха. На борту MADSUMMER оборудован 12-метровый бассейн, огромный спа-салон и полноценный дайвинг центр. Яхта располагает вертолетной площадкой, а технические возможности позволяют ей в любой момент отправиться в кругосветное путешествие. MADSUMMER примет на борту 12 гостей, которые разместятся в 10 каютах в абсолютной роскоши.



ПРОДАЖА

LADY MAY, Feadship, 2014, 46.2м



ПРОДАЖА

HOSPITALITY, Westport, 2011/2016, 50м



ЧАРТЕР

LADY KATHRYN V, Lurssen, 2011, 65м



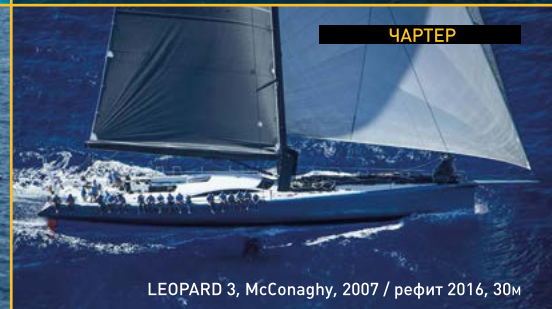
ПРОДАЖА

TOP FIVE, Christensen, 2005 / рефит 2018, 47.8м



ПРОДАЖА

GHRAMAR, Custom Line, 2001 / рефит 2015, 30.8м



ЧАРТЕР

LEOPARD 3, McConaghy, 2007 / рефит 2016, 30м



ПРОДАЖА

ALILEA, Van Der Heijden, 2019, 23.95м



ПРОДАЖА

PARENTHESIS, Couach, 2009/ рефит 2020, 37м



ПРОДАЖА

LADY VICTORIA, Ferretti, 2005 / рефит 2018, 27м

MOSCOW

Staropimenovskiy per. 18
Russia, Moscow, 127006
T: +7 495 98 48 098

FT. LAUDERDALE

1300 S.E. 17th St., Suite 204
Ft. Lauderdale, FL 33316, USA
T: +1 954 768 07 07

MONACO

Le Panorama, 57 rue Grimaldi, office nr: 157
MC 98000 Monaco
T: +33 616 313 087

UKRAINE

T: + 380 97 95 77777



PREMIERE Majesty 120, 2020 г, ОАЭ

Длина - 37.00 м | Ширина - 8.10 м | Осадка - 2.00 м
Двигатель 2 x MTU 2600 л.с.

13 500 000 USD



READY Nomad 75 SUV, 2020 г, ОАЭ

Длина - 22,86 м | Ширина - 6.05 м | Осадка - 1.50 м
Двигатель 2 x MAN 1660 л.с.

3 880 000 USD



Aciso 74, 2011, Италия

Длина - 23.00 м | Ширина - 6.20 м | Осадка - 1.80 м
Двигатель 2 x Volvo Penta 800 л.с.

~~1 950 000 EUR~~ 1 400 000 EUR



NEW Nomad 95 SUV, 2019 г, ОАЭ

Длина - 30,55 м | Ширина - 7.40 м | Осадка - 1.77 м
Двигатель 2 x MAN 1378 кВт

5 350 000 USD



Azimut 62S, 2006 г, Хорватия

Длина - 18.41 м | Ширина - 4.90 м | Осадка - 1.53 м
Двигатель 2 x Caterpillar C18 DITA 706 kWa

430 000 EUR



Bandido 75, 2012 г, Хорватия

Длина - 23.67 м | Ширина - 6.60 м | Осадка - 2.03 м
Двигатель 2 x MAN 560 л.с.

~~2 100 000 EUR~~ 1 850 000 EUR



Sargo 31, 2008 г, Самара

Длина - 9.470 м | Ширина - 3.20 м | Осадка - 1.05 м
Двигатель Volvo Penta D6 370 л.с.

~~9 000 000~~ 7 700 000 RUB



Anytec 1230, 2002 г, Швеция

Длина - 12.35 м | Ширина - 3.85 м | Осадка - 0.83 м
Двигатель 2 x Yanmar 420 л.с.

~~350 000 EUR~~ 300 000 EUR



Princess 23, 2009 г, Турция

Длина - 22.83 м | Ширина - 5.71 м | Осадка - 1.60 м
Двигатель 2 x Caterpillar C32

980 000 EUR



Hydrolift S-24 Platinum, 2011 г, Санкт-Петербург

Длина - 7.70 м | Ширина - 2.10 м | Осадка - 0.70 м
Двигатели Yanmar 315 л.с.

~~115 500 EUR~~ 105 000 EUR



Hallberg-Rassy 372, 2010 г, Финляндия

Длина - 11.35 м | Ширина - 3.60 м | Осадка - 1.99 м
Двигатель Volvo Penta D2-55

~~239 000 EUR~~ 229 000 EUR



Hallberg-Rassy 54, 2009 г, Швеция

Длина - 16.74 м | Ширина - 4.70 м | Осадка - 2.30 м
Двигатели Volvo Penta D4 180 л.с.

930 000 EUR

«Планируете приобрести яхту?
Мы подготовили актуальные предложения,
достойные вашего внимания».



БОРИС ЛАШКОВ

Генеральный директор
Nord Star Yachting



IPANEMA, 2016

\$ 22 000 000

Верфь: Mondomarine Двигатели: MTU 16V 2000 M84 (2 x 2575 л.с.)

Длина: 50.00 м Каюты: 7

Ширина: 9.00 м Яхта находится в Турции. VAT не выплачен.



DE ALM DELFINO 72, 2013

€ 1 650 000

Длина: 22.50 м Двигатели: IVECO NEF 400-6 (2 x 400 л.с.)

Ширина: 6.20 м Каюты: 3+1

Осадка: 1.75 м Яхта находится в Черногории. VAT не выплачен.



BELLKARA, 2016

€ 6 990 000

Верфь: Conrad Shipyard Двигатели: 1 x Cummins QSB 5.9 355 л.с.

Длина: 27.91 м Каюты: 3

Ширина: 7.46 м Яхта находится в Хорватии.

БОЛЬШЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ
НА WWW.NORD-STAR.COM





LAKY VERF 23M, 2008

₽ 85 600 000

Длина: 23.30 м Двигатели: Volvo Penta D12D-E MH (2 x 550 л.с.)
Ширина: 6.13 м Каюты: 3+1
Осадка: 1.80 м Яхта растаможена. Находится в Санкт-Петербурге.



PRINCESS 82MY, 2016

£ 2 400 000

Длина: 25.70 м Двигатели: Caterpillar C32 Acert (2 x 1825 л.с.)
Ширина: 5.70 м Каюты: 4+1
Осадка: 1.75 м Яхта находится в Хорватии. VAT не выплачен.



FLEMING 75, 2004

\$ 2 700 000

Длина: 24.84 м Двигатели: Caterpillar C18 (2 x 1000 л.с.)
Ширина: 6.50 м Каюты: 3+1
Осадка: 1.52 м Яхта растаможена. Находится в Турции.

+7 812 325 55 32

brokerage@nord-star.com

www.nord-star.com

/nord.star.yachting

/nordstaryachting

@nord.staryachting

Мечты о кругосветке... ? ~~а~~ Теперь можно и без мечты!



EE6



Категория мореходности А «ОCEAN»
Остойчивость океанского спасательного судна
Армированный кевларом стеклопластиковый корпус
Запасной автономный ходовой двигатель 75 л.с.

Длина	19,80 м	Макс.скорость	21 узел
Ширина	5,40 м	Запас хода	3200 миль
Осадка	1,40 м	Расход	2 л/милю на 9,5 узл.
Гл.двигатель	900 л.с.	Вес порожнем	ок. 38 т

Adventor Yachts Москва
www.elling-yachting.ru
+7 (985) 998-38-34

Океанские яхты Elling от компании Адвентор Яхтс



2014 год.
Проверка остойчивости –
возвращение на ровный
киль при любом
накрениении!

ЛЕГЕНДАРНЫЙ ГОЛЛАНДСКИЙ БРЕНД **elling** – ЭТО:

- Категория мореходности Евросоюза – «А» Осеан, неограниченный район плавания (проверено в безостановочных трансатлантических переходах);
- Остойчивость и надежность спасательного судна (проверено многочисленными испытаниями, в т. ч. переворотом яхты E4 на 360 градусов);
- Малая осадка и полностью защищённый килем винто-рулевой комплекс;
- Запасы хода: для E3 и E4 – от 1400 миль (в стандарте) до 2400 миль (опция), для E6 – около 3000 миль.
- Максимальная скорость: Elling E3, E4 – до 18 узлов; Elling E6 – не менее 20 узлов;
- Концепция силовых агрегатов 1 + 1 (1 главный + 1 вспомогательный ходовой дизель);
- Полностью армированный кевларом (Twaron®-Kevlar®) стеклопластиковый корпус, – это значительно повышает прочность и, особенно, ударостойкость судна;
- Размерения в футах модельного ряда Elling: E 3 – 45; E 4 – 49; E 6 – 65.

**Колоссальный многолетний опыт известной верфи строителя –
за 40 лет построено ок. 1000 яхт Neptunus и более 300 яхт Elling.**

Компания «Адвентор Яхтс» Москва
Эксклюзивный дилер яхт «Elling» в России
(кроме Северо-Западного региона)
www.elling-yachting.ru
+7 (495) 998-38-34



ШХУНА, КОТОРАЯ НЕ ЖЕЛАЛА ПЛАВАТЬ

(отрывок из книги)

Поскольку плоскодонные баркасы Сен-Пьера и Микелона каждый вечер должны извлекаться на берег, их владельцы изобрели замечательный способ оберегать вал и винт. Вал снабжен универсальным шарниром в том месте, где он пропущен сквозь днище судна; а ближе к корме имеется колодец с деревянными стенками. При приближении к мелководью торчащую из этого колодца ручку вытягивают вверх, винт с валом поднимаются в колодец, и днище освобождается от каких-либо выступов.

Вынюживая проход там, где, казалось, не было ничего, кроме мелей, Тео приказал мне встать рядом с ручкой и по его команде поднимать винт прежде, чем он заденет дно. Несколько раз нас сносило на глубину трех-четырех дюймов, но мы умудрялись находить протоку достаточно глубокую, чтобы можно было опустить винт и вновь включить двигатель.

Но на полпути к выходу я чуть-чуть запоздал выполнить свою обязанность, когда Тео рывкнул в очередной раз. Толчок — двигатель смолк, мы потерпели аварию. Правда, нам оставались весла — массивные, длиной в пятнадцать футов, сильный мужчина мог еле-еле управиться с одним. Но до Сен-Пьера было пятнадцать миль, и я решил, что мы погребем назад к домику Мартина и кто-нибудь из нас отправится пешком в Микелон, до которого десять миль, и договорится о буксире или найдет необходимые запасные части.

Но я плохо знал Теофиля Дечеверри. Мы погребли — если такой глагол подходит для описания манипуляций с этими бревнами в деревянных уключинах, — погребли в противоположную сторону. Мы гребли, гребли, часто садясь на мель, пока не достигли выхода, а там бросили якорь в глубокой воде, чтобы установить характер и размер повреждений.

Поскольку нам троим было не под силу вытащить «Орегон» на песок, а Тео не умел плавать, мне же галантность не позволяла возложить эту миссию на Клэр, то я был вынужден раздеться и нырнуть за борт. Вода была ледяной, но зато абсолютно прозрачной. Нырнув



**ФАРЛИ МОУЭТ
(1921–2014),**

канадский прозаик,
биолог, защитник
окружающей среды

в первый раз, я обнаружил, что гребной вал безнадежно погнут. Исправить это сами мы никак не могли, не говоря уж о других повреждениях. Единственное, что мне оставалось, — попытаться высвободить вал, чтобы можно было убрать винт в колодец.

Это потребовало времени и привлекло зрителей. Нырнув в третий раз, я увидел с расстояния в три фута крупную серую тюлениху. То есть я предположил, что это была именно тюлениха, поскольку она, казалось, испытывала ко мне сильнейший и бесцеремонный интерес, придвинув любопытствующую морду так близко, что я, при полной моей наготе, покраснел бы от смущения, если бы мог.

Но поскольку покраснеть я никак не мог (так как посилен от холода), то поплыл к берегу, где встал на ноги, содрогаясь от озноба и негодования, и попытался объяснить Клэр и Тео двусмысленность моего положения. Но сочувствия у них не нашел. Тео заверил меня, что в моем замороженном состоянии я абсолютно гарантирован от сексуальных посягательств. Клэр же только хихикнула.

Я вновь взялся за работу. И теперь уже три тюленя примеривались мне подсобить — или что еще там было у них на уме. Повернувшись к ним спиной, я наконец высвободил винт, вынырнул и влез на борт.

— Вот видишь, — сказал мне Тео (с некоторым разочарованием, как мне показалось), — ничего же не случилось, а?

Я не представлял себе, что Тео планирует делать дальше, но он скоро меня просветил.

— Maintenant (А теперь, фр.), — сказал он твердо, — мы поплывем домой под парусом.

Я не знал, что у нас есть парус... и какой же это оказался парус! По-моему, свою жизнь он начал на греческой триреме, ибо древности был неопишуемой. Косой, бермудский по форме, он был таким тонким, истертым, что ветер, веявший легчайшим зефиром, продувал его насквозь.

С помощью весел-бревен мы преодолели дикую толчею, где накатывающаяся зыбь встречалась с отливным течением, и вновь оказались в открытом океане... **МВУ**

Navetta 64

THE ABSOLUTE PATHFINDER



Отправляйтесь
в далекое путешествие
с домашним комфортом!

Подробности на pathfinder.absoluteyachts.com



www.absoluteyachts.com

Наши мероприятия:
ABSOLUTEYACHTS.COM/EVENTS



Санкт-Петербург
Петровская коса 1/1, офис 102
+7 (812) 409-10-07
polarstar-nautical.ru

ВАШ ОПЫТ.
НЕПОВТОРИМ.
НОВЫЙ GENESIS G80



[GENESIS.COM](https://www.genesis.com)



GENESIS