

# MOTORBOAT

& YACHTING

ЖУРНАЛ О ЛУЧШИХ В РОССИИ И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ



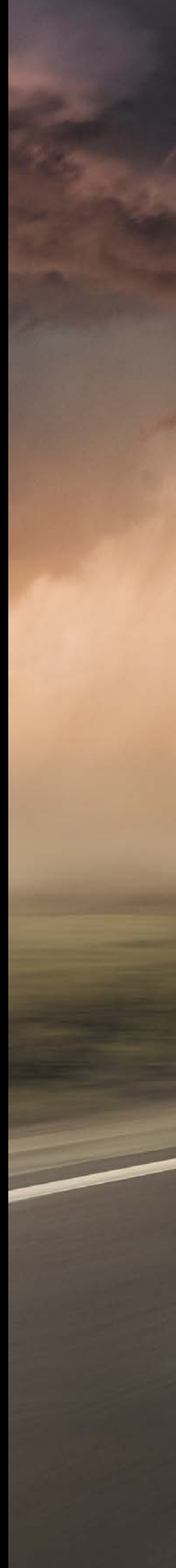
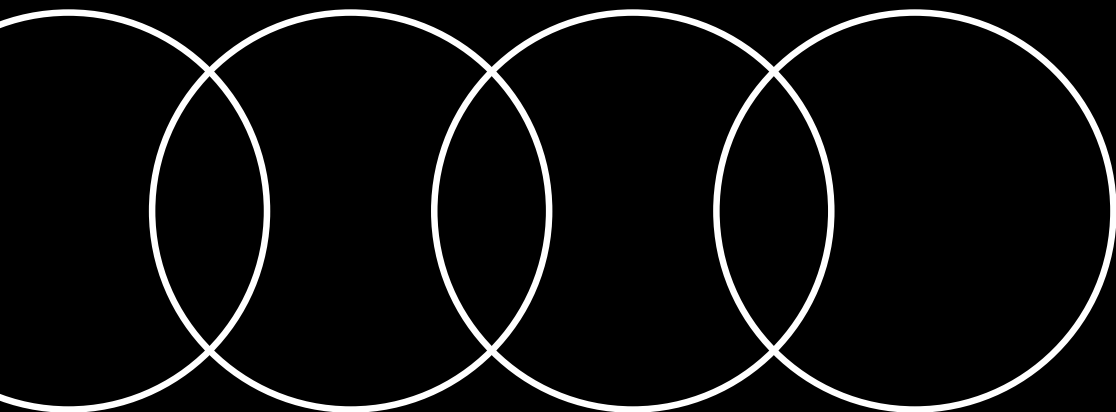
9 772077 823783 2 1007  
№ 4 (70) ИЮЛЬ - АВГУСТ 2021

Bilgin Yachts  
*Tatiana*

 **RS Q8**

# Обгоняя ураган. Новый Audi RS Q8

От 0 до 100 км/ч за 3,8 секунды —  
готов ли ты сесть за руль  
рекордсмена Нюрбургринга?\*





\* Рекордсмен среди полноразмерных кроссоверов.  
Реклама.

— SAPPHIRE OT HEESSEN 50M | АЛЮМИНИЙ | 23 УЗЛА | ЛЕТО 2022



# HEESE

— Для получения информации, пожалуйста, отправьте запрос на [sales@heesenachts.com](mailto:sales@heesenachts.com)

# SEEN

THE PRINCESS F45  
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 [RU.PRINCESSYACHTS.COM](http://RU.PRINCESSYACHTS.COM)



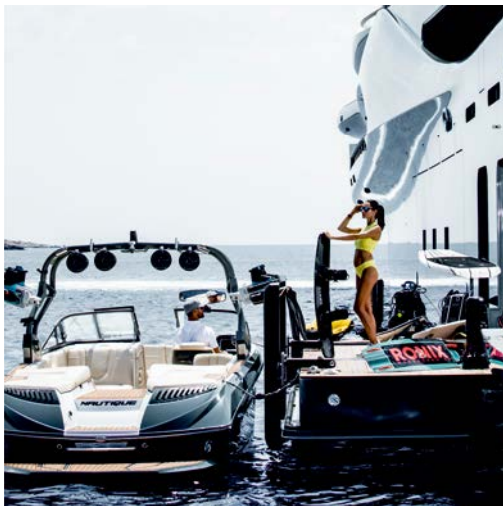




GIORGIO ARMANI



THE ITALIAN SEA GROUP



...

**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**

BORK



Стальной характер.  
Вечные ценности.

Гриль G802



BORK



Стальной характер.  
Вечные ценности.

Кофейная станция S807





GF  
GLANCY  
FAWCETT

**Испытайте сервис  
высочайшего  
уровня от  
Glancy Fawcett**

Испытайте высочайший уровень обслуживания от Glancy Fawcett

Мы поставляем изысканные предметы роскоши для вашего интерьера и архитектурные изделия от ведущих мировых дизайнеров для жилых домов, суперяхт и частных самолетов.

Мы специализируемся на поставках изысканного фарфора, хрусталя, изделий из серебра, отличного постельного белья, полотенец и аксессуаров. Мы работаем непосредственно с Вами, Вашим дизайнером интерьера или любым другим Вашим представителем с целью воплощения Вашего видения в жизнь.

Теперь мы предлагаем виртуальные туры нашего выставочного зала. Забронируйте частный просмотр из любой точки мира, подключившись к команде Glancy Fawcett. Начните свое путешествие с нами сегодня.



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





## Привет, друзья!

В деловой программе ПМЭФ-2021 значилось полтора десятка сессий, посвященных устойчивому развитию и «зеленой» экономике, где прозвучали оценки того, что уже сделано и, главное, что еще предстоит сделать. На июньской 76-й сессии Комитета по защите морской среды ИМО фигурировала почти сотня документов, связанных с выбросами парниковых газов в судоходстве. Наконец, все недавние круглые столы и вебинары ведущих производителей суперяхт были полностью или частично посвящены технологиям повышения экологичности прогулочных судов. Что происходит, отчего такой ажиотаж?

А вот что. И правительства, и бизнес смекнули, что, проигнорировав эту повестку, можно очень скоро остаться не у дел, ведь связанные с глобальной декарбонизацией тектонические сдвиги, которые неминуемо произойдут, окажутся едва ли не масштабнее великой промышленной революции XVIII века. В тени «зеленого знамени» идет соперничество, борьба за экономическую и политическую власть, и те, кто медлит, не осознавая важности момента, рискуют ее потерять.

Мы уже не раз касались темы выбора альтернативного топлива для крупных судов, в частности суперяхт, и теперь пришло время затронуть современную атомную энергетику с ее серьезным потенциалом уменьшения углеродного следа во многих отраслях. В одних странах этот вопрос табуирован, тогда как другие видят в мирном атоме ответ на энергетические вызовы современности, и от того, чья возьмет, во многом будет зависеть будущее мирового флота. А вы что думаете по этому поводу?

**Антон Черкасов-Нисман,**  
главный редактор MBY Russia



Много производственных площадок.  
Один центр управления.  
LÜRSEN Рефит.



Надежные руки, управляемые сердцем и мозгом:  
Не имеет значения, построена ваша яхта на LÜRSEN или нет, вы можете доверять  
ведущим инженерам, лучшему оборудованию и высококвалифицированным мастерам,  
готовым воплотить в жизнь ваши мечты.  
Почувствуйте разницу.

О т л и ч и е.

# СОДЕРЖАНИЕ

№ 4 (70) Июль–август 2021

## 28 / НОВОСТИ

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



## 82 / ИНТЕРВЬЮ

Гарик Сукачев, музыкант, режиссер и яхтсмен — о лодках, концертах и соловьях



## 88 / ТАТИАНА ИЗ БУДУЩЕГО

Необычная по дизайну и функциональности 80-метровая суперяхта турецкой верфи Bilgin Yachts



## 96 / К2 И ЕЕ СЕКРЕТЫ

Стильная спортивная моторная яхта Columbus Sport 50MT как пример современного итальянского минимализма



## 104 / ГИБРИДНЫЕ ЯХТЫ HEESEN

Какие гибридные пропульсивные системы использует Heesen Yachts и почему отдает предпочтение именно им?

## 110 / SANLORENZO 57 STEEL

Моторная яхта со стальным корпусом, лишенная демонстративного тщеславия, но радующая искусным балансом формы и содержания

Реклама



«ЕСТЬ КРАСОТА, КОТОРАЯ ОСТАЕТСЯ В НАС  
ДАЖЕ КОГДА МЫ ПЕРЕСТАЕМ СМОТРЕТЬ».

КОРИ РИЧАРДС,  
ФОТОГРАФ И ИССЛЕДОВАТЕЛЬ, В ЧАСАХ  
VACHERON CONSTANTIN OVERSEAS.

  
**VACHERON CONSTANTIN** | ОДИН  
GENÈVE | ИЗ НЕМНОГИХ.



### 114 / НА ВЕЧНОМ ТОПЛИВЕ

Что мешает современной атомной энергетике выйти в массы, не ограничиваясь военным и ледокольным флотом?



### 132 / КАМЧАТКА ЯХТЕННАЯ

Знакомимся с инфраструктурой, общаемся с местными судовладельцами и капитанами, а также рассказываем, что посмотреть

### 122 / ROSSINAVI ALFA 50

Яхта, в которой дизайнеры отошли от консервативных подходов и создали уникальные пространства для отдыха в стиле slow life

### 142 / ВДОЛЬ ОГНЕННОЙ ГРЯДЫ

Северные Курилы — дивные места с захватывающей историей, подлинный музей природы под открытым небом вдалеке от всего, к чему привык городской житель



### 126 / СТАЛЬНАЯ МЕЧТА КАРЛО РИВЫ

На воде уже второй корпус Riva 50 Metri — этого харизматичного флагмана итальянской верфи



### 146 / ЛУЧШЕ МЕНЬШЕ, ДА ЛУЧШЕ

Развивая бизнес, верфи обычно увеличивают длину выпускаемых ими моделей, хотя случается и обратное. Пример тому — новая яхта Tankoa T450



## НЕПРЕХОДЯЩАЯ КРАСОТА

SOARING от A&R

ABEKING & RASMUSSEN

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

## 152 / НА ВОЛНЕ – КЛАССИКА

*Mirgab VI* — не знавшая чартера «породистая» моторная яхта с классической архитектурой



## 156 / ОТ ОКЕАНА ДО ГОР

Окольцованные скалами пляжи, киты и черепахи, самая известная текила, песни шаманов... Отправляемся за приключениями на тихоокеанское побережье Мексики



## 164 / ЭПОХА МАХИ

Новые проекты парусных лодок финской верфи Nautor's Swan и концепции, лежащие в их основе



## 170 / ШУТКИ ДЭЙВИ ДЖОНСА

Легенды о кораблях-призраках по сей день живут в фольклоре и даже становятся предметом научных исследований



## 176 / К НОВЫМ ОТКРЫТИЯМ!

В модельном ряду Bentley появилась новая версия седана Flying Spur с 4-литровым двигателем V8

## 180 / КЛАССИКА И ТВИСТ

Великий швейцарский часовой дом отчетливо дает понять: все преходяще, а часы Vacheron Constantin — вечны



BENTLEY



## Новый Bentley Flying Spur

Захватывающая динамика за рулем. Роскошный комфорт для пассажиров.  
Автомобиль представлен в Bentley Москва-Волгоградский Авилон.

Двигатель W12 объемом 6,0 л с двумя турбонагнетателями;  
635 л. с.; 900 Нм; 0-100 км/ч за 3,8с;  
максимальная скорость 333 км/ч

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 МОСКВА - ВОЛГОГРАДСКИЙ  
АВИЛОН**

Получите Ваше персональное предложение:  
Волгоградский, 41. Телефон 8 495 232 4141  
[www.avilon-aura.ru/bentley/](http://www.avilon-aura.ru/bentley/)



## 184 / ПОГРУЖЕНИЕ В МЕЧТУ

Что, кроме песка цвета сахарной пудры, бирюзовых вод океана и полного уединения, ищут и непременно находят на «Острове мечты» мировые знаменитости?



## 188 / ИНТЕРВЬЮ

Раде Вукович, управляющий партнер проекта Montis Mountain Resort by Splendid: «Черногория обладает огромным инвестиционным потенциалом»

## 192 / ГЛАВНОЕ ОРУЖИЕ ROGER DUBUIS

Новинки молодого швейцарского часового дома, представленные на женевской выставке Watch & Wonders 2021

## 196 / НА ЗВЕЗДНОЙ ДОРОЖКЕ

Как подбирают украшения те, кому предстоит ступить на красную ковровую дорожку Каннского кинофестиваля

## 198 / ИНТЕРВЬЮ

Генеральный директор подмосковного «Целеево Гольф и Поло Клуба» Марина Петрова — о новых ярких событиях клубной жизни и планах на сезон



## 202 / ШОУ ЯХТ В СТОЛИЦЕ

MYS 21 — все разнообразие российского яхтенного рынка в одной выставке



## 210 / BENEteau. SWIFT TRAWLER

У этих французских яхт есть и скорость, и приличный запас хода, и удовольствие от них — не залпом, а растянуто во времени



*Мое королевство  
отличается от других мест*

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



**FINCANTIERI**  
YACHTS

## 216 / SUNSEEKER 100 YACHT

В ожидании осенней премьеры стильной яхты с удивительной мастер-каютой и целым набором других нетривиальных решений

## 220 / FAIRLINE F-LINE 33

Тест на невской волне, который дал ценный опыт и новые впечатления



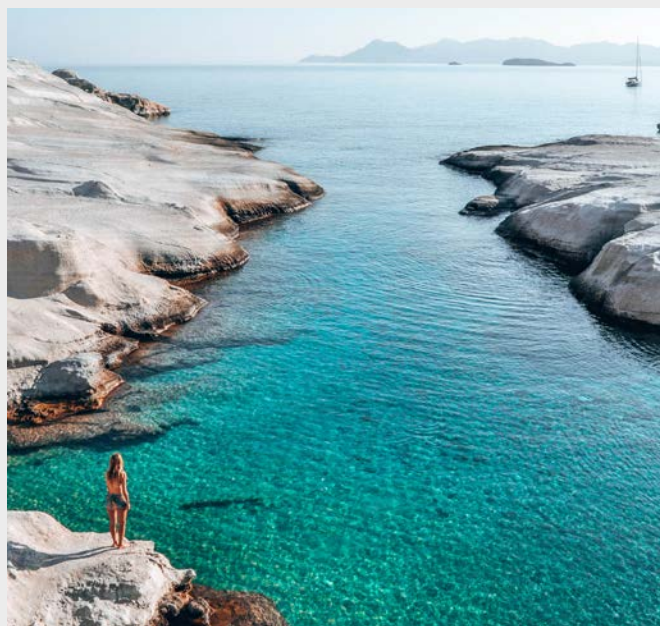
## 224 / BLUEGAME BG42

Тестируем любопытный круизер типа Sport Utility Boat



## 228 / ЛЕТО. ВОЛГА. КАТЕРА

Рассказываем о том, как в Поволжье прошла выставка Samara Boat Show 2021



## 230 / РУССКАЯ ГРЕЦИЯ

Мало кто знает, что было время, когда некоторые Кикладские острова принадлежали российской короне. Окунаемся в их историю и рассказываем о современности



## 238 / ШКОЛА МВУ

Как с умом применять спасательные средства на яхте? Советы от участников и организаторов парусной гонки Rolex Fastnet Race



# ROBERTO COIN

LOVE IN VERONA COLLECTION



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**

**BLUEGAME**

A BRAND OF SANLORENZO

**BGX60 | BGX70**

# МОТОРВОАТ & YACHTING

№4 (70) ИЮЛЬ–АВГУСТ 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**  
Выпускающий редактор **Екатерина Хлопкова**  
Редакторы **Иван Голубев, Ольга Селезнева**  
Корректор **Александра Ларионова**  
Социальные сети **Ирина Королева**  
Дизайн и верстка **Кирилл Невоструев**  
Цветокорректор **Дмитрий Вульфсон**

## ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ

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

Тираж **35 000 экземпляров**

Обложка: **Bilgin Yachts Tatiana**

Журнал подписан в печать **25.06.2021**

## НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ

Авторы и колумнисты: **Тимур Бараев, Арина Вишневская,  
Всеволод Гаврилов, Борис Денисов, Алексей Дмитриев,  
Алексей Кириллов, Алексей Максимов, Александр  
Панцери, Катерина Перез, Михаил Романов, Иван Старов,  
Петр Шестаков**  
Иллюстраторы и фотографы: **Андрей Андреев, Оксана  
Беликова, Джефф Браун, Алина Гараженко, Алексей  
Дмитриев, Валерий Исаенко, Ольга Карпова, Василий  
Коваль, Александр Комаров, Кирилл Невоструев, Том ван  
Оосанен, Дина Стурза, Джон Тэнниел, Андрей Филонов,  
Антон Черкасов-Нисман, Кристина Щербина**

## 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) **4800 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 СМИ ПИ № ФС77-38759 ОТ 28.01.2010

**printall**

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

*Riva*

НИЧЕГО БОЛЬШЕ



ISEO · AQUARIVA SUPER · RIVAMARE · **DOLCERIVA** · 56' RIVALE · 66' RIBELLE · 76' PERSEO SUPER  
76' BAHAMAS · 88' FOLGORE · 88' FLORIDA · 90' ARGO · 100' CORSARO · 110' DOLCEVITA

# «ЗЕЛЕННЫЕ» ПАРУСА







Укращением завершившегося в июне Венецианского боат-шоу стала премьера радикального проекта Vento дизайн-студии Nuvolari & Lenard. В этой 100-метровой парусной суперяхте все, кажется, олицетворяет подлинно экологическое проектное мышление: обводы корпуса и крой парусов призваны минимизировать энергозатраты и воздействие на окружающую среду. Надо сказать, что студия давно и планомерно решает задачу проектирования судов, которые были бы максимально безвредны для природы и при этом удовлетворяли новейшим требованиям к комфорту и технологиям на борту. Последним проектом в «зеленой копилке» дизайнеров стало водное такси на 14 пассажиров с гибридной силовой установкой, спроектированное для родной Венеции.

«Забота о природе должна стать способом существования и способом мышления, — поясняет революционный настрой студии Карло

Нуволари. — Надлежит расстаться с привычными взглядами и, рискнув, вернуться к основам, построить парусную яхту, которая действительно ходит под парусом и делает это эффективно».

Применительно к проекту мощный, агрессивный профиль яхты — не дань моде, а функциональная необходимость. Обратный наклон форштевня увеличивает длину ватерлинии, что обеспечивает лучшую остойчивость; легкий алюминиевый корпус с пониженным сопротивлением создает «щадящую» для береговой линии волну и требует меньшей мощности движителя, а это дает преимущества при использовании жестких парусов-крыльев (общая площадь более 2000 кв. м) авторства Илана Гонена, израильского эксперта по аэродинамике. Паруса такого типа гораздо эффективнее традиционных (доказано на последних регатах Кубка «Америки») и готовы вернуть в яхтенную индустрию популярность ветра как движущей силы.



## СПОРТИВНЫЙ КАСТОМ ОТ CRN

**В**ерфь CRN раскрыла подробности проекта кастомной полностью алюминиевой суперяхты CRN 142 длиной 52 м и вместимостью 499 рег. т. Наружный дизайн четырехпалубного судна создавало инженерное подразделение CRN совместно с конструкторским бюро Omega Architects. У яхты вертикальный форштевень, обтекаемый спортивный профиль и обширное, от пола до потолка, тонированное остекление помещений главной и верхней палуб, что гарантирует панорамные морские виды оттуда.

Неоспоримым достоинством проекта стали обширные открытые зоны; дизайнеры организовали между ними и закрытыми пространствами интересные переходы и «взаимодействия». Особенно выделяется своими размерами сандек, где после размещения двух джакузи (в носовой части и корме) остается достаточно места для лаунж-зоны, бара и динетты.

Кормовую часть главной палубы, по замыслу дизайнеров, украсят идущие вдоль борта выразительные арочные балки, которые могут стать опорой для тента или даже сдвижной крыши, чтобы защитить от дождя или солнца крупный бассейн у транца и прилегающий лаунж.

На яхте предусмотрено пять кают: мастер-каюта и четыре двухместные VIP-каюты для гостей. Заявлено, что интерьеры от Massari Design будут выполнены в духе «современной роскоши», но в сдержанном ключе.

Сделка по продаже CRN 142 состоялась еще в июле прошлого года, и сейчас судно активно строится на верфи в итальянской Анконе. Плановый срок доставки заказчику – 2022 год. Занята сейчас верфь и строительством трех других кастомных яхт: 62-метровой CRN 138, CRN 139 длиной 72 м и CRN 141 (60 м).

# ROGER DUBUIS

NO RULES, OUR GAME



EXCALIBUR  
Парящий турбийон



Реклама

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

# ВОЛШЕБНЫЕ БУСИНЫ

Этой весной Дом высокого ювелирного и часового искусства Van Cleef & Arpels дополнил свою культовую коллекцию Perlée шестью новыми изысканными изделиями в желтом, белом и розовом золоте.

Золотые бусины, подчеркивающие камни и декоративные мотивы драгоценных изделий, начали использовать еще в 20-х годах XIX века, и со временем они стали играть все более значимую самостоятельную роль в эстетике колец, браслетов, колец и часов, меняясь в количестве и размерах. Каждая вручную отполированная золотая бусина окружена четырьмя бриллиантами

круглой огранки. Это дань первым моделям Perlée clovers в версии Sweet. Впервые сияющая лента украшена десятью декоративными мотивами в форме клевера в браслетах и пятью – в кольцах.

Камни для всех своих изделий Van Cleef & Arpels отбирает с особым тщанием: характеристики цвета D-F и чистота IF-VVS говорят сами за себя. Аккуратно закрепленные, бриллианты придают изделиям Perlée волшебный интенсивный блеск.

Новые модели порождают еще больше комбинаций для создания ослепительных дневных и вечерних образов.



КОГДА  
РАЗГЛЯДЫВАЕШЬ  
УКРАШЕНИЯ PERLÉE,  
ГЛАЗА ПОПЕРЕМЕННО  
ЗАДЕРЖИВАЮТСЯ  
ТО НА БУСИНАХ  
С ИХ ПЛАВНЫМИ  
ОЧЕРТАНИЯМИ,  
ТО НА МЕРЦАЮЩИХ  
БРИЛЛИАНТАХ

AMELS 60

# РОЖДЕНИЕ ЗВЕЗДЫ



ДИЗАЙН ЭКСТЕРЬЕРА ОТ ESPEN ØINO

AMELS 





# ТУРЕЦКИЙ ATLAS

**Т**urquoise Yachts, чуть больше года назад спустившая на воду эксплорер ледового класса *Blue II* и сейчас строящая сразу несколько яхт, похоже, не планирует сбавлять темпы.

Еще один смелый проект турецкой верфи – 84-метровая Project Atlas – разработан бюро Harrison Eidsgaard. В основе проекта идея комфортного проживания на борту людей разных интересов и разных поколений, которые при желании могли бы наслаждаться обществом друг друга или, напротив, уединиться и заняться своими делами.

В задании на Project Atlas, помимо прочего, такие требования, как экспрессивный вневременной внешний вид, центральная лифтовая шахта, гараж для тендеров (длина 10 и 8,5 м) и двух аквабайков на нижней палубе в носовой части. Результатом стала элегантная и очень функциональная яхта. Решительный наклон форштевня, легкое обнижение линии борта к корме, четко очерченные линии палуб с кормовыми свесами создают впечатление, что яхта летит, даже стоя на якоре. Протяженное остекление надстройки должно способствовать наполнению интерьера естественным светом.

Зона «пляжного клуба» с тиковой палубой и бассейном в корме дополнена откидывающимися платформами по бортам. При необходимости он превращается в кинотеатр (предусмотрены экран и проектор). Над «пляжным клубом» находится «ротонда», к которой прилегает большой салон. Просторный сандек разделен на зону джакузи (в носовой части) и бар/обеденную зону (в корме); доступ туда возможен по двум внешним трапам или по трапу внутри атриума.

Проектом предусмотрены два варианта компоновки: Penthouse Version и Foredeck Version. Оба включают отдельные апартаменты владельца, шесть гостевых кают, главный салон с обеденной зоной, обеденную зону на верхней палубе, тренажерный зал и спа. Экипаж – 24 человека + капитан.

Два двигателя Caterpillar 3516C по 2575 л.с. позволят яхте развить скорость 17 узлов. Противодействовать качке должны плавниковые стабилизаторы Naiad Zero Speed, а для обеспечения судна электроэнергией предусмотрены четыре дизель-генератора по 200 кВт.





ПРИОРИТЕТ

• Клубный дом •

Воскресенская набережная, 32

Клубный дом  
на 40 квартир  
в историческом  
центре Петербурга

Все квартиры  
с видом на Неву  
и Петропавловский  
собор

Служба  
персонального  
сервиса уровня  
отелей 5\*

Автоматизированная  
подземная парковка  
с услугой  
valet parking

# ДОМ, ОЛИЦЕТВОРЯЮЩИЙ ВАШ УСПЕХ

ДЕВЕЛОПЕР ЭЛИТНОЙ  
НЕДВИЖИМОСТИ  
В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ  
ГРУППА КОМПАНИЙ



[www.priority.spb.ru](http://www.priority.spb.ru)

(812) 561 16 00

Клубный дом «Приоритет». Адрес объекта: Санкт-Петербург, Воскресенская наб., д. 32. Разрешение на строительство № 78-018-0160-2016 от 22.12.2016 г. Застройщик: ООО «Еврострой-УСП». Проектная декларация на сайте [наш.дом.рф](http://наш.дом.рф).



## ДВА ПИЛОТА

Этой весной вслед за выпуском новой коллекции Pilot's Watch часовая мануфактура IWC запустила международную рекламную кампанию, посвященную Big Pilot's Watch. Впервые представленные публике в 2002 году, эти часы стали выражением современного дизайна и особого мировоззрения швейцарских часовщиков, которые на протяжении всей истории IWC излишнему декору предпочитают принцип «функциональность определяет форму». Сегодня модели этой коллекции носят деятели культуры, крупные предприниматели, все те, кто избрал собственный путь для реализации поставленных целей.

Амбассадором рекламной кампании стал Льюис Хэмилтон, пилот «Формулы-1», семикратный чемпион мира, прошедший путь от «водителя самых быстрых автомобилей» до «лидера перемен», все чаще привлекающего внимание людей к различным социальным проблемам. Хэмилтон сделал головокружительную карьеру гонщика и общественного деятеля. Для съемок посол часового бренда использует несколько моделей из новой коллекции: Big Pilot's Watch 43, Big Pilot's Watch TOP GUN Edition Mojave Desert, Big Pilot's Watch Perpetual Calendar и Pilot's Watch Chronograph 41. Фотографом выступил Мисан Харриман, объединив в одном кадре Хэмилтона и Big Pilot's Watch и подчеркнув тем самым уникальный характер каждого героя.





*Imo*



**NOBISKRUG**

Немецкие суперяхты для 22-го века

#nobiskrugsuperyachts

# «МАЛЫШ» ОТ LÜRSSEN



Lürssen объявила о спуске на воду суперяхты Project 13800 длиной 55 м, которая отправится к заказчику уже этим летом — спустя ровно три года после подписания контракта на ее строительство. Опытный заказчик был убежден, что немецкая верфь лучше всех справится с высокими требованиями к этому кастомному судну с планировкой, сформированной под нужды заказчика. Весь дизайн проекта сочинялся в бюро Bannenberg & Rowell, возобновившей сотрудничество с верфью после продолжительного перерыва: их предыдущий совместный проект, 73-метровая *Coral Ocean*, датируется аж 1994-м годом.

Дизайнеры Bannenberg & Rowell признаются, что в работе над Project 13800 они вдохновлялись образом легендарной яхты Lürssen *Carinthia VI*, спроектированной основателем дизайн-студии Джоном Банненбергом в 1973 году. По словам представителей верфи, у яхты очень необычная планировка, а стиль интерьеров смелый и бескомпромиссный (особенно это касается цветов и фактур). Дополнит внутреннее убранство судна авторская мебель от именитого американского дизайнера Фрэнка Полларо.

Компания Lürssen, известная своими крупными суперяхтами, в последнее время декларирует возврат к проектам в диапазоне длин от 55 до 75 м, и Project 13800, самая небольшая из числа построенных верфью за 26 лет (с 1995 года, когда была спущена яхта *Xenia*, ныне *Envy*), — первый шаг в восстановлении позиций бренда в этом сегменте.



# YALIKAVAK MARINA

## *It's all about* **SUMMER...**

### Приглашаем насладиться кристально чистыми водами Бодрума!

- ◆ Первая и единственная марина Турции имеющая статус «5 Gold Anchors Platinum», входящая в глобальный рейтинг топ-10 в 2021м году
- ◆ Лучшая международная марина для супер яхт длиной до 140м в 2020м году
- ◆ Лучшая марина года для супер-яхт в 2018/2019м году
- ◆ Уникальная коллекция более ста бутиков премиальных мировых брендов, гастрономических ресторанов и известных во всем мире ночных клубов включая Dior, Louis Vuitton, Valentino, Prada, Novikov Bodrum, Nusr-et, Zuma, Sakhalin by White Rabbit, и другие
- ◆ Отмеченные наградами отели Yalikavak Marina Beach Hotel и Yalikavak Marina Boutique Hotel
- ◆ Строгое обеспечение санитарных норм на въезде в Yalikavak Marina, а также соблюдение мер безопасности от COVID-19 на территории марины
- ◆ Постоянная охрана бухты и всех причалов
- ◆ Полный спектр технических услуг
- ◆ Служба персонализированной поддержки клиентов
- ◆ Высокий уровень безопасности и конфиденциальности 24/7
- ◆ Скоростной интернет на всех причалах
- ◆ Подключение к береговому источнику питания до 1000 ампер



YALIKAVAK MARINA

Merkez Mah. Çökertme Cad. Yalikavak, Bodrum / Muğla, Turkey.

+90 252 311 0600 - marina@yalikavakmarina.com.tr - yalikavakmarina.com.tr

# ОСТРОВА НА ОСТРОВАХ

**Д**о CROSSROADS, первого и единственного в своем роде курортного комплекса на Мальдивах, всего 15 минут езды на катере от аэропорта Мале. Его отели и другие объекты инфраструктуры расположены на трех живописных насыпных островах, соединенных пешеходными мостами. Комплекс включает в себя марину для частных яхт и впечатляющих размеров развлекательную зону, созданную американским ландшафтным архитектором Биллом Бенсли, на счету которого самые неординарные проекты отелей.

В CROSSROADS исчезает привычное представление об отдыхе на Мальдивах как спокойном и размеренном. В отеле Hard Rock Hotel Maldives царит атмосфера зажигательных

вечеринок, и рок-звездой может почувствовать себя каждый, кто воспользуется одним из сервисов, будь то бесплатная доставка гитар Fender и проигрывателей Crosley для jam session в номере или индивидуальные занятия йогой Rock Om. В Rock Spa, в одном из самых просторных павильонов с видом на океан, можно попробовать на себе фирменные процедуры, сочетающие традиционную мануальную терапию с музыкальными вибрациями. На территории курорта есть детский клуб, три ресторана, в том числе мексиканский Elephant & Butterfly, оригинальный магазин музыкальных сувениров Rock Shop, фитнес-центр и многое другое.

Отель SAii Lagoon Maldives с его бескрайним видовым бассейном и массой возможностей и развлечений идеально подходит как для романтического отдыха вдвоем, так и для больших семейных каникул.

Остров, где находится отель Marina Crossroads, — это вообще целый мир развлечений под открытым небом, со стоянкой для яхт, пляжным клубом, детским центром, променадом, бутиками, барами, ресторанами, спа-центром и ивент-холлом.

В уникальном исследовательском центре Maldives Discovery Centre площадью 500 кв. м гостям расскажут о богатой экосистеме островов и о том, как бережно к ней здесь относятся.



ИССЛЕДУЙ ВОЗМОЖНОСТИ | 40M SUNREEF EXPLORER

Sunreef Yachts | Doki 1, 80-863 Gdańsk, Poland | +48 693 920 325 | [info@sunreef-yachts.com](mailto:info@sunreef-yachts.com)

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



# SUNSEEKER PREDATOR 74 XPS

в кокпите, еще более изысканная обивка всех сидений и лежаков для загорания. Наконец, для этой версии предложена эффектная цветовая схема: темно-серый корпус с серебристой надстройкой.

Во внутренней отделке использованы дорогие контрастные ткани, элитная древесина и сияющие лакированные вставки. В качестве акцентов – светоотражающие поверхности, детали из карбона и стали. Дополняет картину рассеянное, индивидуально регулируемое освещение, которое создает изысканную атмосферу, разную для каждой конкретной ситуации.

Predator 74 XPS рассчитан на 6–8 гостей (планировка предусматривает на выбор три или четыре каюты) и двух членов экипажа. Оснащение двумя двигателями MAN V12-1900 позволяет яхте легко развивать скорость 40 узлов.

**В** июне на British Motor Yacht Show состоялась премьера новой спортивной яхты Sunseeker Predator 74 XPS. Эта модель – выпущенная ограниченным «тиражом» особая версия стандартного Predator 74 – отличается множеством шикарных деталей, которые доступны только в «пакете» для новинки. Улучшения коснулись не только интерьера, но и внешнего дизайна. Среди множества новых элементов – элегантные светодиодные навигационные огни, суперсовременный карбоновый стол-трансформер



## БАССЕЙН В ЗИМНЕМ САДУ

**В** московском клубе Black Star Fitness, что расположился на двух этажах Mercury Tower («Москва-Сити») и занимает площадь 3500 кв. м, произошло долгожданное событие – открылся 25-метровый бассейн с лаунж-зоной. Четыре полноразмерные дорожки одних вдохновят на спортивные достижения, а другим позволят расслабиться в атмосфере зимнего сада с прекрасными видами за окном. К услугам резидентов клуба два вида саун с индивидуальными технологическими настройками влажности, температуры и других основных показателей.

На территории Black Star Fitness работает тренажерный зал площадью 1000 кв. м с самыми современными кардиотренажерами и оборудованием для функциональных тренировок; зоной боевых искусств с октагоном; пространствами для занятий танцами самых разных стилей, антигравити-йогой и т. д. Резидентам клуба предлагают множество индивидуальных программ по трендовым фитнес-направлениям, а ведут занятия высокопрофессиональные тренеры – дипломированные специалисты с профильным образованием, прошедшие строгий конкурсный отбор.



*Parure Atelier*

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ - МОСКВА

#CREATEYOURHISTORY

PARURE-AT.RU

© PARURE.AT

# ДЛЯ НЕГО, ДЛЯ НЕЕ И... КАБРИОЛЕТА

**К**омпания Rolls-Royce Motor Cars и швейцарские часовые мастера из BOVET 1822 создали уникальную пару часов, ставших элегантным дополнением к роскошному кабриолету Boat Tail, единственному в таком кузове, на дизайн которого, кстати, подразделение Rolls-Royce Coachbuild вдохновили легендарные яхты J-класса. Это новое слово как в автомобильном, так и в часовом мире.

Часы с переворачивающимся корпусом Amadeo изготовлены в двух версиях: «для него» и «для нее». Механизм-трансформер позволяет носить их на запястье, а также использовать в качестве подвески, карманных или настольных часов либо разместить на центральной панели Boat Tail. Благодаря турбийону оба изделия отличаются идеальной точностью.

Корпус изготовлен из 18-каратного белого золота, а циферблат инкрустирован в технике маркетри древесиной Caleidolegno (ею же отделана

задняя часть Boat Tail и корма яхт J-класса). Часы украшает миниатюрная фигурка «Дух экстаза» из белого золота и гравировка имени заказчика.

Циферблат для джентльмена сделан из авантюрина и дополнен изображением звездного неба, где светила расположены точно так, как в день рождения владельца. Дамские часы с перламутровым циферблатом декорированы миниатюрным букетиком цветов. На оборотных циферблатах размещен силуэт Boat Tail с выгравированными деталями – колесами, ручками, зеркалами.

На создание уникальных приборов понадобилось около 3000 часов.





# SANLORENZO



**Единое пространство развлечений прямо у воды.**

Открывающиеся террасы SX112 объединяют яхту с морской средой и дарят неповторимое ощущение погружения. Единственный параметр, действительно имеющий значение на борту, - это расстояние до воды.

SANLORENZO

RUSSIA

ООО «Вест Наутикал»  
Москва, Ленинградское шоссе, 39с7  
+7 495 799 09 93  
Санкт-Петербург, Морской проспект, 15  
+7 812 982 8483  
sanlorenzo-russia.com

sanlorenzoyacht.com

# SX 112/



# SANLORENZO X-SPACE



**И**тальянская верфь Sanlorenzo представила концепцию экспедиционной яхты X-Space. Она открывает новые горизонты во всех смыслах: как в географическом, так и в области дизайна. При длине 44 м и вместимости, точно вписавшейся под границу 500 рег. т, пространства на пяти палубах X-Space невероятно много для таких размеров. Это новый тип суперяхт, адресованный опытным владельцам, которые любят исследовать далекие акватории, но делать это не на «танке», а на элегантной яхте. По сути, это «встреча» концепции эксплорера с романтической классической наветтой.

Характерная черта X-Space – кормовая часть главной палубы, превращенная в огромную многофункциональную террасу с инфинити-бассейном площадью 18 кв. м. Возле него – лаунж под открытым небом, который можно увеличить еще на 18 кв. м за счет раскладного фальшборта, образующего гигантские балконы.

Новаторский элемент планировки – перемещение ходовой рубки на отдельную палубу, с тем чтобы полностью отдать верхнюю палубу в распоряжение владельца. В плане отдыха и времяпрепровождения она не зависит от других зон и обеспечивает полную

конфиденциальность. Здесь находятся кабинет, гостиная и большая мастер-каюта со стеклянными стенами, чтобы наслаждаться пейзажами. Приватная открытая зона отдыха в носовой части верхней палубы занимает 30 кв. м и предусматривает, в частности, собственный бассейн владельца.

«Такие решения обычно встречаются на более крупных яхтах, – комментирует дизайнер Бернардо Зуккон, спроектировавший X-Space, – и это показывает, что владелец имеет возможность проводить много времени на борту. Я всегда считал архитектуру основным инструментом, позволяющим человеку жить лучше, и проект X-Space родился из желания создать не плавучую конструкцию, а прекрасное судно для жизни».

А по словам автора интерьера архитектора Пьеро Лиссоли, X-Space обязана была стать лодкой, почти полностью сделанной из стекла. «Здесь не просто большие окна. В некоторых каютах вообще больше нет иллюминаторов – только стеклянные стены. Думаю, это самое инновационное решение, которое я видел на суперяхте на сегодня».

Первый корпус Sanlorenzo X-Space уже строится и будет передан заказчику в 2023 году.



# Limassol Marina

элитная недвижимость  
яхтинг • рестораны • бутики



## ВОЙДИТЕ В КРУГ ИЗБРАННЫХ

*Проект завершен*

Владейте недвижимостью по одному из самых престижных адресов Кипра и станьте частью одной из его величайших историй успеха. Живите у моря в процветающем окружении, в отмеченной наградами марине для супер-яхт.

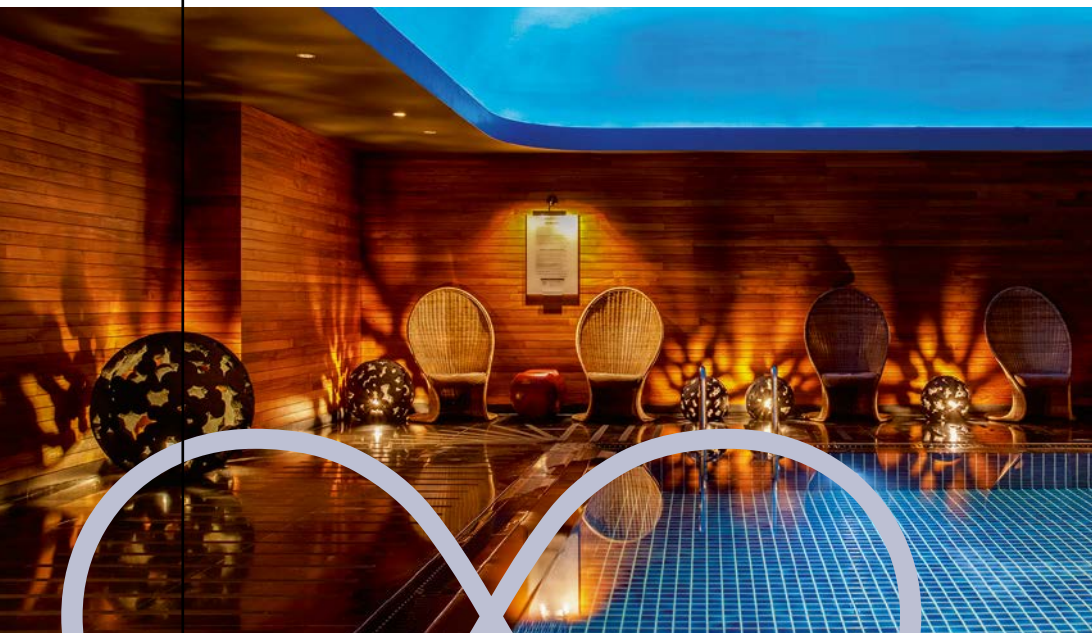
- Единственные объекты недвижимости, окруженные водой
- Готовые к заселению апартаменты и виллы
- Прямые панорамные виды на море, марину и Лимасол
- Консьерж-сервис, управление недвижимостью, аренда и служба охраны
- Пляж, спа, тренажерный зал, рестораны и магазины

За подробной информацией и для заказа персонального просмотра обращайтесь: **+7 495 643 1901**

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

*Я живу в Лимасол Марина*

*Жизнь на Море*



# ОТЕЛЬ С БОЛЬШИМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ

**П**утешествуете по России и не смогли обойти вниманием Москву — одну из красивейших столиц мира? Будучи москвичом, просто решились на побег из повседневности? Тогда вбивайте в навигатор пересечение Новинского бульвара и Нового Арбата, где находится Lotte Hotel Moscow — флагман сети Lotte Hotels & Resorts. Здесь вы можете удобно расположиться на длительный срок или провести незабываемую романтическую ночь, ведь номерной фонд отеля включает самые просторные в столице номера и люксы, а вишенкой на торте является уникальный для России королевский люкс площадью почти 500 кв. м со спальней, ванной комнатой, сауной, гостиной, конференц-залом, столовой, рабочим кабинетом, офисом и гостевой комнатой.

В отеле есть Клубный этаж с библиотекой и переговорными комнатами для комфортного ведения бизнеса, несколько интересных ресторанов с кухней на любой

вкус, а также фитнес-центр с большим крытым бассейном и спа-салон — отделение всемирно известного Mandara Spa, где практикуют широкий спектр балийских ритуалов, применяют передовые линии косметики Bellefontaine и Elemis. Кстати, сейчас тут действует пакетное предложение «Гармония души и тела» для проживающих в номерах любой категории, которое включает часовой расслабляющий балийский массаж для одного или двоих, завтрак в MENU Breakfast Restaurant, бутылку вина, комплимент от шеф-повара и поздний выезд, чтобы можно было подольше понежиться в уютной постели.

Отпраздновать такое важное событие, как день рождения, тоже можно в Lotte Hotel Moscow, ведь именинникам отель дарит повышение категории номера и скидку 10% на все услуги! Вам гарантирован лучший в Европе завтрак в ресторане, а также комплименты в номере в виде бутылки игристого и десерта от шефа-кондитера.



# БЛИЖЕ К МЕЧТЕ

Роскошная экскурсионная яхта СиЭксплорер (SeaXplorer) от Дамен Яхтинг (Damen Yachting) выделяется великолепными возможностями в сочетании с истинной изысканностью суперяхты. Вслед за первыми тремя яхтами SeaXplorers мы теперь представляем проекты следующего поколения. Если это ваша мечта, то она просто стала намного ближе.

**Более детальную информацию можно найти на сайте [damenyachting.com/seaxplorer](https://damenyachting.com/seaxplorer).**

## SeaXplorer

ЛА ДАТЧА (LA DATCHA) - это изготовленная на заказ яхта SeaXplorer 77, которая доступна для чартера на сайте [www.ladatcha.com](https://www.ladatcha.com).

**DAMEN**  
/yachting



# ПАРУСНЫЕ СРЕДЫ

**Х**орошая новость для любителей парусного спорта: победитель стартовавшей в середине мая ежегодной вечерней серии регат Wednesday Night Race, организуемой компанией PROyachting в столичном Royal Yacht Club, в качестве приза получит роскошные часы Panerai!

Ведущий яхтенный проект PROyachting, лидер по организации парусных гонок в Москве, и бренд Panerai, известный во всем мире производитель высокоточных механических часов, объявили о сотрудничестве в сезоне – 2021. Основанная во Флоренции в 1860 году как мастерская, магазин и школа часового мастерства, компания Panerai многие десятилетия снабжала Королевские ВМС Италии высокоточными измерительными приборами, так что ее связь с морем очень сильна. А в 2020 году Panerai стала официальным хронометристом Кубка Prada (регата, предваряющая Кубок «Америки»), и сотрудничество с итальянской парусной командой Luna Rossa Prada Pirelli эту связь еще больше укрепило.

Напомним, что первая регата Wednesday Night Race была проведена в 2013 году и быстро заво-

евала популярность у сторонников паруса. Высокий уровень организации соревнований и гонки на фоне потрясающих закатов сделали вечернюю серию одним из самых заметных событий в яхтенной жизни российской столицы. Многие участники гонок по средам всерьез связали жизнь с яхтингом, выступая на соревнованиях российского и международного уровня. За победу в Wednesday Night Race борются сильнейшие любительские команды России. Однако участвовать в регатах по-прежнему могут все желающие: и опытные экипажи, и совсем новички, делающие первые шаги в парусном спорте.

Гонки проходят на современных спортивных парусных яхтах J/70. Солидный собственный флот этих монотипов позволяет компании PROyachting устраивать масштабные клубные регаты и привлекать большое количество любителей яхтинга.

По итогам общего зачета будут определены победители серий, которые получают призы от PROyachting и партнеров проекта. Церемония состоится на вручении ежегодной премии «PROyachting. Человек года».



**СМ-Клиника**  
многопрофильный медицинский холдинг

**+8 (800) 555 44 45**  
круглосуточная запись



23 клиники в Москве и МО, Санкт-Петербурге и Рязани работают для вас ежедневно, включая выходные и праздничные дни.

**Ваша семейная клиника**



Москва  
[smclinic.ru](https://smclinic.ru)



Санкт-Петербург  
[smclinic-spb.ru](https://smclinic-spb.ru)

Информация предоставлена ООО «Клиника «ТРИ ПОКОЛЕНИЯ». Лицензия №ЛО-77-01-019236 ОТ 12.12.2019, ООО «СМ-Клиника». Лицензия №ЛО-77-01-018779 от 19.09.2019, ООО «СМ-Медика». Лицензия №ЛО-77-01-020309 от 24.08.2020, ООО «Дэрайс». Лицензия №ЛО-77-01-020155 от 28.07.2020, ООО «СМ-Доктор». Лицензия №ЛО-77-01-020328 от 28.08.2020, ООО «СМ-МЕД». Лицензия №ЛО-77-01-018022 от 13.05.2019, ООО «Клиника «ТРИ ПОКОЛЕНИЯ». Лицензия №ЛО-77-01-019236, ООО «ДЕТЗДРАВ». Лицензия №ЛО-77-01-019244 от 16.12.2019, ООО «МЕДИ ЛЕН». ЛИЦЕНЗИЯ № ЛО-78-01-010991 ОТ 22.07.2020 Г., ООО «МЕДИ ПРОФ». ЛИЦЕНЗИЯ № ЛО-78-01-011123 ОТ 22.09.2020 Г., ООО «МЕДИ КОМ». ЛИЦЕНЗИЯ № ЛО-78-01-009995 ОТ 16.07.2019 Г.

**ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. НЕОБХОДИМО ПРОКОНСУЛЬТИРОВАТЬСЯ СО СПЕЦИАЛИСТОМ.**

# ПРОЕКТ X ОТ ГАРИКА СУКАЧЕВА



60

–летие российского рок-музыканта Гарика Сукачева совпало с 60-летием верфи Contest и 100-летним юбилеем компании Bentley Motors. Игорь Иванович – большой любитель отдыха под парусами, и яхты Contest, как он не раз признавался в своих интервью, являются его большой страстью. В связи с этим ему и пришла в голову идея создать эксклюзивный концепт – яхту и автомобиль в одном дизайнерском ключе. Для реализации Project X (таково объединяющее автомобиль и яхту рабочее название) были привлечены дизайнеры верфи и ателье Bentley Design Services, специализирующегося на индивидуальных заказах автомобилей легендарной марки. Яхтинг во все времена привлекал автопроизводителей, а судостроители нередко черпают вдохновение в суперкарах.

Экстерьер купе Bentley Continental GT с двигателем V8 выполнен в синем цвете Light Sapphire, а в салоне комбинируется глубокий красный оттенок кожи Hotspur с кожей светло-бежевого цвета Linen. В отделке интерьера использован светлый шпон Коа. Интерьер новейшего океанского парусника Contest вторит дизайну роскошного Bentley. В обстановке, предметах мебели и декора использована та же кожа, что и в отделке автомобилей, а цветовое решение полностью соответствует таковому в салоне Bentley Continental GT. На панелях и в обивке яхтенной мебели присутствуют знаковые для Bentley детали – характерная прострочка «ромб в ромбе» из 300 000 стежков. На один такой рисунок в автомобиле требуется 7 часов работы и 2,8 км нити! Можно представить, сколько трудились мастера, чтобы повторить прострочку в интерьере яхты. Корпус Contest окрашен в тот же глубокий синий, что и кузов Bentley.



# Evolving Perfection

*Tankoa S501 evolution*



Yacht Design by Francesco Paszkowski

The new S501 is the supreme blend of elegance and technology. The latest evolution of TANKOA's award-winning 50 meters yacht features an expanded sundeck and higher and wider windows, letting the light in and enjoying a beautiful open view. Let's cruise together to your safe haven. Now available for delivery in June 2022.

TANKOA epitomises the boutique shipyard. Every TANKOA yacht is made to order and combines the Italian flair for design with luxury components, unique details and superior craftsmanship to give life to owner's dreams. Excellence always means moving forward. Constant progress is the TANKOA way.



*Winner of WSA 2020*  
Displacement motor yachts  
below 499GT (40m and above)



Available July 2022



Delivery February 2022 | *Hybrid propulsion*



M/Y Olokun



M/Y Bintador | *Hybrid propulsion*



M/Y Vertige



# ЭНЕРГИЯ ВУЛКАНА

**К**ожаный чемодан – идеальный спутник в любом путешествии. Cuir Nomades («Кожаные странствия») – так парфюмерный дом MEMO назвал свою коллекцию уникальных ароматов. Один из них – Sicilian Leather – посвящен острову Сицилия, средиземноморской жемчужине, символом которой является действующий вулкан Этна, приветствующий путников издалека. Острову, скрывающему многие тайны. Новый аромат словно бы постепенно раскрывает все его секреты – от атмосферы переулков солнечного Палермо к звучанию кардамона и семян кориандра, от цветочных холмов Таормины к аккорду листьев фиалки. Итальянский бергамот, горький апельсин, еловый бальзам и белая кожа... Прекрасная ароматная композиция, созданная парфюмером Яном Васнье, заключена в дизайнерскую коробочку, на которую французские художники нанесли очертания Этны, руины театра Таормины, возвышающиеся над морем, и едва заметного скорпиона, отсылающего к анималистичному характеру коллекции.



# SIDNEY НА ВОДЕ

**Г**олландская верфь Royal Hakvoort спустила на воду 61-метровую моторную суперяхту Project SIDNEY. Проект был продан через компанию Moran Yacht & Ship, специалисты которой также составили техническую спецификацию будущей яхты и обеспечили технический надзор за строительством на всех этапах.

Дизайн судна, на борту которого смогут разместиться до 12 гостей и 19 членов экипажа, разработала студия Sinot Yacht Design. Пять гостевых кают расположены на главной палубе, а впечатляющая мастер-каюта раскинулась во всю ширину личной палубы владельца. Благодаря огромным окнам здесь всегда много естественного света; в распоряжении владельца отдельная обеденная зона и джакузи.

В Sinot Yacht Design разработали элегантный классический интерьер с акцентом на текстуры и натуральные материалы, включая дуб, орех и эксклюзивную кожаную отделку. Дизайн выполнен в нейтральной палитре с использованием итальянского мрамора и дорогих тканей, гармонично сочетающихся друг с другом и создающих роскошную и теплую атмосферу. Гостям обеспечен полный комфорт благодаря продуманной планировке и множеству удобных и уютных зон, включающих кинозал на нижней и открытый камбуз – на главной палубе.

Project SIDNEY оборудована двумя двигателями Caterpillar 3512E; максимальная скорость составляет 14,5 узла, крейсерская – 12,7 узла, дальность хода – 3800 миль на 12 узлах.

Предназначенная не только для отдыха, но и для более серьезных путешествий, Project SIDNEY оснащена гидролокатором FarSounder в носовой части, картографической системой ECDIS, стабилизаторами нулевой скорости Naiad и современной системой динамического позиционирования.



25 лет  
Интеллектуальной Роскоши

Вдохновляя на жизнь, полную уникальных впечатлений



Четверть века ответственного  
подхода к роскоши

MALDIVES | THAILAND

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

# SOLARIS POWER 44 OPEN

После успешных международных продаж Solaris Power 48 Open и получения ею титула «Европейская моторная лодка года – 2020» верфь Solaris Power дополнительно расширяет линейку открытых яхт и представляет модель 44 Open.

В поле зрения Solaris – владельцы, которые много используют свои лодки, уделяя особое внимание их мореходным качествам. Это яхты для тех, кто хочет ходить в море в любых условиях с комфортом и в безопасности. Дизайн Брунелло Акампора (Victory Design) придает Solaris Power уникальные характеристики в своем классе. В частности, особая форма носовой оконечности позволяет палубе оставаться сухой даже на сильном волнении.

Уже на первых ходовых испытаниях Solaris Power 44 Open продемонстрировала отличные возможности как в водоизмещающем режиме, так и на глиссировании, не только достигнув, но и преодолев расчетную планку скорости 38 узлов. Испытания подтвердили также высокий уровень остойчивости на якоре даже без использования стабилизаторов качки. Оборудованная двумя установками Volvo Penta D6-IPS650 по 480 л.с. с днищевыми колонками (есть и менее мощные варианты), яхта имеет целый ряд выдающихся качеств: невысокое потребление топлива, небольшой выброс CO<sub>2</sub>, низкий уровень шума, высокую маневренность (особенно при управлении джойстиком).

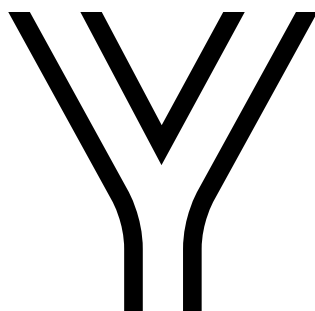
Что касается комфорта, то здесь также масса отличных решений: раскладные борты, увеличивающие площадь кокпита на 20%, опускаемая купальная платформа, много вариантов планировки. Наконец, использование отделочных материалов только высочайшего уровня – тоже важная часть философии Solaris Power.



## ДОБАВЬ ЯРКОСТИ

Французский профессиональный бренд по уходу за волосами Leonor Greyl был основан стилистом-парикмахером мадам Леонор Грейл в 1968 году. Для производства продукции здесь применяют только натуральные ингредиенты, а упаковку изготавливают из перерабатываемых материалов. В коллекции Soin Repigmentant уже есть тонирующий кондиционер для светлых волос в более холодном оттенке и для темных волос, а в ближайшее время Leonor Greyl планирует пополнить эту линейку тонирующими кондиционерами для рыжих и русых волос, на этот раз – с более теплым оттенком. Средства по уходу сочетают в себе цветные пигменты и ухаживающую формулу, состоящую на 96% из натуральных компонентов. При регулярном их применении базовый оттенок становится насыщеннее как на натуральных, так и на окрашенных волосах благодаря входящему в состав маслу семян таволги, которое способствует не только удержанию цветных пигментов, но также укреплению и разглаживанию волос. Миндальные и рисовые протеины восстанавливают и защищают капиллярные волокна, а масло бабассу питает и смягчает обезвоженные волосы и волосы, подвергавшиеся многократным химическим процедурам.

Тонирующий кондиционер не вызывает аллергии, не содержит консервантов, сульфатов, парабенов и силикона.



YYACHTS. DE

BY MICHAEL SCHMIDT YACHTBAU

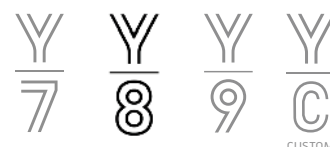
MICHAEL SCHMIDT YACHTBAU

+49 3834 5858 77-0  
info@yyachts.de

Мы специализируемся на строительстве быстроходных элитных карбоновых парусных яхт длиной от 20 до 35 метров. Наша миссия в YYachts - уменьшить сложность конструкции борта, чтобы обеспечить комфортное и легкое путешествие под парусом. Дизайн, разработанный лучшими архитекторами Мира, отмечен наградами. Откройте для себя преимущества яхт различных конфигураций нашего производства во время эксклюзивного тура на судне.

ЗАКАЖИТЕ ЭКСКЛЮЗИВНУЮ  
ЭКСКУРСИЮ ПРЯМО СЕЙЧАС:

[www.yyachts.de](http://www.yyachts.de)





# LIMASSOL MARINA. ЦЕЛЬ ДОСТИГНУТА

**З**авершилось строительство первой на Кипре марины для суперяхт – новой достопримечательности не только Лимассола, но и всего Средиземноморья. Окончание работ по этому грандиозному проекту ознаменовалось полной сдачей в эксплуатацию апартаментов комплекса Castle Residences, расположенных на частном острове.

Limassol Marina буквально преобразила облик второго по величине города в стране. Строительство курорта способствовало благоустройству окружающей территории, развитию местного бизнеса, созданию новых рабочих мест и, конечно, притоку туристов. Сегодня Кипр – одно из самых популярных направлений для яхтинга. Со времени открытия Limassol Marina в гавань зашло больше 7000 судов,

в том числе 275 суперяхт, знаменитых на весь мир; свыше 4000 гостей посещают рестораны и магазины ежедневно, а покупатели со всего света вложили в уникальные объекты недвижимости порядка 500 млн евро. Продано более 90% жилья, что не удивительно, ведь недвижимость Limassol Marina – единственная в своем роде на Средиземном море.

Элитный курорт предлагает виллы и апартаменты, окруженные водой, из окон которых открывается великолепная морская панорама, а также имеет разветвленную инфраструктуру и оказывает высококачественные услуги жителям и судовладельцам.

Напомним, что Limassol Marina имеет Голубой флаг и отмечена значимыми международными наградами (например, Five Gold Anchor Platinum Marina).



Russia

# ОЗАРЯЮЩАЯ ОКЕАН

## НОВАЯ 90 OCEAN



Реклама



PART OF WEST NAUTICAL GROUP

Sunseeker Russia | [sales@sunseeker-russia.com](mailto:sales@sunseeker-russia.com)

+7 (495) 258-87-00 | Ленинградское шоссе, 39с7 | Москва | 125212

+7 (812) 982-84-83 | Морской проспект, 15 | Санкт-Петербург | 197110

+7 (495) 720-80-90 | ул. Несебрская 6, офис 404 | Сочи | 54000

[SUNSEEKER-RUSSIA.COM](http://SUNSEEKER-RUSSIA.COM)






## ЛЕД И ПЛАМЯ

**С**иноптики все еще спорят относительно того, какой будет вторая половина лета, ну а мы не устаем верить в лучшее. А что может быть лучше, чем знойный день, в середине которого позволительно освежиться чашечкой ароматного холодного кофе? В надежде на такой сценарий компания Nespresso выпустила новую коллекцию блендов Barista Creations for Ice для приготовления напитков со льдом. Одинаково повезло и владельцам кофемашин системы Original, и тем, кто предпочел Vertuo. Так, первым Nespresso дарит билет в экзотические страны в виде бленда Limited Edition Coconut Flavour over Ice, а также великолепные вкусы Barista Creations Freddo Delicato и Freddo Intenso в упаковках с обновленным дизайном. Вторым предоставляется возможность укрыться от тропического зноя под блендом Limited Edition Tropical Coconut Flavour over Ice со вкусом кокоса и карамельными нотами латиноамериканской и африканской арабики.

В дополнение к новинкам Nespresso перезапустила свои летние бестселлеры Barista Creations Ice Leggero и Ice Forte, адресованные тем, кто ценит нежные фруктовые и зерновые нотки. Слегка обжаренный кофе Ice Leggero в паре со льдом дарит нежное ощущение прохлады. На контрасте с ним Ice Forte эффектно раскрывается насыщенными нотами.





Ощутите  
**ПОЛНУЮ  
СВОБОДУ**

Оставьте позади повседневные стрессы и испытайте настоящую свободу на собственном Van der Valk. Наши моторные яхты премиум-класса изготавливаются вручную в Голландии с учетом вашего комфорта и безопасности.

Свяжитесь с вашим личным консультантом:  
Т +31 6 51 703 199 (русскоговорящий сотрудник)  
[vandervalkshipyard.com](http://vandervalkshipyard.com)



**VAN DER VALK**  
SHIPYARD



# ДОМ ДЛЯ СУПЕРЯХТ

**А**mico & Co, одна из ведущих в Европе и мире компаний в секторе рефита и ремонта суперяхт, завершила работы по созданию новой марины Waterfront в центре Генуи. Это целый комплекс, предназначенный для приема суперяхт, размещения их владельцев, экипажей, менеджеров яхтенных и чартерных компаний.

Акватория Waterfront Marina занимает площадь 43 000 кв. м с двумя причалами общей протяженностью 460 м и недавно построенным 70-метровым подъемником для суперяхт. Одновременно марина может принимать 26 судов длиной до 110 м при высочайшем качестве обслуживания и соблюдении самых строгих экологических стандартов. В частности, все причалы оборудованы системами подачи воды, сбора и отвода черных вод, а четырехмегаваттная электросистема питает береговые колонки током до 1000 А.

На берегу, на территории площадью более 15 000 кв. м, предлагаются все виды услуг и удобств — от офисов и конференц-залов до прачечной и прекрасно оборудованного фитнес-центра. Внешняя территория дополнена теннисными кортами, площадками для мини-футбола, баскетбола и других видов спорта, а также зоной для барбекю и просторной стоянкой, где в том числе предусмотрена и зарядка электромобилей.

Новая марина создана Amico & Co, чтобы предложить адекватный уровень гостеприимства суперяхтам, которые выби-

рают расположенную рядом верфь для рефита и технического обслуживания. Кроме того, это фундаментальный проект для дальнейшего развития Генуи как привлекательного домашнего порта для суперяхт.

Ввод в эксплуатацию Waterfront Marina запускает международный проект Genoa Superyacht Hub, продвигаемый Amico & Co вместе с Pesto Sea Group. Цель — на международном уровне продемонстрировать яхтенному сообществу все преимущества Генуи, Лигурии и Северной Италии. В культурном, экологическом и технологическом аспектах Генуя, расположенная в центре туристических маршрутов северного Средиземноморья, может похвастаться мощным историческим наследием — не только как порт, но и как место, где собраны высокопрофессиональные кадры. Генуэзский яхтенный сектор насчитывает более 50 компаний с годовым оборотом свыше € 210 млн. Еще столько же составляет оборот «спутниковой экономики». Новая марина позволит Генуе продолжать развитие сервиса и инфраструктуры для суперяхт, укрепляя свои позиции в морской индустрии.

# MIRGAB VI

ГОЛЛАНДСКОЕ ПРЕВОСХОДСТВО  
В ОДНОЙ ВЕЛИКОЛЕПНОЙ ЯХТЕ



WATCH VIDEO

**MIRGAB VI 49M › 160FT › HAKVOORT › 2010 › 25,000,000 EUR**

Безупречное состояние, только в пользовании владельца, голландская постройка, 7 кают для гостей, солнечная палуба предназначена исключительно для владельца. 2 x MTU 700 кВт, максимальный диапазон 4000 Нм, 703 GT, современные системы AV / IT, стабилизаторы, лифт, 10-летний осмотр класса и покраска сделаны в 2020 году. Готова к использованию в кратчайшие сроки.



SISTERSHIP SHOWN

**ZAZOU 50M › 164FT › BENETTI › 2016 › 19,500,000 EUR VAT PAID**

Безупречное состояние, только в пользовании владельца, 5 кают, 12 гостей, современный просторный интерьер, много пространства на палубе. 2x CAT ACERT 1600 л.с., диапазон 4000 Нм.



**NORTH EXPLORER 34M › 111FT › INACE › 2007 › 5,500,000 EUR VAT PAID**

Исследовательская яхта в отличном состоянии, полный ремонт в 2014 с дизайнером Michela Reverberi, каюта владельца и 4 спальни. 2 CAT 550 л.с., диапазон 3250, класс ABS, стабилизатор.

ДЛЯ ПОДРОБНОЙ ИНФОРМАЦИИ О ЛЮБОЙ ИЗ ВЫШЕУКАЗАННЫХ ЯХТ, СВЯЖИТЕСЬ С ЦЕНТРАЛЬНЫМ АГЕНТОМ ANTOINE LARRICQ,  
ANTOINE.LARRICQ@FRASERYACHTS.COM +33 6 78 63 61 72 МОНАКО

# FRASER



# FIART MARE ТЕПЕРЬ В РОССИИ

**В** последние годы сравнительно небольшие спортивные круизеры, дающие их владельцам и скорость, и возможность с комфортом провести на борту несколько дней или даже неделю, становятся в России все популярнее. На таких лодках обычно много открытого пространства для отдыха всей компании, а самостоятельное управление ими и обслуживание не составляют трудностей. Следуя тренду, компания Smart Yachts стала официальным дилером итальянской верфи Fiart Mare в России. Яхты этого производителя уже успели завоевать сердца судовладельцев в Испании, Франции, Хорватии, Греции, Турции и Израиле. Теперь стильные лодки с превосходными характеристиками и функциональной компоновкой доступны и россиянам.

Верфь Fiart Mare в числе первых начала применять в производстве стеклопластик. Сегодня компания на берегу Неаполитанского залива выпускает яхты длиной от 10 до 19 м, а их линейка представлена тремя типами: Seawalker – открытые круизеры, дающие полное единение с природой;

Classic – лодки с хардтопом разной конструкции и более высокими скоростными характеристиками; Cetera – сравнительно крупные яхты с развитой надстройкой и оптимальным распределением обитаемых и технических зон на трех палубах, при котором жилые помещения находятся на двух уровнях.

Следует отметить, что модели всех линеек располагают спальными местами: чем крупнее лодка, тем больше каюты, – но даже на младшей, Fiart 33 Seawalker, высота потолков в каютах составляет 2 м. И если на нижней палубе доминирует комфорт, ориентированный на спокойный отдых, то обстановка в кокпите или на открытых участках палуб располагает к общению, принятию солнечных ванн и развлечениям с водными «игрушками».

Все модели Fiart Mare соответствуют современным требованиям индустрии, оснащены мощными подвесными моторами или пропульсивными системами Volvo Penta IPS с управлением джойстиком, навесом с электроприводом, имеют трансформируемую мебель и другие умные решения, создающие комфорт на борту.

Цени каждый *момент*.





# ТАЙНЫ КАМЧАТКИ

**Н**а Дальний Восток приезжают в основном за красотой. В окрестностях Петропавловска-Камчатского ее смотреть не пересмотреть, а вот хороший отель в административном центре Камчатского края найти сложно. Зато есть неплохие места неподалеку, где можно отлично отдохнуть и воспользоваться дополнительными услугами, отправившись, скажем, на вертолетную экскурсию в Долину гейзеров и кальдеру вулкана, в круиз по Авачинской бухте или на «беспроегрешную» океанскую рыбалку. Одно из таких мест — гостинично-ресторанный комплекс «Тайны Камчатки», что в 70 км от Петропавловска, в курортном поселке Паратунка, знаменитом своими лечебными термальными водами. Это тот случай, когда ради единения с природой абсолютно не нужно жертвовать бытовыми удобствами.

На закрытой охраняемой территории находятся пять гостевых домов разной вместимости, с богатым номер-

ным фондом. В интерьерах удивительным образом переплетаются классика, рустика и хюгге.

К услугам гостей собственный вертолетный парк, русская баня, термальный источник с дном, выложенным камнями, парковка, прачечная, круглосуточная помощь персонала, бесплатный Wi-Fi, а вкусный завтрак включен в стоимость проживания.

Пообедать или поужинать можно в ресторане «Тайны Камчатки», рассчитанном на 60 человек. Здесь вам подадут блюда из камчатских деликатесов и морепродуктов, а также чай и морсы из трав и ягод, собранных в этой местности. Для детей и тех, кто соблюдает пост, предусмотрено отдельное меню. По предварительному заказу вам накроют кейтеринг там, где это будет необходимо.

Камчатку можно полюбить за один визит, а вот изучить так быстро не получится. И если ваш отдых пройдет на высшем уровне, вы обязательно будете возвращаться сюда снова и снова.

# BOLD IS BEAUTIFUL



PREMIUM YACHTS  
T +7 495 741 00 03  
E info@premiumyachts.ru  
W premiumyachts.ru

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

\*в море как дома

58 | 58 | 68 | 88  
COUPE | RPH



## SIRENA YACHTS

SirenaYachts /sirenayachts

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



## В БЕЗОПАСНОСТИ

**К**омпания BORK, специализирующаяся на производстве техники и аксессуаров премиум-класса, представила сейф HA800 для хранения самого дорогого – часов и драгоценностей, денег и документов. В сейфе шесть выдвижных отсеков разной высоты, чтобы украшения хранились отдельно и не повредились при контакте друг с другом. Наполнение каждого уровня можно изменить по запросу.

Эксклюзивный аксессуар изготовлен вручную мастерами из Флоренции. Его корпус выполнен из древесины ореха каналетто, внутренние панели обиты ультразамшей, а ручки покрыты 24-каратным золотом. Помимо своей основной функции, BORK HA800 может служить отличным дизайнерским акцентом в интерьере вашего дома или яхты.

Сейф будет надежно охранять драгоценности и ценные бумаги от воздействия солнечных лучей, высокой температуры и влажности. Он оснащен биометрическим замком, и вы сможете «назначить» до ста человек, которые по отпечатку пальца получают доступ к содержимому. При необходимости сейф можно открыть и ключом.



F//LINE 33



## РЕЛАКС ИЛИ ДРАЙВ? РЕШАЕТЕ ТОЛЬКО ВЫ!

Инновационная купальная платформа Ascender  
Захватывающий вояж в исполнении двух Volvo V8.  
Я ищу лодку для расслабленного отдыха?  
Или хочу устраивать гонки на воде?  
Между ними лишь тонкая грань – F-Line 33

  
**FAIRLINE**  
RUSSIA



ЯХТА В НАЛИЧИИ

**W**

PART OF WEST NAUTICAL GROUP

Ленинградское шоссе, 39с7, Москва  
T: +7 (495) 258-84-48 E: [sales@fairline-russia.com](mailto:sales@fairline-russia.com)

Морской проспект, 15, Санкт-Петербург  
T: +7 (812) 982-84-83 E: [sales@fairline-russia.com](mailto:sales@fairline-russia.com)

ул. Несебрская 6, офис 404, Сочи  
T: +7 (495) 720-80-90 E: [sales@fairline-russia.com](mailto:sales@fairline-russia.com)

[fairline-russia.com](http://fairline-russia.com)



## SARGO 45. НОВЫЙ ФЛАГМАН

**В** конце апреля финская семейная верфь Sarins Båtar, строящая лодки уже более полувека, сообщила о новой модели Sargo 45 (длина 14,6 м, ширина 4,25 м, водоизмещение 13 т). Она станет флагманом в линейке популярных офшорных лодок длиной от 25 до 36 футов, выпускаемых под девизом The All-season Boat.

Концепция нового проекта развивает выбранный верфью архитектурно-конструктивный тип лодок из стеклопластикового композита, где ключевыми элементами являются корпус с высоким бортом, вместительная надстройка с отрицательным наклоном лобового стекла и большим люком в крыше, две широкие бортовые двери для выхода на палубу от поста управления, удобные при швартовке лагом лацпорты в фальшборте в районе бортовых дверей.

Наружные зоны отдыха и общения – просторный кокпит в корме с угловым диваном и столом, а также «солярий» на фордеке. На сайте компании указан возможный вариант с флайбриджем, позволяющий получить еще одно открытое обитаемое пространство на борту.

В салоне рядом с постом управления предусмотрен ряд из трех кресел, ориентированных по курсу, большая обеденная зона на восемь

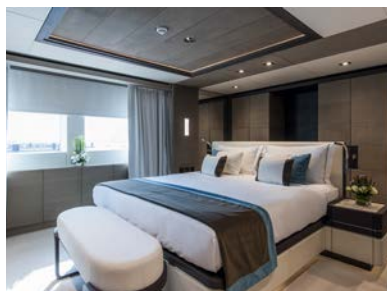
человек и хорошо спланированный камбузный блок. Фирменная «фишка» рулевой консоли Sargo 45, как и других моделей бренда, – откидывающийся на петлях блок со штурвалом, рукоятками двигателей и другими органами управления и контроля. На борту предполагается две или три каюты с двумя гальюнами, оборудованными душами. Интерьер может быть оформлен в соответствии с пожеланиями заказчика.

Но главное качество лодок Sargo, не раз проверенное во время тестов, – их мореходные характеристики. Как сообщает верфь, жесткий и прочный корпус Sargo 45 с острыми носовыми ватерлиниями оптимизирован для суровых условий. Два дизельных двигателя мощностью от 400 до 480 л.с. каждый, сопряженных с транцевыми или днищевыми (IPS) колонками, должны обеспечить лодке крейсерскую скорость до 30 узлов. Исходя из этого можно предположить, что максимальная скорость будет не менее 32–34 узлов. Категория мореходности RCD «B». По словам Томаса Сарина, генерального директора Sarins Båtar, лодки такого типа от 40 до 50 футов имеют потенциально высокий спрос на разных рынках, и с Sargo 45 компания планирует занять ведущие позиции в этом сегменте. Первая лодка будет готова летом 2022 года.



MAJESTY YACHTS

НОВЫЕ СТАНДАРТЫ РОСКОШИ



## Majesty 175

Дизайн интерьера — Cristiano Gatto Design Team

Эксклюзивный дистрибьютор верфи *Gulf Craft* в России и Украине — *Jonacor Marine*

[www.jonacor-marine.ru](http://www.jonacor-marine.ru) | +7 812 702 47 70 | +7 921 918 02 52 | Санкт-Петербург | Песочная набережная, 18

*Jonacor*  
marine

*Gulf Craft*



# ПЛАНЫ И ЛОДКИ TANKOA

**В**ерфь Tankoa Yachts представила новый проект T580, который пополнит крупноразмерный флот генуэзского судостроителя. Экстерьер этой 58-метровой кастомной суперяхты со стальным корпусом и алюминиевой надстройкой разработал опытный дизайнер Франческо Пашковски, а в проектировании интерьеров компанию ему составила дизайнер Маргерита Касприни.

Трехпалубное судно получит современные очертания и низкий профиль, вертолетную площадку на носу, шесть гостевых кают, просторный «пляжный клуб» с откидными террасами и гараж на два тендера, один из которых – 9-метровый лимотендер.

Производитель позиционирует T580 как эксплорер, которому доступны любые точки планеты, – запас хода яхты составит более 5000 миль. Строительство судна начинается уже в июле, пла-

новый срок поставки клиенту – апрель 2024 года. Покупателя яхты привел на верфь Джанкарло Мусино, управляющий директор швейцарской компании Sinos, которая и дальше будет заниматься менеджментом проекта.

Этот контракт позволил Tankoa Yachts консолидировать свою книгу заказов, в очередной раз доказав привлекательность верфи как производителя суперяхт длиной до 80 м. По словам CEO компании Эуро Контенти, ключевая задача Tankoa Yachts теперь состоит в том, чтобы выйти на уровень продаж, когда ежегодно будут заключаться три контракта на строительство лодок длиной от 40 м. Кстати, незадолго до анонса T580 стало известно о продаже 72-метровой суперяхты Solo (2018), а год назад состоялась презентация первого проекта в категории до 50 м – модели T450, которой в этом номере журнала посвящена отдельная статья.





AMICO & CO

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

Our 4,000-ton shiplift 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.



## СУДОВОЙ КРАН ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 4000 ТОНН

4000-тонный подъемный кран — новейшее приобретение в нашем большом и технически совершенном ремонтном комплексе.

Но именно мастерство наших сотрудников, оперативное взаимодействие и взаимопонимание с нашими клиентами — залог успешного рефита. Вот почему Amico & Co и Генуя вместе переосмысливают подход к ремонту и рефиту суперяхт.

# СЕЗОН ЭКСПЕРИМЕНТОВ

**Л**ето — несомненно, самый подходящий сезон для экспериментов и время принятия смелых решений! Магазины Foxland задают настрой, предлагая поклонникам брендовой европейской одежды сочетания классического, casual и спортивного стилей. Представленные здесь мужские и женские коллекции snискали популярность у почитателей английского умеренного аскетизма и у тех, кто привык выражать свою индивидуальность через последние модные тренды.

Aeronautica Militare снова бросает вызов скуке и банальности. Три направления, объединенных одной идеей и безупречным исполнением, не оставят равнодушными любителей авиамилитари. Идея коллекции SS21 — выход за рамки сезонных традиций и эффектный контраст.

Футболки, а также поло GANT и Barbour с оригинальным рисунком или полосками в актуальном стиле преппи, добавляют морской свежести любому летнему наряду, прекрасно сочетаясь с льняными шортами или брюками чинос.

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



# ОДА ВОСТОКУ

**М**асло удового (агарового, райского) дерева, произрастающего в основном в странах Востока, применялось в парфюмерии, кажется, всегда. Древние кочевые левантийские племена Аравии под звездным куполом пустыни жгли стужку агарового дерева, и воздух насыщался его гипнотическим дымным запахом. Считалось, что он отгоняет злых духов.

Парфюмерный бренд Moresque Parfum, вдохновленный магией Востока, создал потрясающий аромат Modern Oud, наполненный энергией и светом, соединяющий в себе дань традициям и стремление к инновациям. Это своеобразная ода Дубаю с его современным духом и редкой аутентичностью. В Modern Oud идеально сбалансированы бергамот, лимон, можжевельник, табак, кипарис, кашемировое дерево и, конечно же, уд, делающий аромат мостиком между песчаными дюнами и небоскребами из стекла и металла. Головокружительная прогулка по этому мостику просто необходима.

# ПРИТЯГИВАЮЩИЙ ВНИМАНИЕ

## SEALINE F430



РЕКЛАМА

OUTBOARD V-SERIES

SPORT SERIES

CRUISER SERIES

FLYBRIDGE SERIES



НАСЛАЖДАТЬСЯ СВЕТОМ  
ПОЧУВСТВОВАТЬ ПРОСТРАНСТВО

СОЧЕТАТЬ ФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬ И ДИЗАЙН

ИСПЫТАТЬ НЕМЕЦКОЕ КАЧЕСТВО



Представительство HanseYachts AG в России  
Санкт-Петербург, Петровский пр., д. 14, к. 2  
+7 812 325 55 32 | info@hanseyachtsrussia.ru | hanseyachtsrussia.ru

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

# RIVA 68 DIABLE



**R**iva показала «тизер» новой модели 68 Diable, которая будет спущена на воду уже этим летом. Это реинкарнация лодки с тем же названием Riva Diable, выпускавшейся в 1980-е годы и сделанной, в свою очередь, в корпусе легендарной Riva Super America. Правда, в то время спортивная модель насчитывала в длину 50 футов, а сейчас подросла до 68 футов.

Этот проект, как и все Riva за последние 27 лет, — плод совместного творчества Мауро Микеле и Серджио Беретты (Officina Italiana Design) в сотрудничестве с инженерным департаментом Ferretti Group, куда входит бренд Riva.

Элегантность, спортивность и комфорт — вот основные «ключи» проекта, который, как всегда бывает у Riva, включает в себя технологические и дизайнерские инновации в сочетании со скрупулезной проработкой мельчайших деталей.

Что касается открытого палубного пространства, то одна из главных инноваций здесь — хардтоп нового типа с чистым, линейным дизайном. Он не только защищает центральную часть кокпита, включая пост

управления и обеденную зону, но и скрывает от глаз техническое оборудование. А люк в «крыше» имеет чрезвычайно надежный двойной механизм открывания вперед и назад.

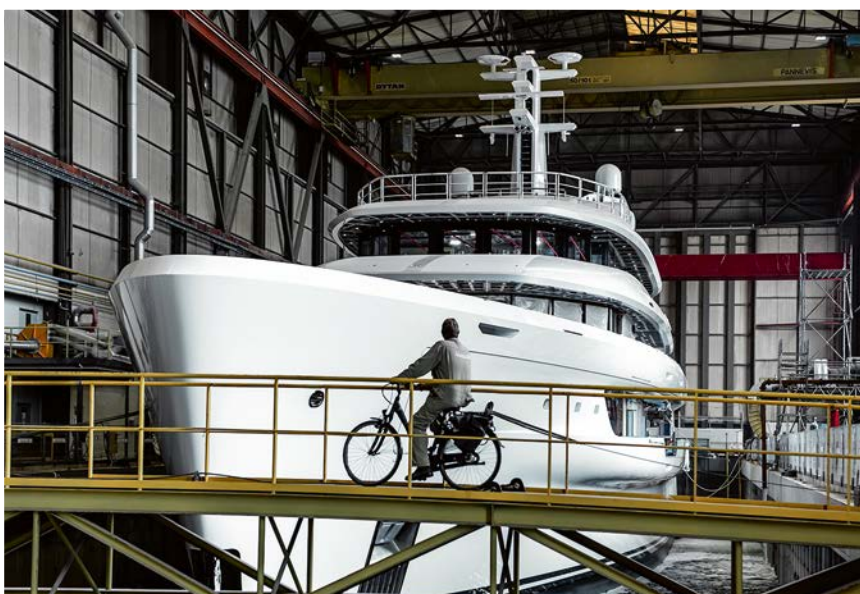
Компоновка кокпита подразумевает два больших лежака для загорания; один под солнцем, в корме, прямо у кромки воды, другой можно затенить вместе с обеденной зоной с помощью автоматического биминитента, встроенного в хардтоп.

На нижней палубе — три комфортабельные каюты, каждая со своей ванной комнатой: мастер-каюта в центре, VIP-каюта в носовой части и гостевая с раздельными кроватями по левому борту. Остальное пространство отдано под просторный салон со столовой и камбузом.

Что касается моторного отсека, то здесь есть варианты по мощности двигателей MAN V12: пара по 1550 либо по 1650 л.с. (2300 об/мин). Первый вариант даст максимальную скорость 37 узлов, второй позволит разогнаться до 40; крейсерский режим — 33 и 34 узла соответственно.







# AMELS & DAMEN: К ЛЕТУ ГОТОВЫ

**А**mels и Damen Yachting в июне объявили о передаче владельцу яхты *Stella M* – первой в серии Amels 200 Limited Editions. Ее спуск на воду состоялся в начале 2021 года на верфи в голландском Влиссингене, а между подписанием контракта и завершением строительства прошло всего полтора года. По словам Йоррита Пилаара, менеджера по продажам Amels и Damen Yachting, это был очень напряженный проект, реализованный в трудные времена, но вовремя и в рамках бюджета.

Интерьер *Stella M* выполнила студия Reymond Langton, а внешний дизайн 60-метровой серии Amels 200 Limited Editions – эволюция модели Amels 188, разработанной Тимом Хейвудом. Как считает сам дизайнер, «ее тонкие, плавные линии не подвержены влиянию времени, и через 50 лет она будет выглядеть столь же привлекательно, как сейчас».

Как и предшественница (Amels 188), Amels 200 при большей вместимости (1015 рег. т) оснащена гибридной дизель-электрической пропульсивной установкой. На борту есть лифт, соединяющий четыре палубы, и кондиционированный тренажерный зал на сандеке. Дополнительная длина, однако, позволила увеличить площадь

купальной платформы и открытых палуб в корме, а также спроектировать остекление от пола до потолка в мастер-апартаментах.

Капитан *Stella M* Спирос Каралис находился на верфи большую часть года в составе команды, контролирующей постройку и дооснащение. «Этот летний сезон будет очень насыщенным, – говорит он. – У нас есть планы пройти большую часть Средиземного моря – от Испании до Греции».

Чуть раньше во Влиссингене спустили на воду 78-метровую Amels 78 Full Custom. Среди присутствующих на церемонии были дизайнеры экстерьера и интерьера Эспен Ойно и Франсуа Зуретти. «Это определенно уникальный проект, – рассказал Эспен Ойно. – Среди его особенностей – большая открытая верхняя палуба, огромный кормовой бассейн и очень широкие боковые палубы, которые можно использовать как приватные балконы для гостей». По вместимости 2850 рег. т эта яхта – крупнейшая на сегодня из построенных Amels. По словам менеджера проекта Даана Лангезаала, Amels 78 Full Custom сильно отличается от всех последних 40 проектов верфи не только дизайном, но также инженерными и проектными требованиями к ней.

# КАЧКА: КАК БЫТЬ?

**Всеволод Гаврилов,**  
генеральный директор «Volvo Penta Россия»



Мореплавание имеет некоторое природное ограничение — волны, и морская болезнь — лишь одно из его проявлений. Волны увеличивают нагрузку на корпусные конструкции, усложняют швартовку, передачу грузов и пассажиров с судна и на судно. Волны являются одной из причин, почему мореплавание требует особого мастерства. Или требовало?

Человечество давно пытается решить проблемы, связанные с качкой. Какие способы известны сегодня? Для борьбы с морской болезнью применяются медикаментозные средства. Таблетки спасают, но не являются панацеей, поскольку могут только приглушить симптомы. И они почти не помогают безопасно перегружать грузы или управлять судном в условиях волнения. В идеале нужно компенсировать или исключать колебание объекта (лодки) на волнах.

Технические решения делятся на пассивные и активные. К первым относятся, например, фиксированные скуловые кили. Они сглаживают амплитуду качки, но негативно сказываются на сопротивлении и управляемости. Далее, лучшие умы придумали подводные крылья — сначала стационарные, а потом и управляемые: корпус выходит из воды и не подвергается воздействию волн. Сегодня, благодаря удешевлению материалов и компьютерным программам, крылья получили большое распространение. На них «встали» даже доски и парусные яхты: выступление команд на последнем Кубке «Америки», когда яхты легко разогнались до 40 узлов, покорило многих. Однако крылья работают только на скорости и с ограничением по волнению.

Следующее достижение инженеров — использование для стабилизации судна гироскопического эффекта. Ряд компаний предлагают такие устройства (по сути, тяжелый гироскоп), которые монтируются внутрь корпуса. Раскрученный до высоких оборотов шар умеряет качку судна. Гироскопы работают как на ходу, так и без хода, а к их недостаткам можно отнести длительный цикл запуска устройства, необходимость выделять для него объем внутри корпуса и потребление энергии.

Популярное сегодня решение — активные плавники, особенно в комбинации с транцевыми плитами или интерцепторами; уже есть недорогие решения для катеров от 12 м. Плавники управляются гидравликой или электродвигате-

лями, и на ходу создают подъемную силу, противодействуя раскачиванию судна. Их недостаток — меньшая, по сравнению с гироскопом, эффективность на волнении без хода. Возможности активных плавников до конца еще не исследованы, и в ближайшее время нас, возможно, ожидает новый функционал. Следует упомянуть и роторные стабилизаторы качки, использующие для компенсации крена эффект Магнуса.

Забавным на первый взгляд выглядит решение компенсировать качку отдельно взятого узла: рубки, палубы, надстройки. В Интернете можно найти уже довольно много реализованных конструкций по стабилизации поверхностей, управляемых гидроцилиндрами. По одной из версий, такие технологии изначально разрабатывались для полноразмерных профессиональных и игровых симуляторов. А потом создатели подумали: «Если мы можем устроить качку, почему бы нам таким же образом ее не компенсировать?» Появились катера с «развязанными» корпусом и рубкой. Испытания конструкций для быстроходных катеров по-прежнему продолжаются, а для менее скоростных проектов решение уже активно применяется. Например, есть результаты по обеспечению устойчивости трапов при высадке людей на платформы.

Практикуется похожая технология и для стабилизации кранов-перегрузателей, работающих в море, когда качается судно, но не кран. Он спокойно переносит груз на другое судно, где есть стабилизированная платформа. Безопасно для груза, безопасно для людей! По мере удешевления технологий их начинают использовать все шире. Известны решения, когда на быстроходном медицинском катере стабилизируют кормовую площадку для передачи пациентов с берега или на берег в плохую погоду.

Прогресс на этом не останавливается. Уже есть электронные алгоритмы стабилизации изображения в камерах смартфонов. А можно ли эти алгоритмы использовать для стабилизации судна или его узлов? В любом случае, мы видим всё новые устройства и технологии, и всё чаще они встречаются в стандартной комплектации яхт. Яхтинг становится более доступным, в том числе и для тех, кто плохо переносит качку. А для индустрии, связанной с морем, это означает, что еще больше людей могут испытать радость от пребывания на воде. **MBV**

\* Морские катера с алюминиевым V-образным корпусом

# XO

DEEP-V HULL MARINE ALUMINIUM BOATS \*

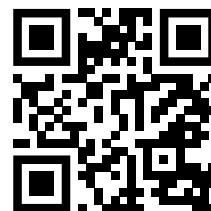


КОГДА ДРУГИЕ ОСТАЮТСЯ У ПРИЧАЛА

Официальные дистрибьюторы XO Boats в России:

**САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**  
Nord Star Yachting  
+7 (812) 325-55-32  
info@xo-boat.ru

**МОСКВА**  
Nordmarine  
+7 (495) 775-11-00  
info@xo-boat.ru



[www.xo-boat.ru](http://www.xo-boat.ru)

# СУХАЯ ЛОДКА

**Зарий Черняк,  
инженер-кораблестроитель**



Ограничения с передвижением по планете, вызванные пандемией, помимо массы неудобств, открыли новые возможности для пополнения багажа знаний. Стали доступными семинары, которых не было совсем или куда прежде попасть было сложно. Вот такой семинар, который проводила компания DLBA Naval Architects (США), специализирующаяся на дизайне быстроходных судов, я и «посетил».

Заинтриговала тема — «Is my boat wet?». Вопрос, конечно, интересный: уверен, многие, кто активно использует свои лодки не только на зеркальной воде, подвергались «водным процедурам» — «купались» в пелене брызг в кормовом кокпите или даже получали водяные «плюхи» на фордеке. При ходе на волне, особенно небольших лодок, такое иногда случается, и тогда прогулка или все выходные могут пойти насмарку. Собственно, отсутствие этих нежелательных явлений во многом и отличает «просто лодку» от лодки хорошей.

По сути, все сводится к двум аспектам: техническим характеристикам лодки и манере управлять ею, включая выбор оптимального курса по отношению к волнам и умение эти волны «читать». К первым относятся ходовые качества, предсказуемость поведения на разных режимах, мягкий ход на волне, остойчивость в разных условиях, рациональная компоновка, надежное оборудование. На семинаре анализировались лодки разных режимов движения: глиссирующие, переходного типа и водоизмещающие. Рассматривались обводы, ходовой дифферент, распределение объемов и килеватости вдоль корпуса, форма скулы и надстройки (разряжение за ней провоцирует забрызгивание кокпита), геометрия и положение продольных реданов, способствующих не только повышению скорости, но и подавлению брызг. Приводились данные, тестовые и статистические, на основе которых выполняется оптимизация проекта.

Второй аспект — человеческий фактор. В ходе семинара рассказали о любопытных результатах опроса владельцев лодок. На вопрос, что вы будете делать, дабы избежать брызг в лодке при ходе на волне, 76% сообщили, что

предпочтут сбросить обороты, 12% — вообще не выходить в море, а еще 12% ответили так: «Куплю зонтик». Юмор, конечно, облегчает жизнь, однако здесь уместно вспомнить известную аксиому: важная часть любого оружия — это голова пользователя. То есть какой бы мореходной ни была лодка, пользоваться ею следует осмотрительно.

Другой интересный опрос касался темы «Что вы цените более всего в дизайне лодки?». Результаты приятно удивили: 96% респондентов высказались за ходовые качества, и сугубое меньшинство отметило эстетику. Тут, конечно, важно понимать, среди кого проводился опрос, поскольку внешняя красота является тем самым притягательным фактором, который заставляет останавливаться у той или иной модели на выставке или в марине. Но это подход покупателя, а инженер чаще всего будет рассматривать любую лодку как «сложное инженерное сооружение», безусловно, в ракурсе ее назначения и функциональности.

Что в итоге? Семинар (пусть и виртуальный) был, без сомнения, полезным, особенно для тех, кто собирается приобрести лодку — первую или взамен уже имеющейся. Такие потенциальные покупатели смогли узнать, на что прежде всего обращать внимание у той или иной приглянувшейся модели. Если, повторюсь, оценить внешнюю привлекательность и даже примерить на себя комфорт внутри способен, наверное, любой, то масса специфических деталей требует опять же специфических знаний.

А что касается яхтенных проектировщиков, дизайнеров и инженеров, для которых в основном и проводили семинар... Все, о чем там говорилось, хорошо известно и даже учитывается в том или ином виде в различных пакетах прикладных программ. Но тут возникают вопросы: отчего не все лодки сухие? Почему на некоторых быстроходных прогулочных моделях отсутствуют продольные реданы? Или зачем форма некоторых надстроек выбрана такой, что в кокпите возникают вихри, провоцирующие попадание туда брызг? Возможно, в угоду технологическим упрощениям и, соответственно, удешевлению продукции. Но цена, как известно, — не единственный критерий при выборе лодки... **MBV**

**SPIBS.RU**



2.09 – 5.09

**ST. PETERSBURG  
INTERNATIONAL  
BOAT SHOW**

**21**

Санкт-Петербургская  
международная  
яхтенная выставка



# ГАРИК СУКАЧЕВ

Я устал от всех этих пальм, изнуряющей жары и давно уже понял, что на самом деле очень люблю северные моря.

Текст: **Ольга Селезнева**

Фото: **Ольга Карпова, Александр Комаров, Bentley Motors, Contest Yachts**

Новая яхта, творческие проекты и уникальные идеи... Гарик Сукачев — музыкант, режиссер, актер и яхтсмен — рассказал МВУ Russia о своей жизни в море и на суше.

## Как вас занесло в яхтинг?

Это давнишняя история, ей больше 20 лет, просто я ее особенно не афишировал. Сначала все было связано с моторами: катер, следующий побольше, яхта. Потом... мне тогда, кажется, было уже сорок с небольшим... один товарищ, известный парусный человек и спортсмен, спросил: «Может, хватит? Переходи-ка на паруса, учитывая твой характер...» Он сказал, что продается парусная Jeanneau 42, и дал телефон. Я позвонил. Лодка стояла в Хорватии, мы прилетели туда на три дня и купили.

## То есть вот так сразу решили, не походив до этого под парусом?

Ну да. Мне хватило трех дней, чтобы понять: это то, что мне нужно. Потом пошел учиться в яхтенную школу, получил лицензию.

## А какими были эти три дня, которые привели вас к такому решению?

Я не знаю, как это объяснить... В парусе есть что-то из детства, из книжек, корабликов, которые делали из досочек, гвоздиков и бумаги... Конечно, когда впервые в жизни сам ловишь ветер, это вызывает восторг. Все это было очень давно, и я могу сейчас, конечно, понапридумывать... Но как-то это все случилось довольно быстро — и для меня, и для моей жены. Без долгих раздумий. И потом, я родился на воде, жил все время рядом с водой. 25 лет этому делу отдал, так что для меня вода — вещь понятная.

## Но вы же родились в Москве...

Под Москвой, в Мякинино, а оно, как известно, стоит на Москве-реке. Это была деревня, у всех были лодки — весельные, конечно, в том числе и у моих родителей. В Тушино я тоже жил на Лодочной улице, на самом берегу Химкинского водохранилища...

## Выходит, лодку вы покупали, чтобы управлять ею самостоятельно, не нанимая шкиперов...

Ну, во всяком случае первую. Хотя это не так, конечно. В это время наша дочь была еще маленькой, и у нас был шкипер. Он по-прежнему есть, просто потому, что сейчас лодка Contest большего размера и там нужны четыре руки, по крайней мере для швартовки.

## В регатах участвуете?

Участвую, но, честно говоря, не люблю это. Вот он, главный кубок Contest Cup тут стоит. Один раз мы его выиграли, один раз — нет. Contest Cup проходит в Медемблике, на севере Голландии, где, собственно, находится верфь. Там ежегодно проходит несметное количество парусных соревнований. А второе событие Contest проходит в Пальма-де-Майорке. Это такая домашняя история — встреча владельцев Contest со всего мира. Люди собираются, чтобы провести вместе несколько дней и чуть-чуть погоняться. Если у меня есть время и компания близких друзей, которые хотят ко мне приехать на лодку, и все это совпадает с регатой, хорошо. Тем, кто впервые на парусном судне, это всегда интересно. Сам же я довольно прохладно к этому отношусь и в этом смысле — совершенно не спортсмен.





### Кто-то из коллег по шоу-бизнесу с вами гоняется или ходит в море?

Нет, конечно. Я вообще к шоу-бизнесу никакого отношения не имею, потому что занимаюсь другой музыкой — она от шоу-бизнеса сильно в стороне. Шоу-бизнес для меня в принципе довольно загадочное понятие. Но близкие друзья ходят. Несколько лет назад Дмитрий Гройсман, продюсер группы «Чайф» (а когда-то, еще в XX веке, директор «Бригады С»), приезжал ко мне как раз, когда была регата. Неудачная, правда: порвали парус. Но всем всё понравилось.

### На лодке много времени проводите?

Мало, к сожалению. Конечно, хочется больше, но занятость... А сейчас я вообще уже почти два года нисколько не проводил. Все закрыто, я просто не могу вылететь за границу. Прежняя моя лодка стояла в Голландии. А новую, которую построили там же, даже еще не видел — только на фото.

### Вы начинали с базирования в Хорватии. Как же оказались в Голландии?

В Хорватии мы были довольно долго, лет шесть-семь. Затем перешли в Черногорию, а потом я просто устал от всех этих пальм и изнуряющей жары. Я давно уже понял, что на самом деле очень люблю северные моря, другую погоду, другие условия: Голландию, Норвегию, Исландию...

### Вы ходили в Исландию на своей лодке?

В Исландию — не на своей, а вот в Норвегию — да, на своей. Это было три года назад. Хотели пойти на север Англии, но не получилось из-за пандемии. Посмотрим... В любом случае, я не хотел бы в ближайшее время уходить куда-то, где теплая водичка и легкий бриз. Я все-таки люблю другую погоду, другой ветер — мне это доставляет больше удовольствия.

### Вы говорите, что равнодушны к регатам, но Contest, которая у вас сейчас, — быстрая лодка. Почему тогда ее выбрали?

Contest — все-таки лодка не для скорости, а для комфортных путешествий. Но сейчас верфь Contest сменила архитектурное бюро, и новые модели приобрели другой облик, более спортивный. Не хочется быть голословным, нужно просто походить на моей новой лодке, чтобы ощутить новые качества. Но, кроме того, Contest — это тяжелые лодки, им нужен хороший ветер. Легкая лодка быстро разгоняется и хорошо идет в определенные ветра. У тяжелой своя специфика: она инертнее, но идет увереннее.

### Так что же вам важнее всего в лодке?

По сути, то же, что и в автомобиле: безопасность, управляемость. Скорость не так важна. Когда ты в море, то, по сути, никуда уже не спешишь. Только если видишь, что приближается шторм, от которого надо прятаться или убегать. Не самое приятное занятие — несколько раз в жизни такое было. Это нормально: вода есть вода. Просто к этому надо быть готовым. Ничего особенно героического я в этом не вижу.

### У вас есть шкиперская лицензия... Не было желания продолжать учиться и получать дальнейшие сертификаты?

Нет. Я вообще не устроен для того, чтобы куда-то бежать, достигать, чего-то там преодолевать. Мне кажется, я уже давным-давно напреодолевался. И мне хочется спокойно существовать в довольно редкий свой отпуск. Это первое. А второе — уже много лет со мной работает шкипер Бен. Он — голландец, известный моряк. У нас очень близкие отношения, да и лодка действительно большая. За ней надо смотреть, решать вопросы, по крайней мере, мне надо, чтобы была какая-то «администрация». Мы знаем, что нужно делать в следующем году, какие работы провести. Кроме того, если мы куда-то идем, предположим, в Англию, то мне совсем не интересно переходить туда из Голландии. Я спокойно могу прилететь уже в Англию: Бен приведет туда лодку, а дальше мы уже решим, куда и как двигаться.

Выражаясь автомобильным языком, я люблю водить машину, а что у нее под капотом — понятия не имею. Есть специалисты, которые знают. Я же не учу своего шкипера играть на электрогитаре. Явно же он никогда этому не научится. Я, что называется, boat owner — владелец. Хотя у меня есть друзья, которые стали настоящими моряками. Вот, например, Павел Камакин, арт-директор московского клуба «16 тонн». Он уже капитан, много лет отдал этому делу, учился, умеет все, даже ходить по звездам. Недавно прошел последнюю сертификацию и теперь может преподавать. Я этому не завидую — каждому свое.



### Откуда взялась идея создать совместный проект Contest с Bentley?

Из моей головы: оттуда обычно все и появляется... На самом деле идея была довольно давнишней. Когда мы с Арьеном (Арьен Колайн, генеральный директор Contest Yachts, на фото слева. — Прим. МВУ), владельцем семейной верфи Contest уже в третьем поколении, строили мою первую лодку *Pearly Bell*, я многих вещей не знал. Точнее, знал, что это semi custom, у меня могут быть три-четыре варианта интерьера, такой-то двигатель, определенные лебедки... Но, отходяв пару лет на прошлой лодке, я решил переделать кое-что внутри и попросил Арьена прислать чертежи. А так как по первому образованию я инженер, то сел с этими

СОВМЕСТНЫЙ ПРОЕКТ  
BENTLEY И CONTEST  
YACHTS: 18-МЕТРОВАЯ  
ЯХТА CONTEST 59CS  
И КУПЕ BENTLEY  
CONTINENTAL GT V8



чертежами, поменял некоторые вещи местами, посчитал сантиметры — что возможно, что нет... и в общем-то сделал рефит лодки.

Потом, несколько лет назад, Арьен задумал следующую линейку моделей, более современных, и спросил, не хотел бы я принять в этом участие. Конечно, я сказал: «Отлично, давай!» Не буду долго рассказывать — это небывшая история, но когда мы обсуждали очередной проект, я предложил: «Слушай, мне через год исполнится 60 лет, и верфи тоже исполнится 60. А еще я поклонник Bentley и... у меня есть идея».

Я поговорил с московским представительством Bentley, и мы написали письмо в главный офис. Я не очень в это верил, и вот почему. На boat Düsseldorf неизменно нос к носу стоят яхты двух компаний: голландской Contest и английской Oyster. Они конкуренты и на выставке никогда не меняют свое местоположение друг напротив друга. Я сомневался, станут ли англичане из Bentley поддерживать голландскую верфь, но они согласились. И вот когда появился протокол о намерениях с центральным офисом Bentley, я сказал, что у меня есть идея № 2: мы построим вместе — и машину, и лодку. Они будут выглядеть абсолютно одинаково: цветовая гамма, материалы...

Проект мог появиться еще в прошлом году, если бы не пандемия. И премьера была бы громче. Такие вещи на боат-шоу всегда привлекают внимание — и покупателей, и специалистов, и журналистов, и людей, которые приходят просто посмотреть. Но в любом случае у нас все получилось, ведь для работы над этим проектом привлекли специальное подразделение Bentley. Еще в позапрошлом году у нас был большой брифинг в Медемблике, когда мы все собрались детально обсуждать, как будем работать.

### **У вас на редкость разнообразная творческая биография, масса проектов. Кем вы ощущаете себя больше: музыкантом, актером, режиссером, сценаристом, поэтом?**

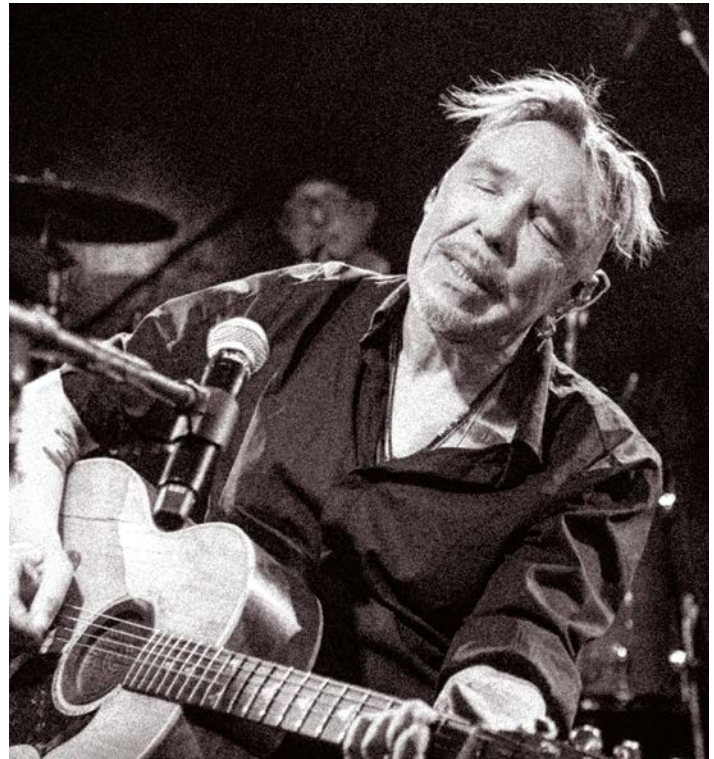
Я — человек эпохи Возрождения. Вот Леонардо да Винчи даже сделал чертеж первого вертолета. Правда, когда он его построил, тот так и не полетел, но первые чертежи-то были. Кто я? Да никто! На самом деле — прохожий. Все очень просто: когда я начинаю заниматься чем-то, то только этим и занимаюсь. Когда закончил работу — переворачиваю страницу и начинаю заниматься тем, что меня волнует теперь.

### **А что вас волнует теперь?**

Теперь меня, к сожалению, как и всех, волнуют довольно обыденные вещи: когда это все закончится и жизнь встанет на свои нормальные рельсы. К счастью, как вы сами заметили, я занимаюсь разнообразными вещами, поэтому мне немного легче, чем людям, которые сосредоточены только на одной профессии. За прошедший год пандемии, когда не было концертов, я как раз смог заняться кинопроизводством, которое откладывал за отсутствием времени.

Одну работу я сделал недавно: в Доме кино прошла премьера короткометражки «Помнишь». Сейчас заканчиваю фильм по моему спектаклю «Анархия», надеюсь к осени завершить полностью. Кроме того, делаю еще один доку-

ментальный фильм. Сейчас пока остановил — жду зимы, а когда выпадет снежок, буду включать мотор. А если, даст бог, закончится пандемия и опять откроются концертные залы — будем песенки петь. У нас был тур, который остановила пандемия. Мы готовили наше шоу долго, над ним работало много талантливых людей, а сыграли только половину этих концертов. Хотелось бы закончить, как бы закрыть его и начать думать о следующей работе.



### **Вы тут записали сингл «Ай, былбылым». Как сообщает Википедия, это татарская народная песня о внутреннем диалоге человека с соловьем на фоне утреннего пробуждения природы. А каким бы был ваш личный диалог с соловьем в похожих обстоятельствах?**

Знаете, мы довольно долго прожили на даче, у нас каждую весну эти соловьи орут просто жутко. Однажды я даже выходил с огнестрельным оружием, чтобы уничтожить это маленькое создание, но так и не нашел его. Поэтому мое личное отношение к соловьям... да они меня просто убивали с утра до ночи! А так, конечно, когда тебе это ничем не грозит, то соловьи — это мило и прекрасно.

### **Без концертов тяжело жить?**

Мне очень легко. Музыкантам тяжело. Потому что это их деньги, а если учесть, что прошло уже полтора года как закончилась вся эта деятельность, людям очень тяжело жить. Я от концертов отвык, переориентировался и уже даже о них не думаю. У нас все же было несколько концертов, и это вызывает у меня какое-то чувство удивления. Я что, правда, умею на гитаре, что ли, играть? Песни какие-то пою? Точно? А вы меня ни с кем не перепутали? Ух ты! Оказалось, это правда — удивительно даже! **MBY**

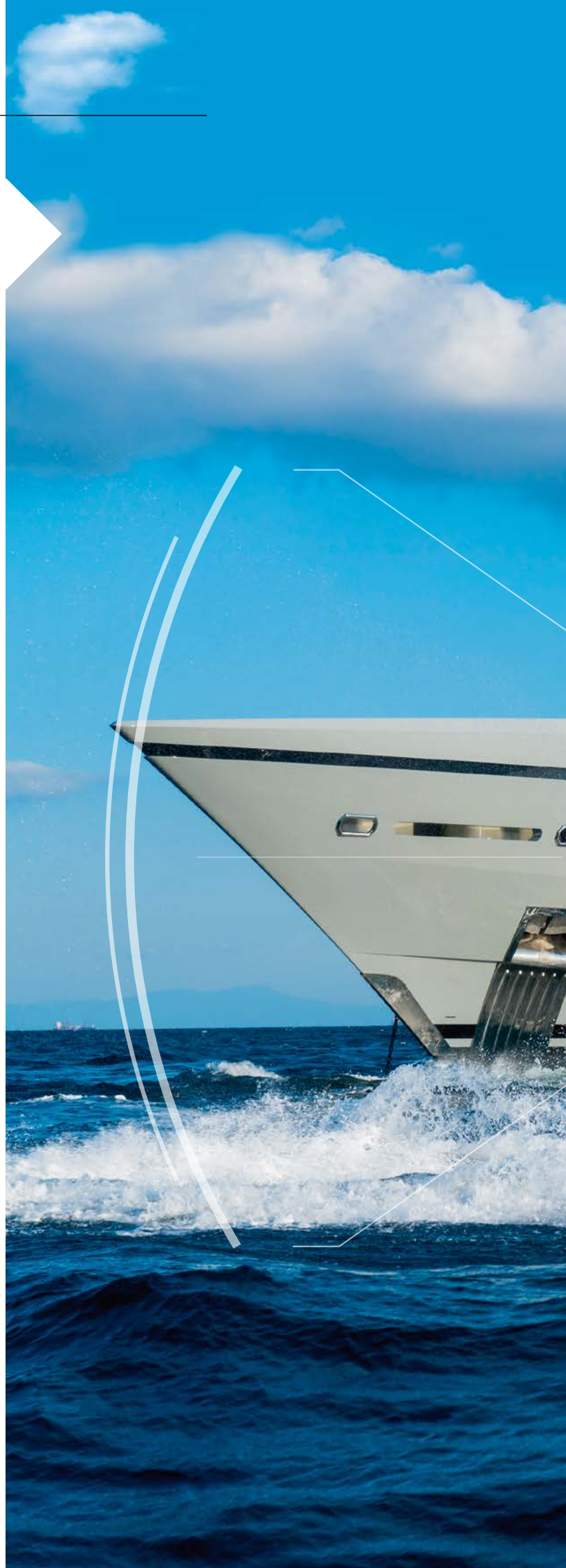
# TATIANA ИЗ БУДУЩЕГО

Построенная стамбульской верфью Bilgin Yachts 80-метровая *Tatiana* – пока самая крупная частная яхта за всю историю турецкого судостроения. Но уже скоро у нее появится компания еще из двух *sister ships*.

Текст: **Ольга Селезнева**

Фото: **Bilgin Yachts**

Спустив на воду яхту *Tatiana* в феврале 2020 года, Bilgin Yachts сейчас строит еще два 80-метровых корпуса по тому же проекту Bilgin 263, где индекс отражает длину в футах. Второе судно (предположительно *Sarier*) будет передано заказчику в нынешнем году, а в 2022-м планируется завершить третий корпус. И если первые две яхты можно назвать классическими семейными, то третья, которая сейчас перемещена на достроечные мощности верфи в West Istanbul Marina, будет сильно отличаться по концепции. Планировка пространства на борту совершенно иная. Кроме того, здесь предусмотрена интересная зона лифта с верхним остеклением, впускающим внутрь дневной свет. Это, впрочем, неудивительно: при такой длине проекты даже одной серии всегда различаются весьма существенно. А объединяют их суперсовременный внешний дизайн, великолепные ходовые качества и экологичность. Всем им присущи свежие линии, просторные открытые палубы и жилые помещения, все они соответствуют новейшим производственным стандартам и лучшим практикам отрасли. В частности, проект Bilgin 263 предусматривает специальную систему очистки выхлопа, которая обеспечивает 100% отсутствия выбросов. В целом верфь давно придерживается «зеленых» стандартов в строительстве, но *Tatiana*, созданная в полном соответствии с требованиями IMO Tier III, сегодня признана одной из самых экологичных в своем классе.



У «Татьяны»  
потрясающий  
интерьер,  
дополняющий  
современные  
внешние  
линии



Длина  
**80,00 м**

Ширина  
**12,20 м**

Осадка  
**3,50 м**

Водоизмещение  
**1450 т**

Вместимость  
**1690 рег. т**

Запас топлива  
**168 т**

Запас воды  
**48 т**

Мощность  
**2 × 3430 л.с.**

Пассажиры  
**12/16 чел.**

Экипаж  
**23 чел.**

Классификация  
**ABS**

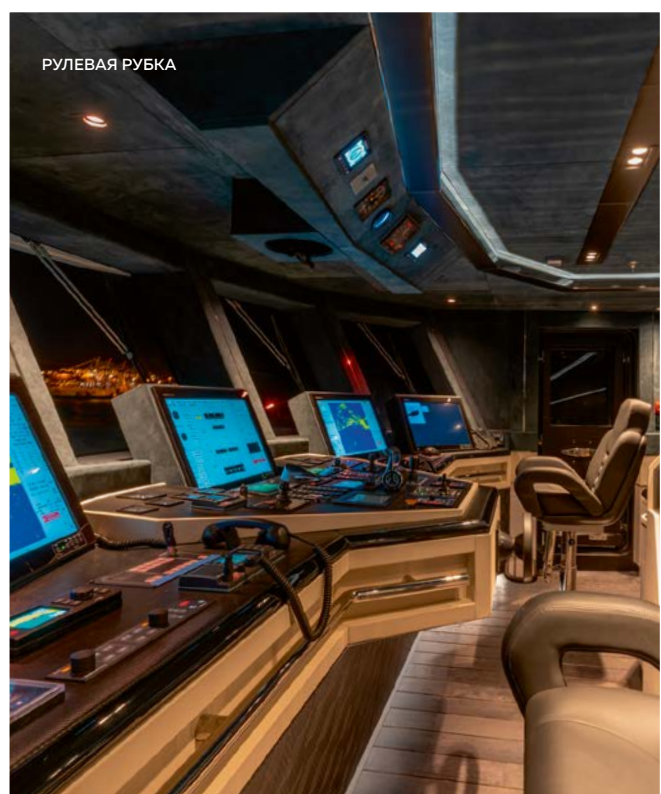


НЕСМОТЯ  
НА ОГРОМНУЮ  
ВМЕСТИМОСТЬ,  
ВНЕШНЕ ТАТИАНА  
НЕ ВЫГЛЯДИТ  
ТЯЖЕЛОВЕСНО

## ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

При этом яхту не назовешь медленной, что нередко является оборотной стороной заботы о природе. У яхты стальной корпус с надстройкой из легкого сплава. Корпус, снабженный длинным носовым бульбом, относительно узкий (удлинение  $L/B = 5,8$ ), с максимально острыми ватерлиниями в носу; в кормовой части — подъем днища и стабилизирующий курс фальшкиль. Приводимая в движение двумя двигателями MTU 16V 4000 M73 по 3430 л.с. (1970 об/мин), *Tatiana* способна развивать скорость до 19 узлов. По данным верфи, на крейсерской скорости 12 узлов расход топлива составляет около 250 л/ч на каждый двигатель, и при столь внушительном запасе топлива (168 т) дальность плавания достигает 5000 миль.

Повысить маневренные качества яхты на малом ходу призвано носовое электрическое подруливающее устройство Veth мощностью 200 кВт, а качку умеряют бортовые плавниковые стабилизаторы Quantum Zero Speed, способные работать, когда яхта без хода. Снабжают электропитанием эти и остальные бортовые системы и устройства, судовые и бытовые, дизель-генераторы GM — три по 210 кВт и один мощностью 150 кВт (аварийный).



РУЛЕВАЯ РУБКА

## ВНЕШНИЙ ДИЗАЙН

На протяжении последних лет Bilgin Yachts сотрудничает с турецкой компанией Unique Yacht Design & Naval Architecture, отвечающей за внешний облик яхт, и лондонской студией H2 Yacht Design, которая занимается дизайном интерьера.

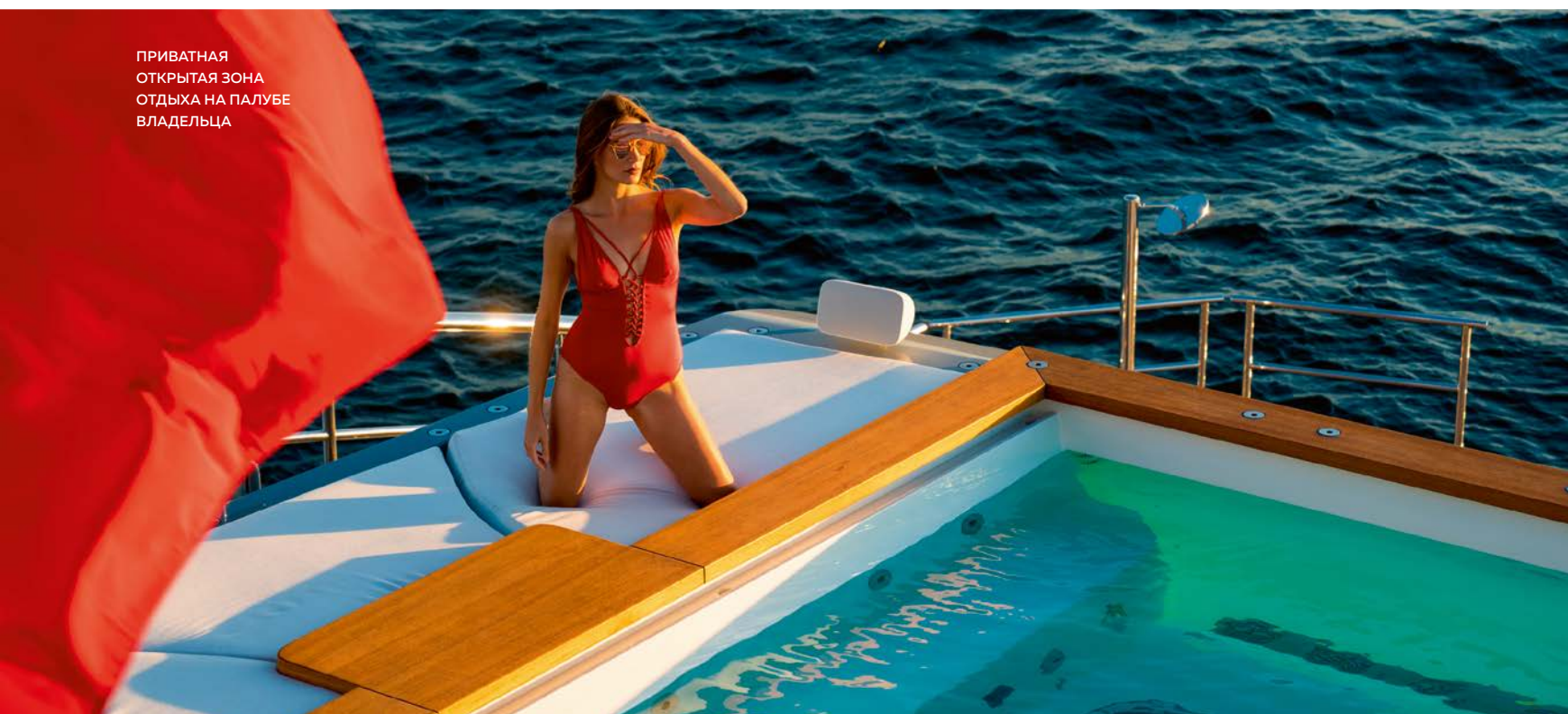
«Серия Bilgin 263 уникальна и своим дизайном, и элементами комфорта на борту, — комментирует Эмреджан Озгюн, инженер-кораблестроитель и основатель Unique Yacht Design. — Увеличение жилого пространства на борту обычно приводит к громоздкости конструкции, но мы создали очень привлекательную яхту с гладкими интересными линиями профиля, избежав при этом дизайнерских клише. Думаю, такой подход будет доминировать в яхтенном секторе во всем мире, поэтому *Tatiana* — тренд-сеттер среди современных стальных суперяхт».

Владелец *Tatiana* предпочитает спортивные и современные линии, уделяя при этом большое внимание конкретным эстетическим деталям. Поэтому с самой первой встречи дизайнеры поняли главный ориентир: это должна быть спортивная суперяхта с элегантными обитаемыми пространствами.

«По сути, — продолжает Эмреджан Озгюн, — перед нами стояла задача спроектировать яхту, одновременно спортивную и очень серьезную, мощную. Мы потратили немало времени именно на работу над деталями и объединением различных функций пространств, чтобы владелец на борту чувствовал себя как дома».



ПРИВАТНАЯ  
ОТКРЫТАЯ ЗОНА  
ОТДЫХА НА ПАЛУБЕ  
ВЛАДЕЛЬЦА





ИНТЕРЬЕР  
МАСТЕР-КАЮТЫ,  
РАСПОЛОЖЕННОЙ  
НА ПОЛНОСТЬЮ  
ПРИВАТНОЙ ВЕРХНЕЙ  
ПАЛУБЕ



## ИНТЕРЬЕР

«В интерьере *Tatiana* акцент на детали сочетается с особыми и даже уникальными материалами, — рассказывает Джонни Хорсфилд из студии H2 Yacht Design. — Текстуры, которые мы использовали, привлекают внимание с первого взгляда. Владелец яхты — человек в высшей степени ориентированный на семью; он любит общаться с друзьями и проводит на своей яхте все лето. Яхтсмен со стажем, он точно знает, что ему нравится, а что нет. Сменив несколько яхт, он любит серьезно вовлекаться в проекты, поэтому *Tatiana* — результат нашей совместной работы».

Заказчик пожелал, чтобы стиль интерьера дополнял спортивный и немного агрессивный внешний вид яхты, что, кстати сказать, случается не всегда. На рынке немало суперяхт, у которых внешность идет вразрез с «начинкой»: внутри brutальных судов нередко можно обнаружить, к примеру, дворцовые интерьеры с лепниной, позолотой и мебелью в стиле кого-нибудь из Людовиков. О том, правильно ли это, можно спорить, но *Tatiana* демонстрирует впечатляющее единство формы и содержания. Интерьер при этом не выглядит оторванным от реальности «парадным фасадом красивой жизни»:

он удивительно домашний, хотя и не лишен шика, что особенно заметно в оформлении «пляжного клуба» и домашнего кинотеатра.

На контрасте главный салон и особенно каюты выглядят очень спокойно и элегантно: все-таки private помещения для отдыха не должны утомлять взор. Интерьер основан на светлой, но богатой оттенками цветовой палитре, что придает глубины. В каком-то смысле это «слоеный пирог» современной роскоши, когда обстановка не ошарашивает сразу обилием деталей, а постепенно, слой за слоем, открывается взгляду. Ощущение простора и элегантности дают четкие современные линии мебели и контрастное сочетание темного макассара и светлого эвкалипта. Богатые фактуры текстиля, мрамор с подсветкой, трехмерный резной камень обеспечивают нужную дозу гедонизма. А за wow-эффект отвечает повторяющийся в разных помещениях и выполненный из разных материалов необычный паттерн, напоминающий спички в коробке. Он особенно заметен в оформлении «пляжного клуба», но прослеживается и в лестницах, и в каютах, и даже в укладке тика на палубах.





САЛОН ГЛАВНОЙ  
ПАЛУБЫ



СКАЙЛАУНЖ  
С БИЛЬЯРДНЫМ  
СТОЛОМ НА ВЕРХНЕЙ  
ПАЛУБЕ

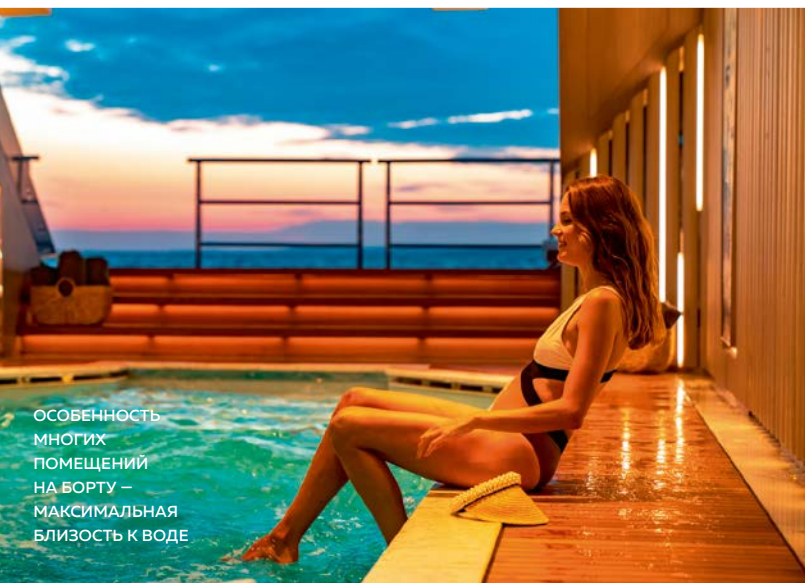


ОДИН ИЗ ПРИМЕРОВ  
ПАТТЕРНА,  
НАПОМИНАЮЩЕГО  
СПИЧКИ,  
В ИНТЕРЬЕРЕ  
«ПЛЯЖНОГО КЛУБА»



ОТКИДНАЯ  
БОРТОВАЯ ТЕРРАСА  
«ПЛЯЖНОГО КЛУБА»

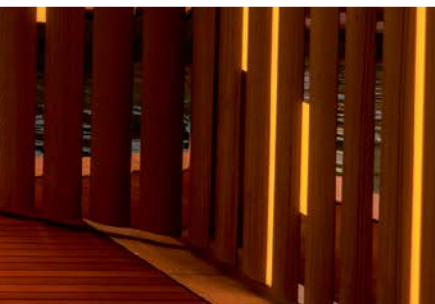




ОСОБЕННОСТЬ  
МНОГИХ  
ПОМЕЩЕНИЙ  
НА БОРТУ —  
МАКСИМАЛЬНАЯ  
БЛИЗОСТЬ К ВОДЕ

## ПЛАНИРОВКА

Она зависит прежде всего от того, предназначается ли яхта для чартера или останется частной. В первом случае ее вместимость ограничивается 12 гостями, а во втором может быть увеличена до 16 человек. Это не считая отсека для 23 членов экипажа. Базовый вариант, предложенный верфью для серии Bilgin 263, подразумевает восемь пассажирских кают: четыре на главной палубе (из них две VIP), три гостевые на нижней и мастер-апартаменты на собственной палубе владельца. Эта «хозяйская территория» с каютой в кормовой части расположена на самом верху, что обеспечивает максимальную приватность. Даже выше палубы ходовой рубки, где, помимо последней, располагаются офис, впечатляющий панорамный салон и спорт-бар. При этом, что интересно, флайбриджа как такового у *Tatiana* нет, но его отсутствие с лихвой компенсирует огромный «пляжный клуб».



Благодаря необычной планировке «пляжный клуб» получился очень большим



КОРМОВАЯ «ДВЕРЬ»  
Позволяет  
ДЕЛАТЬ БАСЕЙН  
«ПЛЯЖНОГО КЛУБА»  
КАК ОТКРЫТЫМ, ТАК  
И ЗАКРЫТЫМ

## КОНТАКТ С МОРЕМ

«Пляжный клуб» — центр развлечений на борту *Tatiana*. Он напрямую связан с главным салоном впечатляющей лестницей, которая достойна быть запечатленной в фантастическом фильме. Внутри — 9-метровый бассейн глубиной 1,4 м с выходом на открытую кормовую «террасу»; бар, шезлонги, спа с хаммамом и массажным кабинетом, тренажерный зал, а поблизости располагается домашний кинотеатр. Все это надежно «упаковано» внутри яхты, что позволяет прекрасно проводить время в этой зоне даже в плохую погоду, а когда она хорошая, в корпусе открываются огромные «ворота», соединяя это пространство с морем.

Еще одна интересная деталь — отсутствие привычного гаража для водной техники: именно для того, чтобы разместить здесь столь впечатляющий бассейн, тендеры, гидроциклы и прочие водные «игрушки» было решено хранить под носовой частью главной палубы, — сложно придумать этому месту лучшее применение.

*Tatiana* действительно очень необычна как в отношении дизайна, так и с точки зрения функциональности. На борту невозможно найти помещение, жилое или техническое, которое не было бы просторным. И в то же время ни один сантиметр не потрачен зря, хотя, казалось бы, на 80-метровой яхте место можно и не экономить. Но именно за таким подходом, когда все ресурсы использованы на 100%, — будущее. В этом со студией Unique Yacht Design сложно не согласиться. *Tatiana* — действительно трендсеттер. Будущее, которое можно увидеть уже сейчас. **MBY**

6 мая 2021 года, 07:00... Подъем! Стартовав из Бергамо, буду вынужден пересечь три региона, чтобы достичь одной из легендарных «морских республик» Италии – Анконы. В этом городе, согласно древнегреческой литературе, закончил свои странствия великий воитель Диомед. Вернув себе милость Афродиты, он научил местных жителей искусству кораблестроения, которое процветает здесь по сей день. На адриатическом побережье Италии множество ключевых верфей, и среди них – Columbus Yachts, входящая в Palumbo Group. Поводом для моего визита сюда стала *K2* – новая 50-метровая яхта Columbus Sport 50MT.



Длина  
**49,90 м**

Ширина  
**9,05 м**

Осадка  
**2,20 м**

Водоизмещение  
**340 т**

Вместимость  
**499 рег. т**

Запас топлива  
**60 т**

Запас воды  
**10 т**

Мощность  
**5200 л.с.**

Пассажиры  
**11 чел. (5 кают)**

Экипаж  
**11 чел. (4 каюты)**

Дизайн  
**Luca Dini Design  
& Architecture**

Корпус  
**Hydro Tec/  
Palumbo  
Superyachts**

# К2 И ЕЕ СЕКРЕТЫ

Текст: **Александр Панцери**  
Фото: **Columbus Yachts**

Бренд Columbus родился из желания Palumbo Group распространить свой опыт на другие области и задачи. Группа давно известна впечатляющими мощностями для рефита крупных судов, поэтому в распоряжении Columbus большие возможности по созданию суперяхт. Кроме того, глобальная сервисная сеть компании никогда не оставит заказчика решать возможные проблемы в одиночестве.

Одна из интересных особенностей верфи — темпы строительства. По сравнению с шестью месяцами, которые уходят, к примеру, на сборку Bugatti Chiron, состоящего из 1800 отдельных деталей, Columbus работает на «гиперзвуковой» скорости. Все это — факторы, повлиявшие на решение заказчика, который доверил Columbus создание своей новой яхты — третьей по счету, хотя и носящей название K2.

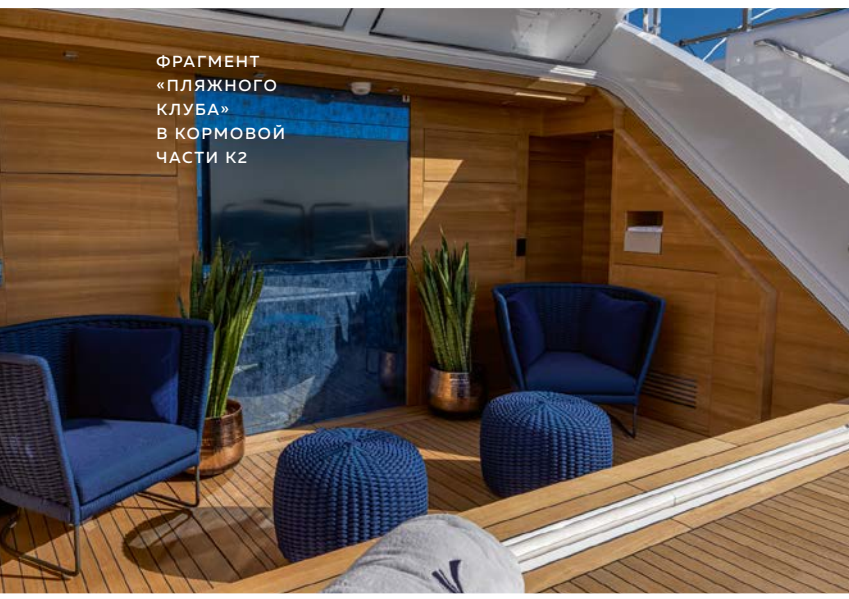
## ДИЗАЙН

K2 удивляет сдержанным по форме изменением профиля от ватерлинии вверх. Благодаря популярному сейчас прямому форштевню эта яхта остается спортивной по стилю и довольно невысокой, скрываясь за масштабным бетонным причалом верфи. Стилиевые решения экстерьера придают лодке дополнительную визуальную динамику: остекление идеально вписано в корпус и надстройку темными линиями «ломаной» геометрии, а два пилотских «подиума» по бортам от ходовой рубки интегрированы в надстройку настолько виртуозно, что заметить их можно, только глядя на судно сверху. Рискну сказать, что внешне яхта очень футуристична.

Поднявшись на борт, обнаруживаю, что трапы по обоим бортам, ведущие наверх от купальной платформы, чрезвычайно широкие. Это создает ощущение открытого пространства и делает перемещение по яхте легким и удобным как для команды, так и для гостей. Такое решение, единогласно принятое владельцем и дизайнером, особенно заметно в той зоне главной палубы, куда ведут эти ступени: она становится своеобразным «вестибюлем», из которого можно попасть на верхнюю кормовую террасу, в салон и далее внутрь.

И ВНЕШНОСТЬ ЯХТЫ, И ЕЕ  
ИНТЕРЬЕР РАЗРАБОТАНЫ  
ИТАЛЬЯНСКОЙ СТУДИЕЙ LUCA  
DINI DESIGN & ARCHITECTURE

ФРАГМЕНТ  
«ПЛЯЖНОГО  
КЛУБА»  
В КОРМОВОЙ  
ЧАСТИ К2





ОБИЛИЕ  
ОТКРЫТОГО  
ПАЛУБНОГО  
ПРОСТРАНСТВА

## ИНТЕРЬЕР И ПЛАНИРОВКА

Останемся снаружи и поднимемся на верхнюю палубу, где перед рулевой рубкой можно окунуться в бассейн-джакузи, дно которого в форме волны (или шезлонга) выложено мозаикой. Еще два шезлонга установлены уже собственно на палубе, а рядом — стол-трансформер: выдвинутый полностью, он превращается в барную стойку, а в опущенном состоянии становится гигантским лежаком для загорания. Парой ступеней ниже, совсем в носу, есть место для небольшого «сервисного» RIB'а, крана и хранилища для водных «игрушек». А под крышей «укрытия» для RIB'а обнаруживается корабельный колокол, традиционная и вместе с тем редкая сегодня деталь.

Но вернемся назад, в королевство капитана — ходовую рубку, разработанную итальянской Team Italia: это имя много значит в области современных постов управления. Настоящий космический корабль! За переборкой навигационной зоны — скайлаунж (салон верхней палубы) с открытой террасой, оснащенной всем, что сегодня привычно в такой зоне отдыха.

Философия дизайна этой лодки — современный стиль, на первый взгляд простой и строгий; но когда вы приглядываетесь с большим вниманием, то замечаете множество утонченных деталей. В качестве примера можно привести лаконичный скайлаунж с диваном, спроектированным Bentley, мебелью Fendi Casa (привлекает внимание столик для игры в нарды) и гербом яхты в качестве украшения.

## КАЮТЫ



# Тренажерный зал на борту весьма необычен

Мастер-каюта располагается в носовой части главной палубы, и удачнее всего ее отделка описывается словами «строго, но изысканно». Особенно наглядно этот стиль проявляется в... тренажерном зале — огромном, уставленном всякими «машинами», необходимыми таинственному и спортивному владельцу. Все вроде выглядит обычно, но пол покрыт натуральной кожей, а эллиптические тренажеры и беговые дорожки, то есть устройства, требующие определенной высоты, утоплены в пол: вот такое ноу-хау верфи. Вставки из Marmo di Lasa Zebrino — самого прочного белого мрамора — создают эффект корневой древесины, плюс особая ванна и всякие полезные домашние штучки, выполненные из кожи итальянскими мастерами.

Между апартаментами владельца и салоном размещается камбуз с прилегающей кладовой. Тут все из нержавеющей стали, но рабочий «островок» посередине и большое окно создают уютную атмосферу.

Очередной трап ведет все ближе к ватерлинии — на нижнюю палубу. Здесь еще лучше раскрывается философия тщательно продуманной планировки (которую можно оценить, взяв яхту в чартер через компанию Fraser). Расположение помещений экипажа позволяет команде свободно перемещаться и выполнять свои обязанности незаметно для владельца и гостей.

На нижней палубе находятся и гостевые каюты. Строгий, но роскошный стиль лодки прослеживается и здесь — в отделке стен ониксовым мрамором Carrussino с кожаными и металлическими вставками, а также в удивительных прикроватных лампах, выполненных из цельной полосы оникса с внутренней подсветкой. Еще одна приятная особенность — гибкие возможности размещения гостей. К примеру, одна из кают имеет отдельные спальные места и в дополнение к ним — откидывающуюся «пульмановскую» койку.



ГОСТЕВАЯ КАЮТА С ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ «ПУЛЬМАНОВСКОЙ» КРОВАТЬЮ, ОТКИДЫВАЮЩЕЙСЯ ИЗ ПЕРЕБОРКИ





ЛАУНЖ-ЗОНА НА СВЕЖЕМ ВОЗДУХЕ В КОРМОВОМ КОКПИТЕ ПЕРЕД ВХОДОМ В ГЛАВНЫЙ САЛОН



ИНТЕРЬЕР САЛОНА ВЕРХНЕЙ ПАЛУБЫ



СТОЛОВАЯ И САЛОН ГЛАВНОЙ ПАЛУБЫ



ТЕНДЕР СПУСКАЕТСЯ  
НА ВОДУ ЧЕРЕЗ ДВЕРЬ  
ГАРАЖА В ПРАВОМ БОРТУ

## ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ

Честно говоря, во время визита, да и позже, когда я сел писать эту статью, я довольно скептически относился к конфигурации моторной установки, но потом у меня появилась возможность обсудить с проектировщиком этот и другие технические аспекты. Как мне сказали, первой проблемой было выполнить пожелания заказчика, но остаться в рамках валовой вместимости 500 рег. т, для чего пришлось поработать над распределением объемов. Я поинтересовался, помогает ли в данном случае вертикальный форштевень, и получил ответ: зависит от лодки. Например, классическая V-образная форма шпангоутов дает больше места для вертолетной площадки, а здесь прямой форштевень полезнее в плане скорости и безопасности. Полая коробчатая конструкция носовой части корпуса действует как поглотитель энергии при ударе; здесь использованы панели с закрытыми алюминиевыми ячейками, что делает лодку чрезвычайно легкой и жесткой.

Верфь Columbus также известна своими облегченными конструкциями из алюминиевого сплава и отличной окраской. Плюс использование классических пассивных (разрушающихся) анодов, изоляция всей электропроводки (без заземления), а инновационная система активной катодной защиты (позволяет контролировать целостность конструкций) не оставляет коррозии ни единого шанса. В сотрудничестве с RINA были найдены решения, чтобы значительно снизить распространение шума: лодка получилась очень тихой. Например, выхлоп двигателей сухой, но с выходом прямо у ватерлинии, где специальный клапан предотвращает образование обратной волны к турбонагнетателю, глуша звук.

## МОРЕХОДНЫЕ КАЧЕСТВА

Выбор «традиционной» моторной установки с двумя дизельными двигателями MTU 16V 2000 M96L по 2600 л.с. (2450 об/мин), в то время как у верфи есть продвинутая экологичная гибридная система, выглядит странным. Но в данном случае целью было снижение стоимости. Кроме того, эта яхта скорее для длительных круизов, что предполагает долговременную непрерывную работу установок. Анализ кривых мощности и крутящего момента показал, что в крайсерском режиме можно отключить один дизель от вала, немного увеличив нагрузку на другой, при этом он будет работать в более экономичном режиме, что также даст и большую экологичность.

В числе других важных требований владельца была возможность ходить в мелководных акваториях Багамских островов и при этом передвигаться быстро. И здесь во всей красе проявила себя итальянская студия Hydrotec. Благодаря конструкции лодка легче аналогичных судов, а для защиты гребных винтов в днище сформированы два туннеля. В результате осадка составляет всего 2,2 м. Правда, это наводит на мысль, что лодка может быть неустойчива из-за высокого положения центра тяжести.

Если пост управления — рай для дизайнеров интерьеров, то корпус — рай для ученых-новаторов. Разработчики выбрали такие обводы, когда восстанавливающий момент обеспечивается не положением центра тяжести, а геометрией корпуса. В носовой части обводы типичны для водоизмещающего режима; вертикальный форштевень режет волну и удлиняет ватерлинию, что дает прибавку в скорости, а скула и бортовые рецессы/сломы призваны отбивать брызги. В корме обводы более плоские, глиссиру-

МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ  
ТРАП С ПЛОЩАДКОЙ  
«РАСШИРЯЕТ» КУПАЛЬНУЮ  
ПЛАТФОРМУ



НА БОРТУ K2 – МАССА  
ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ САМОГО  
РАЗНООБРАЗНОГО ОТДЫХА



ющие. У широкой подводной части два S-образных туннеля и интерцепторы создают подъемную силу, чтобы обеспечить лодке горизонтальную посадку. Все эти решения были оптимизированы на компьютерной модели в Саутгемптоне, в исследовательском центре ВМС, а самоходная масштабная модель протестирована в опытовом бассейне в Неаполе.

В итоге яхта в своей окончательной оптимальной конфигурации оказалась даже слишком остойчивой и быстро реагирующей на внешнее воздействие, что вызывало некоторый дискомфорт. Поэтому проектировщики предложили регулировать качку установленными на верхней палубе водяными цистернами и, если этого окажется недостаточно, то и системой стабилизации из четырех плавников (zero speed). Кроме того, гребной винт на максимальной скорости 21 узел при частоте вращения около 400 об/мин практически не подвержен кавитации. Крейсерская ско-

рость K2 — около 17 узлов, но, как уверяет верфь, лодка отлично ведет себя в широком диапазоне скоростей, что полезно, к примеру, в трансатлантических переходах: в экономичном 10-узловом режиме расход топлива составляет всего 70 л/ч на двигатель.

На мой взгляд, этой лодке очень бы пошло название Dicotomia (раздвоение, греч. — *Прим. ред.*), хотя, кто знает, может, имя K2 как раз на это и намекает. Как минимум потому, что судно спроектировано для двух режимов движения (водоизмещающего и переходного). Но однозначно можно сказать, что K2 — коллекция подлинных итальянских «драгоценностей»: современный минималистский стиль сочетается с передовой инженерией в итальянском же вкусе. Так что не упустите возможность разглядеть эту яхту пристальнее, когда увидите ее на горизонте или в какой-нибудь бухте. **MBY**

# ГИБРИДНЫЕ ЯХТЫ HEESEN

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**

Фото: **Джефф Браун, Heesen Yachts**

Toyota Prius появилась на городских улицах почти 25 лет назад, а первые гибридные яхты сошли на воду существенно позже. Пионером в сегменте суперяхт стала голландская верфь Royal Huisman, построившая в 2008 году гибридный 58-метровый кеч *Ethereal* для Билла Джоя, ученого и программиста, стоявшего у истоков языка Java. Именно его напористое желание создать новаторскую, полную новейших технологий яхту во многом послужило стартовым выстрелом для всей индустрии, которая поняла, что спрос на такие суда будет расти, пусть и не слишком быстро.





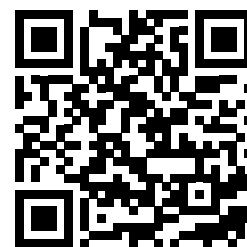
В последующие десять лет явно оформилась тенденция на «озеленение» яхтинга в самом широком смысле этого слова, причем движущей силой для нее стали не только ограничения со стороны регуляторов вроде ИМО, а и меняющиеся самосознание и потребности владельцев. Некоторые из них действительно задумались о том, чтобы уменьшить свой углеродный след на планете, тогда как другие руководствовались более приземленным желанием повысить личный комфорт за счет отказа от излишне мощных маршевых дизелей и генераторов с их шумом, вибрацией и едким выхлопом. В итоге спрос на гибридные яхты за последние семь лет увеличился в полтора раза, и, по данным Phil Draper Associates, в настоящее время в эксплуатации находятся 49 гибридных суперяхт длиной свыше 30 м, а еще 26 строятся или проектируются.

Довольно быстро рынок наводнили перспективные технологии. Появились электромоторы, батареи, системы управления и защиты нового поколения, лучше адаптированные для использования в море, однако верфи и заказчики предпочитают действовать порой даже слишком осторожно, чтобы на пике оптимизма случайно не свернуть не туда. В определенных обстоятельствах уникальность технической начинки судна может обернуться головной болью для экипажа и владельца, а потому, проектируя яхты, инженеры вынуждены искать золотую середину между инновациями per se и практической стороной дела.

На большинстве крупных гибридных яхт задействованы так называемые параллельные гибриды, в которых двигатели внутреннего сгорания и электромоторы совместно вырабатывают энергию для приводов, а сравнительно небольшое количество аккумуляторных батарей используется преимущественно для сглаживания пиковых потребностей. Суда с параллельными гибридами обычно не перегружают батареями, так как скорость и дальность

HEESEN YACHTS НАЧАЛА ПРОЕКТИРОВАТЬ И СТРОИТЬ ЯХТУ HOME НА СОБСТВЕННЫЕ СРЕДСТВА, НО ДОЛГО ИСКАТЬ ПОКУПАТЕЛЯ НЕ ПРИШЛОСЬ





Яхта  
**Heesen Home**

Длина  
**49,80 м**

Ширина  
**9,10 м**

Водоизмещение  
**295 т**

Вместимость  
**499 рег. т**

Материал  
корпуса  
и надстройки  
**алюминий**

Запас топлива  
**45 т**

Двигатели  
**2 × MTU 12V 2000  
M61 (816 л.с.)**

Максимальная  
скорость  
**16,3 узла**

Пассажиры  
**12 чел.**

Дизайн  
**Omega Architects/  
Cristiano Gatto  
Design**

НА СУДНЕ ДЛИНОЙ 50 М УЖЕ ЕСТЬ ВСЕ,  
ЧТО НЕОБХОДИМО ДЛЯ ПОЛНОЦЕННОЙ  
ЖИЗНИ НА БОРТУ, ПОЭТОМУ ТАКАЯ ЯХТА  
ВПОЛНЕ МОЖЕТ СТАТЬ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦА  
И ЕГО СЕМЬИ ВТОРЫМ ДОМОМ



хода на электротяге все равно остается ограниченной, а вот вес аккумуляторов и урон окружающей среде при производстве и утилизации их компонентов негативно сказывается на экологии, не говоря уже о цене и занимаемом месте. Так, например, для размещения на 50-метровой яхте батарей на 500 кВт·ч придется пожертвовать гостевой каютой, да и идти лишь на них можно не более часа.

Именно поэтому верфь Heesen Yachts выбрала параллельные гибриды для своей первой «зеленой» яхты *Home*, которая сошла на воду в 2017 году, а позже к ней присоединилась и вторая яхта этого типа *Amare II* (Project Electra). При том, что у этих яхт нет каких-то незаурядных «космических» технологий, обе они являются образцом грамотного проектирования, когда ради повышения энергетической эффективности (по сути, КПД) в рамках доступного пространства и разумного бюджета предельно оптимизировано все, что можно.

Прежде чем вообще заводить с гибридной пропульсией, Heesen Yachts позаботилась о том, чтобы корпуса ее яхт, особенно скоростных, получили наилучшие обводы. Стратегическое партнерство с конструкторским бюро Van Oossanen Naval Architects позволяет верфи использовать корпуса FDHF (Fast Displacement Hull Form), которые экономят до 40% топлива. Это значит, что для достижения требуемой автономности и скорости судну достаточно менее мощных и существенно более легких маршевых дизелей. Они работают в связке с двумя генераторами с регулируемой частотой вращения коленвала и двумя электромоторами, а нагрузку в различных режимах и переключение между ними обеспечивают сложные компьютерные алгоритмы. По словам Питера Дайкстры, технического консультанта по гибридным и электрическим пропульсивным системам, в качестве переносчика энергии между генераторами и крупными потребителями на гибридных яхтах Heesen используется постоянный ток (что уменьшает

В ОСНОВЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПЛАТФОРМЫ ЯХТ HOME И AMARE II ЛЕЖИТ КОРПУС ПЕРЕХОДНОГО ТИПА С ОБВОДАМИ FAST DISPLACEMENT HULL FORM



ЭЛЕКТРОМОТОРЫ СОПРЯЖЕНЫ С РЕДУКТОРАМИ И МОГУТ РАБОТАТЬ В ТОМ ЧИСЛЕ И КАК ГЕНЕРАТОРЫ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ



СЛОЖНАЯ УПРАВЛЯЮЩАЯ ПОТОКАМИ ЭНЕРГИИ ЭЛЕКТРОНИКА СОСТАВЛЯЕТ СУЩЕСТВЕННУЮ ЧАСТЬ СТОИМОСТИ ГИБРИДНЫХ СИСТЕМ

потери на преобразование), и не требуется сложная многокомпонентная защита сети, как на более крупных судах с аzipодами и DC Grid.

Во время неторопливого круиза вдоль побережья с пассажирами на борту высокая скорость обычно не нужна, и тут предпочтение отдается гибричному режиму, когда тихие генераторы вырабатывают электричество для бытовых нужд и вращающих валы электромоторов. Этот наиболее экономичный и бесшумный режим можно использовать и ночью, но если предстоит длинный переход и нужно идти быстрее, можно переключиться на маршевые дизели и заглушить генераторы; производить электроэнергию

вместо них начнут электромоторы. Наконец, когда требуется предельная скорость и максимальное количество энергии, в работу включаются и главные двигатели, и генераторы, а электромоторы служат бустерами, увеличивая мощность на валах. Говорить о тишине и экономичности в этом режиме не приходится, но и прибегают к нему довольно редко.

«Гибридная система должна быть не только экологичной, но и многофункциональной,— поясняет Питер Дайкстра.— Это позволяет владельцу более гибко использовать доступную энергию и задействовать только те двигатели, которые необходимы».



# Сегодня почти за всеми гибридными суперяхтами стоят энтузиасты

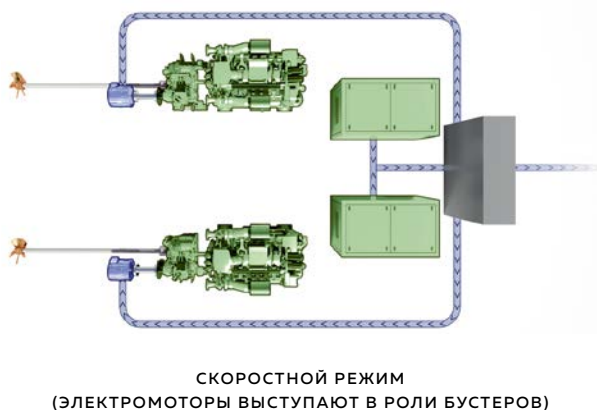
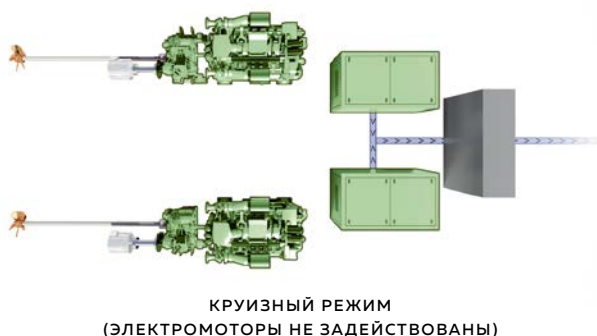
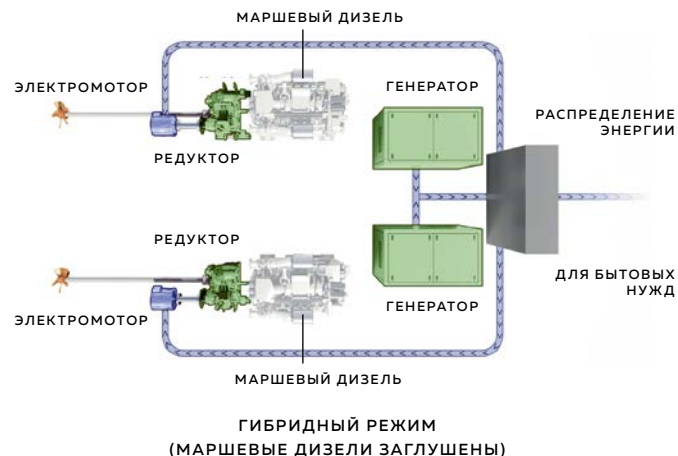
Heesen Yachts оборудует параллельными гибридами не только скоростные легкосплавные яхты типа *Home* и *Amare II*, но также суда со стальным водоизмещающим корпусом, среди которых, например, проект Oslo24. По словам Эрика ван Мурика, системного инженера Heesen Yachts, традиционные дизельные пропульсивные системы достаточно эффективны на высоких скоростях, и параллельные гибриды повышают КПД в диапазоне низких скоростей на 20%.

Сегодня почти за всеми гибридными суперяхтами стоят энтузиасты, которым их личный экологический статус важнее сэкономленных средств. Они практикуют ценностный, а не ценовой подход к выбору яхты, а потому готовы доплачивать за новые технологии. В зависимости от глубины гибридности (доли мощности электромоторов от общей мощности дизелей) переплата может составлять от 30 до 300% стоимости пропульсивной системы. Во многом это обусловлено не столько стоимостью самих комплектующих, сколько вопросами их интеграции, ведь обилию тумблеров, на которых должен «играть» квалифицированный инженер, заказчики предпочитают электронные мозги, а за такой софт нужно платить не меньше, чем за железо.

«Заказчики доплачивают за гибридную пропульсию, и период ее окупаемости будет зависеть от того, как далеко они будут ходить на своей яхте, — говорит Марк Кавендиш, исполнительный коммерческий директор Heesen Yachts. — Владелец *Home* несколько раз пересекал Атлантику, и, возможно, не сильно выиграл на топливе, но точно сэкономил на обслуживании генераторов и маршевых дизелей, поскольку в гибридном режиме последние не задействованы».

Любопытно, что в случае *Home* сама верфь выступила таким энтузиастом: начавшаяся семь лет назад разработка и строительство яхты велась на собственные средства компании, но эти финансовые риски теперь начинают окупаться.

«Пока именно верфи более активно предлагают гибридные решения, нежели клиенты требуют их, но мы уже на пороге того, что ситуация изменится, — подтверждает Марк Кавендиш. — В прошлом году мы заключили контракт с клиентом, который целенаправленно хотел построить яхту с гибридной пропульсивной системой, тогда как другой наш заказчик потребовал систему сглаживания пиковых потребностей электроэнергии. Два примера за год — разве это не показатель перемен?!» **МВУ**



# SANLORENZO 57 STEEL

Модельный ряд верфи Sanlorenzo скоро пополнит новая суперяхта со стальным корпусом и надстройкой из легкого сплава: на верфи в Ла Специи идет строительство модели 57 Steel.

Текст: Ольга Селезнева

Фото: Sanlorenzo

Для итальянской Sanlorenzo нарушать правила — дело вполне привычное. Речь идет об устоявшихся концепциях яхтенного дизайна, незаметно становящихся стереотипами. Уже не первый год верфь совместно с дизайн-студией Zuccon International Project апробирует разные варианты организации обитаемого пространства на борту. Зачем?

Образ жизни людей меняется, а вместе с ним — привычки, которые выливаются в новые запросы от заказчиков яхт. И дело даже не в степени роскоши, хотя любой, кто наблюдает за яхтенным рынком последние 10–15 лет, не мог не заметить, насколько выросли яхты в длину и как измени-

лись внутри. То, что раньше считалось достойным королевских особ, сегодня, возможно, недотянуло бы и до «титула» суперяхты.

Но просто «растить» лодки и наполнять их все более роскошными отделочными материалами — путь тупиковый. Новая роскошь сегодня — возможность создавать объемные и многофункциональные пространства, созвучные быстро меняющемуся миру, разнообразным ситуациям и целому калейдоскопу интересов, которые нередко сопровождают людей, живущих динамичной жизнью. Именно в эту сторону и смотрит Sanlorenzo, причем уже довольно давно.

Объемное внутреннее  
пространство  
позволяет  
спроектировать  
на борту до семи кают

Длина  
**56,70 м**

Ширина  
**10,45 м**

Осадка  
**3,00 м**

Вместимость  
**960 рег. т**

Запас топлива  
**75 т**

Двигатели  
**2 × Cat 3512 C**

Генераторы  
**4 × 99 кВт**  
**1 × 86 кВт**

Пассажиры  
**12 чел.**

Экипаж  
**12 чел.**



В КОРМОВОЙ ЧАСТИ НИЖНЕЙ  
ПАЛУБЫ – «ПЛЯЖНЫЙ КЛУБ»,  
ОТКРЫВАЮЩИЙСЯ С ТРЕХ  
СТОРОН



## АНДРЕЙ ЛОМАКИН,

генеральный директор  
Sanlorenzo Russia

Сейчас на верфи Sanlorenzo в Ла Специи идет строительство сразу трех корпусов модели Sanlorenzo 57 Steel, и это неудивительно. Универсальность и многофункциональность всех пространств на борту позволяет удовлетворять самым разным запросам такого многообразного и мультикультурного сообщества, каким является рынок суперяхт. В этой модели нет демонстративного тщеславия, зато есть очень искусный баланс между формой и содержанием.

## ДИЗАЙН

Экспедиционная 57 Steel — эволюция модели 52 Steel: помимо других важных элементов, здесь появилась еще одна, пятая, палуба. Внешне новую яхту можно назвать утонченной. Исключительная чистота форм, характерная для всех серий Sanlorenzo, дополнена почти вертикальным форштевнем — деталью, крайне популярной в современном яхтенном дизайне не только из эстетических, но и из динамических соображений. Для таких судов чем длиннее ватерлиния, тем выше скорость. Но «почти» — все же не полностью. Именно легкий наклон форштевня придает 57 Steel, как и другим моделям Sanlorenzo в стальном корпусе, ощутимую классическую ноту и даже известную легкость.



КОРМОВОЙ БАССЕЙН  
С ПРОЗРАЧНЫМ  
ДНОМ, ПОД КОТОРЫМ  
РАСПОЛАГАЕТСЯ  
«ПЛЯЖНЫЙ КЛУБ»

## НЮАНСЫ ПЛАНИРОВКИ

При разнице в длине с суперуспешной 52 Steel менее пяти метров объем обитаемого пространства на 57 Steel увеличен практически вдвое. Сохранив лучшие черты предшественницы, такие как заполняемый водой гараж и «пляжный клуб» с прозрачным потолком (над ним находится бассейн со стеклянным дном), новая модель предлагает внутренние и открытые пространства большого объема с беспрецедентным функциональным наполнением. Что касается «пляжного клуба», то его площадь вместе с велнес-зоной составляет 110 кв. м (против 94 кв. м у 52 Steel). Открывающиеся с трех сторон террасы прямо над водой остались, а вот гараж переехал из кормовой части в носовую, что позволило получить пространство, оборудованное для размещения тендеров длиной до 7,5 м и множества водных «игрушек».

Переместилась и ходовая рубка: у 52 Steel она располагалась в носовой части верхней палубы и делила пространство с верхним салоном, а на 57 Steel она на отдельной палубе, в кормовой части которой находятся апартаменты владельца.



МАСТЕР-КАЮТА С ПРЯМЫМ  
ДОСТУПОМ НА ПРИВАТНУЮ  
ОТКРЫТУЮ ПАЛУБУ

## КАЮТЫ

Основная задача дизайнеров при проектировании 57 Steel заключалась в том, чтобы найти идеальное соотношение между объемом и пропорциями. Цель была достигнута путем создания инновационной компоновки, которая меняет традиционный баланс помещений на борту. Дополнительная палуба сделала 57 Steel похожей на куда более крупные яхты: помимо рубки, здесь находится каюта владельца площадью 54 кв. м и его приватная палуба. VIP-каюту, которую при желании можно сделать альтернативной или второй мастер-каютой, оборудовали в носовой части главной палубы. Палубой ниже — еще четыре каюты для гостей, а опционально можно добавить еще одну, доведя их общее число до семи. Для сравнения, на разных корпусах 52 Steel насчитывалось пять или шесть кают.

Отсек экипажа на 12 человек располагается в носовой части нижней палубы, а еще ниже — «техническая» палуба, где, помимо бортовых устройств, систем и механизмов, находятся холодильные камеры, прачечная и разнообразные кладовые.

## ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

57 Steel обещает стать одной из новых звезд модельной линейки Sanlorenzo благодаря не только планировке и объемам, но также возможности оснастить ее гибридной дизель-электрической пропульсивной установкой. Верфь Sanlorenzo активно внедряет их на своих судах, справедливо полагая, что за снижением воздействия на морские экосистемы будущее. И оно действительно наступает — если не из-за экологической сознательности заказчиков, то как минимум из-за введения все более строгих законодательных требований на этот счет.

Мы не раз писали, что среди яхт Sanlorenzo не бывает двух одинаковых, и моторного отсека это тоже касается. Пока сложно судить, что именно предпочтут будущие владельцы в качестве главных двигателей. В спецификации указано, что 57 Steel оборудуется сдвоенными Caterpillar 3512 C — вроде бы теми же дизелями, что стоят на 52 Steel. Однако новая яхта имеет существенно большее водоизмещение (разница около 300 т), а скорость у нее ожидается примерно такая же — 16,5 узла. В чем секрет?

Вряд ли разгадка кроется в длине ватерлинии: вместе с ней увеличилась и ширина корпуса. Возможно, дело в оптимизации обводов, форме носового бульба и кормового подзора, но логичнее всего допустить, что в расчет просто была заложена большая мощность: ее диапазон для указанных двигателей Caterpillar 3512 C весьма широк — от 1280 до 2550 л.с.

В результате так и оказалось: в одной из спецификаций, разработанной Zuccon International Project, была указана мощность  $2 \times 1500$  кВт ( $2 \times 2040$  л.с.), тогда как на 52 Steel стояли двигатели по 1500 л.с. С такой моторной установкой расчетный запас хода Sanlorenzo 57 Steel на скорости 11 узлов превышает 4000 миль. **МВУ**



# НА ВЕЧНОМ ТОПЛИВЕ

Может ли атомная энергия помочь в достижении заявленных ИМО целей, и что мешает строить коммерческие и прогулочные атомные суда?

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**

Иллюстрации: **Андрей Андреев, Core Power, Earth300.com**

Судостроение, как и вся мировая промышленность, стоит на пороге тектонических преобразований, вызванных глобальным курсом на декарбонизацию. Предчувствуя грядущую четвертую революцию пропульсивных систем, верфи и судовладельцы пристально изучают альтернативные виды топлива, чтобы понять, на что делать ставки. Хотя вклад судоходства в общий углеродный след невелик, и те и другие понимают, что, когда политики расставят «флажки» и «око» регулирующих органов воззрится на бизнес, дергаться будет поздно, а посему нужно действовать на упреждение.

Ближайшие 30 лет объявлены переходным периодом, но решение о том, на что переходить, индустрия должна принять гораздо раньше. В череде непрекращающихся дискуссий о достоинствах и недостатках электричества, природного газа, аммиака и водорода тема атомной энергии звучит довольно редко, по крайней мере в Европе. А ведь благодаря современным технологиям атомный флот может стать гораздо разнообразнее и выйти из своих жестких военно-ледокольных рамок.

Вместе с экспертами по этому вопросу, выступившими на конференции Electric & Hybrid Marine 2021, мы решили разобраться в том, какие перспективы есть у атомной энергетики в гражданском судоходстве и что мешает с ее помощью ответить на требования Международной морской организации (ИМО) по декарбонизации.



**Эдмунд Хюз,**  
консультант, директор  
**Green Marine**  
**Associates, в прошлом**  
руководитель  
отдела загрязнения  
атмосферы  
и энергетической  
эффективности в ИМО

Океанские суда — одни из самых крупных машин на планете, и, чтобы обеспечить им требуемую мощность и дальность плавания, необходимы источники энергии с высокой эквивалентной плотностью. Атомная энергетика объединяет зрелые технологии, у которых отсутствуют вредные выбросы, а рисками можно эффективно управлять. Так, современные ядерные реакторы с жидким топливом, по сути, безотказны. Но вот международная нормативно-правовая база для атомных гражданских судов существует уже полвека (например, VIII глава SOLAS и Нормы безопасности для торговых судов с атомным двигателем), и ее давно пора пересматривать и обновлять.

В будущем роль судоходства будет только возрастать, ведь от него зависит почти вся мировая торговля, и судам будет требоваться все больше и больше энергии. Но откуда брать эти гигантские объемы нового безуглеродного топлива, будь то аммиак или водород? А ведь у нас есть готовая технология, которая правда может взорвать рынок, поскольку у судов больше не будет ограничения по скорости из-за выбросов плюс они сами смогут вырабатывать электроэнергию. Это реальная возможность, и она вселяет энтузиазм.

На одной чаше весов лежат явные недостатки предлагаемых альтернативных видов топлива: высокая токсичность аммиака, взрывоопасность водорода, утечка метана в двигателях. К ним добавляется неопределенность с инфраструктурой производства и доставки, а также огромные расходы (\$ 1–1,4 трлн, по оценкам Global Maritime Forum) на ее обустройство и модернизацию флота, причем только для достижения промежуточных целей 2050 года. На другой чаше — вопросы безопасности, защиты, надежности, стоимости ядерных реакторов, и на многие из них уже есть ответы.



**Микал Боу,**  
генеральный  
директор и основатель  
**Core Power Ltd**  
(Великобритания)

Вместе с партнерами из американской компании TerraPower мы разработали морской жидкосолевого реактор (m-MSR), работающий, по сути, как атомная батарея. Это долгоживущий источник

энергии, который не нуждается в частом пополнении топливом. В основе m-MSR лежит хлоридный реактор (MSFR), в корне отличающийся от существующих легководных реакторов. Во-первых, его можно использовать в условиях качки, когда окружающие конструкции вибрируют. Во-вторых, плотность энергии его топлива в 2 млн раз выше дизельного.

Жидкосолевого реактор гораздо эффективнее по сравнению с обычным легководным реактором плюс его отходы минимальны. Поскольку это микрореактор (габариты 2,5 × 6,5 м), мы можем получать 15–25 МВт электрической энергии на протяжении длительного времени и использовать модульную конфигурацию, когда число реакторов определяется потребностями и необходимостью дублирования. Важно и то, что нагрузка в m-MSR легко и почти моментально регулируется от нулевой до полной мощности. В нем почти нет движущихся частей, и его работа не требует каких бы то ни было действий со стороны экипажа. Реактор просто производит тепло, которое передается на турбины, а те вырабатывают электричество, питающее гибридную пропульсивную систему.

Для сравнения приведу такой пример. Стандартный кейпсайз-сухогруз, доставляющий 180 000 т железной руды из Бразилии в Японию в круговом рейсе, потратит приблизительно 3,7 млн л нефтяного топлива и выбросит в атмосферу 11 250 т парниковых газов. Если это судно пойдет на «зеленом» аммиаке, то потратит 8,8 млн л топлива и выбросит 9 т парниковых газов в пересчете на CO<sub>2</sub>. С легководным реактором, как на атомных подлодках и ледоколах, ему потребуется 10,3 кг топлива, при этом будет использован лишь 1% заключенной в нем энергии. Наконец, в случае с m-MSR такому судну потребуется всего 88 г топлива, поскольку его энергия утилизируется на 95%. Примечательно, что масса отходов будет такой же, ибо никаких выбросов, кроме остающегося в реакторе отработанного топлива, у m-MSR нет. Задумайтесь: чтобы переместить руду на другую сторону планеты, нужна всего одна столовая ложка топлива!

Ежегодно судоходство выбрасывает в атмосферу более гигатонны парниковых газов (в эквиваленте CO<sub>2</sub>), и 40–45% этих выбросов приходится на 3000 самых крупных судов. Если перевести 70% из них на жидкосолевого реакторы и еще 10% судов поменьше (< 190 м) на аммиак, полученный с использованием энергии m-MSR, то мы достигнем поставленной ИМО цели 2050 года и сократим выбросы вдвое. Эти самые крупные в мире суда заходят в 50 главных





ТАК БУДУТ ВЫГЛЯДЕТЬ  
МОДУЛЬНЫЕ МОРСКИЕ  
ЖИДКОСОЛЕВЫЕ АТОМНЫЕ  
РЕАКТОРЫ m-MSR,  
КОТОРЫЕ РАЗРАБАТЫВАЕТ  
КОМПАНИЯ CORE POWER

портов мира, где во время погрузо-разгрузочных работ они могут выступать плавучими электростанциями, поставляя энергию для береговых нужд и тем самым уменьшая общее загрязнение окружающей среды в районе порта. Кроме того, производство водорода и аммиака для малых судов требует чрезвычайно много энергии, и плавучие атомные станции на m-MSR могли бы ее обеспечить, пока наземные атомные станции заняты производством энергии для электросетей.

m-MSR — целиком закрытая система со встроенной защитой от аварий. Жидкое топливо не может расплавить реактор плюс в m-MSR нет высокого внутреннего давления, а значит, нет сценария, при котором радиоактивный материал может выбросить из реактора, разве что судно каким-то образом развалится на множество мелких частей. Но даже если целостность реактора нарушится, жидкое топливо моментально остынет и уже при +400 °C превратится в слиток, поэтому массового заражения окружающей среды не произойдет.

Если кто-то решит захватить судно с m-MSR в надежде заполучить «атомное оружие», ничего не выйдет. Поскольку система закрытая, добраться до топлива нельзя, а если все же попытаться это сделать, то оно сольется в ловушку с поглотителями нейтронов. То есть это самовыключающаяся система, которая может прекратить работу как по сигналу оператора, так и сама при достижении критических условий. Из затвердевшего топлива нельзя сделать ни оружие, ни яд, отравляющий окружающую среду. Можно создать слои защитных систем, которые затруднят доступ к реактору и вывод его из строя.

Core Power возглавляет работы по маринизации и индустриализации производства m-MSR. Прототип реактора будет готов в 2024 году. Тогда же мы завершим разработку цифрового двойника интегрированной импульсивной системы, чтобы продемонстрировать все возможные сценарии ее работы, доказать надежность, безопасность и экономическую выгоду этой технологии для определенного типа судов и получить принципиальное одобрение двух классификационных обществ, с которыми мы сотрудничаем. С этого момента мы начнем принимать первые заказы и плотно работать с регуляторами (ИМО, ООН и МАГАТЭ), чтобы ориентировочно с 2027 года m-MSR разрешили использовать на судах.

При условии массового производства реакторы получаются сравнительно недорогими, а эксплуатационные расходы судна с m-MSR ниже, чем у аналогичного судна на низкосернистом нефтяном топливе или природном газе. Жизненный цикл топлива m-MSR составляет 20–30 лет, что соответствует или превосходит срок жизни крупных судов. Причем мы искусственно ограничили его, ибо потенциально топливо может работать до 150 лет.

Заправлять реактор можно на весь срок службы судна при его строительстве, правда, при этом придется заплатить вперед за всю энергию. За счет высокой эффективности топлива его остаточная ценность высока, что хорошо для лизинга реакторов, когда высокая цена топлива размазывается на длительный период, и стоимость аренды получается очень конкурентной.



**Винс Дженкинс,  
руководитель  
группы  
по управлению  
рисками  
в регистре Ллойда,  
прежде участвовал  
в ядерной программе  
британских ВМС**

В 1982 году, когда составлялась VIII глава SOLAS, основной технологией были

водо-водяные ядерные реакторы, поэтому все описанное там относится исключительно к ним, причем с упором на безопасность. Сегодня требования изменились, так как появились новые технологии, например реакторы на расплавах солей. Кроме того, все современные нормы в этой сфере подразумевают определенные требования не только к безопасности самих технологий, но и к способам их защиты.

Еще один ключевой документ — Конвенция ООН по морскому праву (UNCLOS), которая, помимо прочего, регулирует свободное перемещение судов между странами. Сейчас немисливо представить себе, что атомным судам одного государства позволяют заходить в порты и вообще передвигаться по территориальным водам другого государства. Это, пожалуй, главный барьер на пути развития судов на атомной энергии. На суше объекты с ядерными реакторами проходят согласование на национальном уровне, и когда их перемещают или возводят в другой стране, процедура там повторяется с нуля без исключений. Я очень сомневаюсь, что UNCLOS окажется эффективной применительно к атомным судам, поскольку регуляторные органы каждой страны захотят убедиться в том, что прибывающее в их воды атомное судно достаточно безопасно. Это большая проблема, для решения которой потребуются колоссальная работа.

Если говорить о прямом сообщении между двумя точками, то двум отдельно взятым странам проще договориться о стандартах безопасности, и этот подход может облегчить начальные этапы развития атомного судостроения. Ряд компаний, которые занимаются доставкой полезных ископаемых по одному и тому же маршруту, уже задумываются об использовании атомных судов в обход ИМО и других общемировых регуляторов. Такое может произойти, если две страны договорятся и установят взаимоприемлемый режим, ведь этот механизм давно работает для военных флотов.

Регистр Ллойда начал разрабатывать временный регламент для атомных судов еще в начале 1960-х годов, однако в 1976 году эту деятельность свернули, так как стандарты не утвердили, а поддерживать их разработку достаточно дорого. В 2010 году мы издали новый проект временного регламента с общими критериями проектирования для рассмотрения в техническом комитете. Его следует расценивать как 20-страничное «соломенное чучело», на котором индустрия может потренироваться в критике и подумать, в каком направлении двигаться.

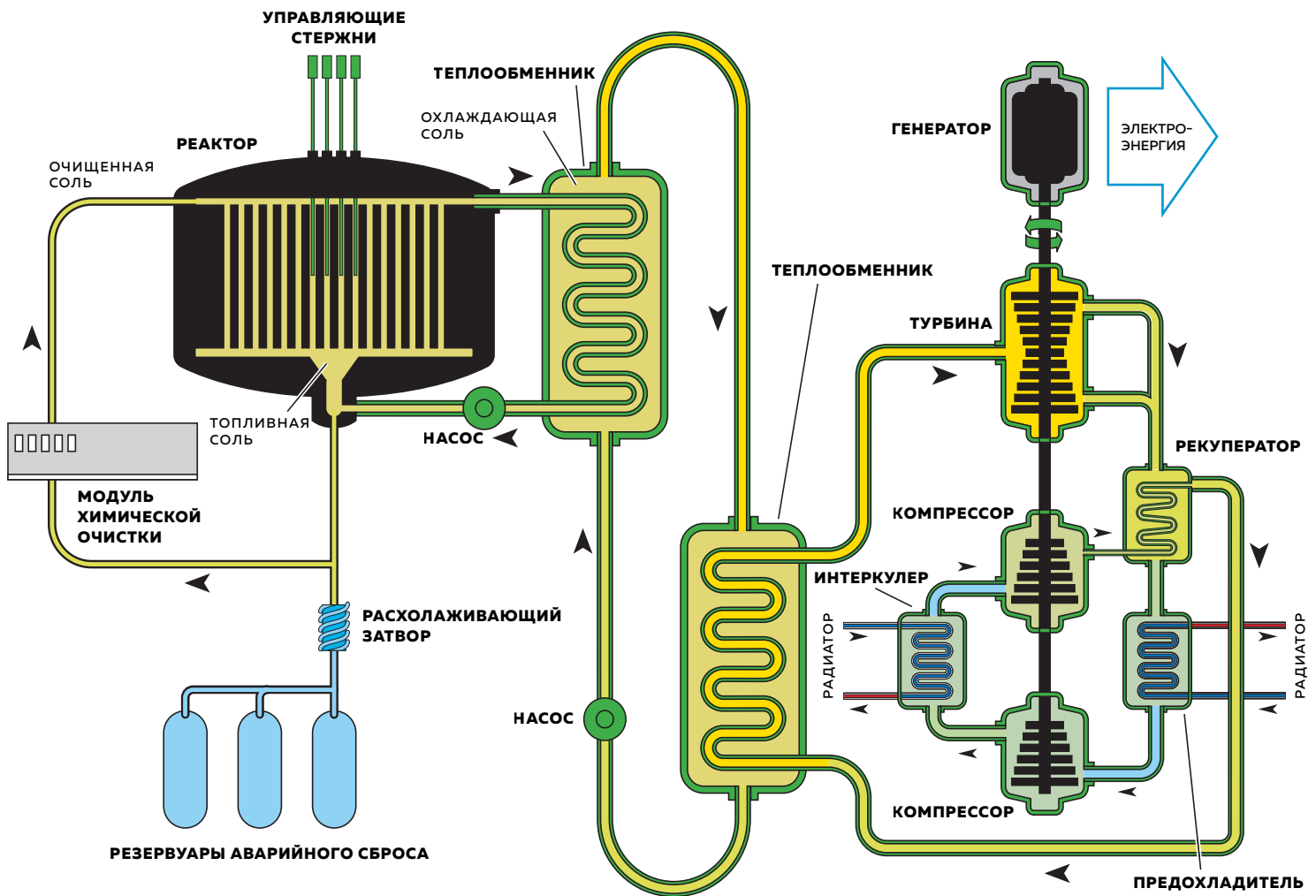
Дело в том, что этот регламент должны согласовать не только морские, но и наземные регуляторы, чтобы на судах можно было использовать одобренные типы реакторов. В этом случае регламент регистра будет рассматривать только безопасную интеграцию реактора в конструкцию судна. Пока проблема в том, что ядерное регулирование на суше значительно отличается от того, что требуется в морской отрасли. Мы ввели ряд новых сущностей, включая Уполномоченного проектировщика и Ответственное лицо. Первый представляет собой группу людей из различных организаций, на которых возложена общая ответственность за безопасное проектирование, строительство и эксплуатацию атомного судна и которых признают регуляторы атомной промышленности и регистр Ллойда. То есть это не только верфь, но вообще все, кто имеет отношение к вопросу. Ответственное лицо несет юридическую ответственность за эксплуатацию атомного судна, а также за его списание и утилизацию, принимая на себя ответственность Уполномоченного проектировщика в момент приемки судна.

Все очень просто: какую бы технологию мы ни выбрали: водород, аммиак или атомную энергию, — у каждой из них будут свои неотъемлемые риски, которыми необходимо как-то управлять. Не сомневайтесь, бункеровка аммиака и водорода не останется без внимания наземных надзорных органов — те будут пристально наблюдать за любой технологией, которую выводят в море. Операторы флотов будут действовать через национальные регистры, а в таких случаях морские регуляторы обычно говорят, что им нужно посоветоваться с наземными надзорными органами. Любое новое топливо потребует изменения подхода, причем неправительственные организации тут бессильны — продвигать идею атомных судов в МАГАТЭ и ИМО должны государства.

Меня часто спрашивают про риски, связанные с пиратством. Любое судно сегодня может стать целью пиратов, и, как однажды мне заметил кто-то из Rolls-Royce, «вам понадобится достаточно большой гаечный ключ, чтобы расковырять ядерный реактор». Таким образом, человеческое восприятие и факты сильно различаются, а вот использовать во вред любое судно с водородом или аммиаком гораздо проще.

## ДВИЖЕНИЕ ВПЕРЕД

Регистр DNV GL также упоминает атомную энергетику в своем отчете Energy Transition Outlook 2021: Technology Progress Report, опубликованном накануне выхода этой статьи в свет. «Хотя атомные технологии нового поколения не появятся в коммерческом судостроении в ближайшем будущем, сейчас ведутся важные разработки в направлении ядерного деления и термоядерного синтеза, и за ними стоит наблюдать как за одной из возможностей в долгосрочной перспективе сделать мировой флот углеродно-нейтральным», — говорится в документе. Эксперты DNV GL отмечают, что не имеющие вредных выбросов атомные суда смогут ходить значительно быстрее, со скоростью 30–35 узлов, а значит, объем грузовых и пассажирских перевозок выра-



ПРИНЦИПАЛЬНАЯ СХЕМА ЖИДКОСОЛЕВОГО РЕАКТОРА С ЗАКРЫТЫМ ЦИКЛОМ

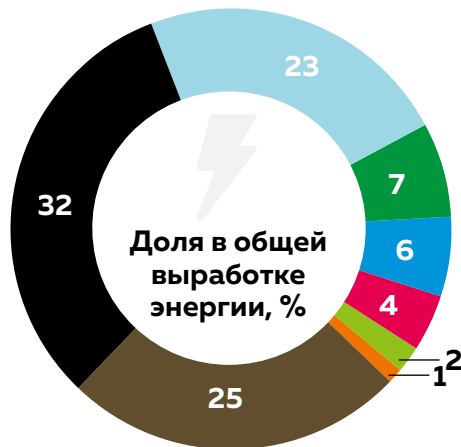
стет, что позволит разгрузить наземный транспорт и тем самым уменьшить его негативное влияние на окружающую среду. По данным регистра, в МАГАТЭ зарегистрировано порядка 70 проектов малых модульных ядерных реакторов (SMR), находящихся на разных стадиях разработки, причем шесть из них изначально предназначены для использования в море. Мощность SMR варьируется от 5 до 450 МВт, все они рассчитаны на серийное производство и транспортировку. Жидкосолевые реакторы закрытого цикла называются в отчете наиболее подходящими для океанских судов из-за минимальных рисков, поскольку, в отличие от легководных реакторов, где цепную реакцию необходимо активно замедлять, реакцию в MSR нужно, наоборот, постоянно поддерживать, и если что-то пошло не так, реактор просто останавливается. Два из трех фундаментальных требований к безопасности атомных реакторов (контроль, охлаждение, контеймент) изначально заложены в конструкцию реактора и не требуют активных действий извне. Что касается отходов, то, например, один из производителей, компания Transatomic Power, заявляет, что от топлива на основе низ-

кообогащенного урана (менее 20%  $^{235}\text{U}$ ) остается менее половины долгоживущих изотопов, в отличие от топлива для традиционных легководных реакторов. Торийевые MRS производят еще меньше отходов, и период полураспада их изотопов существенно короче (требуется хранение около 300 лет).

Несмотря на то что сегодня почти нереально привлечь инвестиции для финансирования ядерных проектов, датский стартап Seaborg Technologies сумел не только отыскать средства на разработку своего компактного жидкосолевого реактора CMSR, но и прошел первую фазу лицензирования. Нужно понимать, что в мире лицензировано довольно много разных реакторов для разных целей, но ни один для коммерческого применения. Год назад CMSR получил одобрение на потенциальное применение от American Bureau of Shipping, и теперь компания планирует начать в 2023 году серийное производство, еще через два года запустить первый реактор, а в 2026 году утвердить типовой образец. Любопытно, что Seaborg Technologies решила не использовать графит для замедления ядерных реакций

Число погибших от несчастных случаев и загрязнения воздуха на один тераватт-час произведенной электроэнергии

Объем выбросов парниковых газов в пересчете на CO<sub>2</sub> при выработке одного гигаватт-часа электроэнергии (тонн)



ОБЪЕМ ВЫБРОСОВ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ И ПОКАЗАТЕЛИ СМЕРТНОСТИ ДЛЯ РАЗНЫХ ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ (ДАННЫЕ НА 2019 ГОД). ДЛЯ АТОМНОЙ ЭНЕРГЕТИКИ УЧТЕНА ПОГИБШИЕ В ЧЕРНОБЫЛЬСКОЙ И ФУКУСИМСКОЙ КАТАСТРОФАХ, А ТАКЖЕ В ПРОЦЕССЕ ДОБЫЧИ И ИЗМЕЛЬЧЕНИЯ РУДЫ. ИСТОЧНИК: OUR WORLD IN DATA (ХАННА РИТЧИ И МАКС РОЗЕР)

в CMSR, поскольку это не позволило бы осуществить промышленное внедрение реакторов. Вместо этого датчане нашли, проверили и запатентовали другой замедлитель, существенно отстроившись таким образом от конкурентов. CMSR помещается в типовой 20-футовый контейнер, вырабатывает 100 МВт энергии, не требуя обслуживания и работая на одной загрузке топлива 12 лет. Помимо электроэнергии, такой реактор может обеспечить обогрев, горячую воду, опреснение на борту. Seaborg Technologies нацелена построить почти 9000 реакторов до 2040 года и тесно сотрудничает с Южной Кореей по вопросу строительства плавучих АЭС, которые смогли бы обеспечить энергией миллиардное население Юго-Восточной Азии, где не хватает возобновляемых источников энергии и в массе строятся угольные ТЭЦ.

«Пока на атомной энергетике сидит государство, она не получит распространения, — сказал Трольс Шонфельд, один из основателей и генеральный директор Seaborg Technologies, в своем выступлении на конференции SWITCH (Сингапурская неделя инноваций и технологий). — Нужно дать компаниям возможность строить на частные средства и выводить свои продукты на рынок. Это будет переворот на энергетическом рынке, и если он состоится,

то атомная энергия будет дешевле, чем угольная сегодня. Энергетическая индустрия медленная и неповоротливая, и я думаю, что для менее инерционной морской отрасли сейчас самое время вписаться в это и использовать свою инфраструктуру, чтобы войти на энергетический рынок со стороны моря».

## НАУКА ПРОТИВ ОБЩЕСТВЕННОГО МНЕНИЯ

На вопрос о перспективах появления атомных суперяхт, который задали Питеру Люрсену, владельцу Lürssen Yachts, на очередной онлайн-сессии Lürssen Live!, тот ответил вполне однозначно. «Я судостроитель, а не ученый-ядерщик, и думаю, что в обозримом будущем мы, возможно, раньше увидим на яхтах топливные ячейки, чем атомные реакторы, поскольку у последних много тревожных звоночков, — сказал он. — Я знаю, что идут исследования, но ядерные составляющие до сих пор остаются критичными».

Другого ответа от представителя немецкой верфи вряд ли стоило ожидать, ведь еще с начала 1970-х годов в Германии выражены антиядерные настроения, а десять лет назад

правительство Ангелы Меркель пообещало к 2022 году закрыть все атомные станции в стране. Без государственной поддержки у Lürssen Yachts, как и у других немецких верфей, нет шансов продвинуться в этом направлении.

Италия тоже состоит в этом лагере, поэтому надеяться можно было бы только на голландские верфи, которые, пожалуй, взялись бы за строительство атомных яхт, будь на то разрешение. В отличие от предыдущего руководства Нидерландов, нынешнее правительство страны приветствует атомную энергетику, и опрос общественного мнения 2019 года показал, что больше половины респондентов поддерживают строительство новых АЭС. Однако без зеленого света из Брюсселя Нидерланды вряд ли начнут что-либо делать в этом направлении.

«Безуглеродный мировой баланс не представляется мне как исключительно водородный, — сказал Алексей Лихачев, генеральный директор Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» на ПМЭФ-2021 в рамках заседания «Тренд на декарбонизацию: как будет меняться мир?». — Думаю, что не только мы, но наши дети и внуки будут использовать разные источники энергии. <...> Особую роль я отвожу атомной энергетике, и [с ней] ситуация в мире непростая. Москва, Вашингтон, Лондон и Париж считают атомную энергетику абсолютно чистой, безуглеродной и поддерживают ее развитие. При этом в Брюсселе вопрос о признании «зеленой» и устойчивой атомной энергетики не решен. Почему — вопрос сложный. Думаю, что он пахнет не экологией и не экономикой. Он пахнет, очевидно, политикой».

В начале года научный центр Еврокомиссии выпустил отчет об экологических аспектах атомной энергетики, чтобы депутаты Европарламента могли принимать информированные и взвешенные решения, обсуждая, насколько целесообразно поддерживать атомные технологии как один из альтернативных источников энергии при отказе от ископаемого топлива. Из этого отчета следует однозначный вывод: атомная энергетика не хуже и не опаснее других способов получения энергии, а суммарные выбросы парниковых газов при производстве электроэнергии с помощью атомных технологий на протяжении всего жизненного цикла сравнимы с таковыми для ветро- и гидрогенерации энергии. Таким образом, нет причин исключать атом из европейского «Зеленого пакта» и регламента EU Taxonomy, в котором собраны рекомендации для инвесторов. В ближайшее время в Таксономию внесут поправки, и если туда все же добавят современные атомные технологии, то это станет важным шагом для их развития. «Гринпис» ожидаемо раскритиковала отчет, заявив, что «он опасно оптимистичен и его составляли заинтересованные лица с целью поглотить жизненно необходимое финансирование для поддержки умирающей технологии». Вместе с тем Франция, шесть стран Восточной Европы и почти полсотни европейских НКО призвали президента Еврокомиссии поддержать атомную энергетику.

Программы по разработке жидкосолевых реакторов есть в Китае, в России и в Евросоюзе, однако больше всего ресурсов в них вкладывают американцы, что в первую очередь связано с плавучими АЭС. За компанией TerraPower стоит

# Атомная энергетика не хуже и не опаснее других способов получения энергии

лично Билл Гейтс — человек с колоссальными ресурсами, рациональным материалистическим подходом и желанием решать глобальные проблемы. Однако на общественное мнение сильно влияет неоправданный страх перед гражданскими ядерными технологиями. Люди боятся радиации, считая, что все ее формы губительны, но при этом не отдают себе отчет в том, что она ежедневно воздействует на всех нас.

«Пришло время открыть этот ящик Пандоры и критически взглянуть на факты, которыми нас потчуют СМИ, — говорит Микал Боу. — «Зеленые» повсеместно выступают с заявлениями о насущных экологических проблемах, изменении климата и загрязнении океана, но при этом критикуют реальную возможность интегрировать в жизнь зрелую технологию с нулевыми выбросами. Общество верит им, ведь корни людского страха перед атомной энергией уходят в годы холодной войны, когда сформировалась врожденная связь между атомной энергией и ядерным оружием.

Это очень неудачное следствие, ведь такой связи больше нет, особенно для новых технологий. Молодое поколение начинает понимать это, и общественное мнение постепенно меняется. Чем больше мы говорим об этом, тем быстрее передовые атомные технологии придут в нашу жизнь. Не думаю, что будущие поколения простят нам, если мы сейчас будем канителиться с разными источниками энергии, а в итоге так и не шагнем вперед и не изменим сложившийся подход. Сейчас мы стоим на развилке и можем, конечно, пойти путем подстраивания под многочисленные существующие и грядущие правила и стандарты, а можем сказать себе, что теперь самое подходящее время серьезно посмотреть на инновации и совершить качественный скачок, как это было с переходом от парусных к паровым судам». **МВУ**

# ALFA 50

Текст: **Алексей Кириллов**

Фото: **Team for Design**

Венецианская студия Team for Design известна целым рядом любопытных проектов, среди которых концепт Alfa 50, созданный для 50-метровой технической платформы итальянской верфи Rossinavi. Впрочем, концептом его называть не совсем правильно, поскольку с этим дизайном уже построена и передана владельцу яхта *Eleonora IV (EIV)*, о которой мы подробно рассказали в одном из предыдущих выпусков. Однако по просьбе заказчика *EIV* была значительно модифицирована под его нужды, тогда как оригинальные идеи основателя Team for Design Энрико Гобби и его коллег, выраженные в дизайне Alfa 50, все еще ждут воплощения.

Создавая Alfa 50, Энрико Гобби черпал вдохновение из автомобильного мира и выбрал в качестве прообраза итальянскую марку Alfa Romeo. «Мы очень гордимся этим брендом с богатой историей и существенным вкладом в автомобильный дизайн, — поясняет он. — Эти спортивные автомобили отличаются массой стильных деталей, и, взяв Alfa Romeo за основу для нашего концепта, мы подчеркнули значение марки для всего итальянского дизайна».

Связь Alfa 50 с именитыми автомобилями просматривается прежде всего в декоративной «радиаторной» решетке на вертикальном, приплюснутом в верхней части форштевне. Именно он является одной из главных изюминок предложенного концепта, отчего стремительная в своих наружных линиях яхта ассоциируется не только с современной Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio, но и с винтажной классикой вроде Alfa Romeo 8C конца 1930-х годов. Любопытно, что на *Eleonora IV* эту решетку снабдили яркой светодиодной подсветкой, отчего она стала легкоузнаваемой не только днем, но и в темное время суток.

Основные отличия исходного концепта Alfa 50 от уже реализованного проекта Vector 50 (*EIV*) заключаются в планировке кормовой и носовой частей судна. «По просьбе заказчика мы наделили *EIV* более классическим закрытым «пляжным клубом» с купальной платформой, тогда как у Alfa 50 корма полностью открыта, — поясняет Энрико Гобби. — В ее случае мы отошли от консервативного дизайна и соединили лежащий у самой воды «пляжный клуб» с кокпитом главной палубы, создав уникальное пространство для отдыха». Центральное место в этой композиции занимает бассейн со стеклянной стенкой: за счет выложенных мозаикой подводных лавочек он не столько плавательный, сколько созерцательный, поскольку из этой точки открывается великолепный панорамный вид на окрестности. Визуально легкие дуги надстройки, плавно спускающиеся с уровня верхней палубы к самой воде, превращают всю эту единую



«Мы отошли  
от консервативного  
дизайна и создали  
на борту Alfa 50  
уникальные  
пространства  
для отдыха».

Энрико Гобби, основатель  
студии Team for Design



Длина  
**48,80 м**  
Ширина  
**8,90 м**  
Осадка  
**2,30 м**  
Вместимость  
**< 500 пер. г**

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

Максимальная  
скорость  
**19 узлов**

Крейсерская  
скорость  
**15 узлов**

Запас хода  
**3600 миль  
(на 10 узлах)**

Пассажиры  
**10 чел.**

Экипаж  
**9 чел.**

Дизайн  
**Team for Design /  
Arrabito Naval  
Architects**



ОТКРЫТАЯ ДВУХУРОВНЕВАЯ  
ЗОНА ОТДЫХА ОБЪЕДИНИЛА  
В СЕБЕ КОКПИТ  
И «ПЛЯЖНЫЙ КЛУБ»



ПЛАНИРОВКА НОСОВОЙ  
ПАЛУБЫ ALFA 50 ВЕСЬМА  
НЕОБЫЧНА, ОСОБЕННО  
ДЛЯ ЯХТЫ ТАКОЙ ДЛИНЫ



ЭТА ПРИВАТНАЯ  
«ЛАКУНА» НА ГЛАВНОЙ  
ПАЛУБЕ ЯВЛЯЕТСЯ  
ПРОДОЛЖЕНИЕМ  
МАСТЕР-КАЮТЫ



кормовую зону в своеобразный двухуровневый шатер, где солнечные пятна перемежаются с тенистыми участками.

Не менее интересно выполнена компоновка носовой части яхты, где перед каютой владельца обустроена необычная полузакрытая зона, соединенная с носовой палубой. Надстройка в этом месте заметно расширяется, образуя своего рода полубалконы, придающие яхте мускулистый облик.

«Это весьма новаторское решение для 50-метровой яхты, ведь подобные планировки обычно встречаются лишь на гораздо более крупных судах, — говорит Энрико Гобби. — Представьте, что владелец выходит из своей спальни и оказывается в совершенно приватной лаунж-зоне с джакузи и тренажерами на открытом воздухе. Оттуда по трапу можно подняться наверх и выйти на носовую палубу, где обустроена еще одна уютная и скрытая от посторонних глаз зона отдыха с диванами и лежаками».

Из-за того что на борту широко используются стеклянные ограждения, может показаться, будто эта нижняя терраса застеклена и полностью изолирована от окружающей среды, однако это не так. Проход между палубами (равно как и «окна» в бортах) остается открытым и в шторм служит для отвода попадающей на носовую палубу воды. Впрочем, на стоянке террасу легко закрыть от солнца, ветра и посторонних глаз интегрированными в конструкцию шторками.

«Важно понимать, что вместимость Alfa 50 не превышает 500 рег. т, — поясняет Энрико Гобби. — Нижняя терраса фактически является частью мастер-каюты, но при этом формально считается открытой зоной, которая исключена из общего объема судна. Как следствие, по площади открытых палуб Alfa 50 превосходит большинство спортивных суперяхт сходной длины, и нам удалось достичь этого, не жертвуя наружным дизайном».

Team for Design позаботилась и о предварительных эскизах дизайна для основных гостевых помещений на случай, если заказчик решит целиком доверить ей оформление интерьеров. Студия предлагает визуально легкую и элегантную отделку в нейтральных тонах с такими титульными материалами, как лакированное темное дерево и природный камень. Выгодно подчеркнуть ее минимализм призваны тщательно проработанные детали из натуральной простроченной кожи, декоративные металлические вставки и затейливые светильники их латунных трубочек. Поскольку проект адресован совершенно разным потенциальным владельцам, эти эскизы служат скорее некой нейтральной отправной точкой для их фантазии, нежели финальным вариантом оформления, ну а Team for Design и Rossinavi всегда открыты для кастомных решений и помогут воплотить в Alfa 50 самые незаурядные задумки.

При сходной общей стилистике Alfa 50 выглядит более стремительной и агрессивной по сравнению с чуть более степенной, но отнюдь не лишенной спортивного характера *Eleonora IV*. Подчеркнутое стилистическое родство с прославленным автомобильным брендом, новаторские планировки и все необходимое для роскошного отдыха в стиле *slow life* заставляют обратить внимание на этот проект и невольно задаться вопросом: а какой стала бы моя жизнь на борту этой яхты? **MBY**





FERRETTIGROUP

PERASHING

Riva



CUSTOM LINE



Riva

Riva

Riva

Riva

Riva

# СТАЛЬНАЯ МЕЧТА КАРЛО РИВЫ

В Анконе спустили на воду второй корпус Riva 50 Metri – 50-метровой и крупнейшей на данный момент модели итальянской верфи Riva.

Текст: **Ольга Селезнева**

Фото: **Riva Yachts**

Длина  
**49,90 м**

Ширина  
**8,70 м**

Осадка  
**2,63 м**

Водоизмещение  
**515 т**

Запас топлива  
**55 т**

Запас воды  
**13 т**

Мощность  
**2680 л.с.**

Каюты  
**6**

Экипаж  
**9 чел.**

Карло Рива – человек-легенда не только итальянского, но и мирового яхтостроения. Он имеет прямое отношение к созданию самого образа *dolce vita* 1950–60-х годов, когда все *glitterati*: кинозвезды, спортсмены и состоятельные тусовщики – считали своим долгом иметь одну из его *runabouts*, сияющую хромом и полированными краснодеревыми бортами.

Потом модели Riva подросли и благодаря новым технологиям сильно изменились (это уже была эпоха гениального дизайнера Мауро Микеле), но именно эти деревянные «джентльменские лодки» первыми приходят на ум, когда говорят о Карло Риве.

Впрочем, у него всегда была мечта строить крупные яхты – более мореходные, просторные и комфортабельные, но все так же несущие на себе «знак качества» Riva.



Проблема была в расположении верфи, запертой далеко от моря, на южном побережье озера Изео, неподалеку от Милана. К тому же, не желая при переходе в новый сегмент случайно разрушить таким трудом заработанную репутацию, Рива предпочел наблюдать за процессом появления на рынке все более крупных стальных яхт. Их в 1950-е годы уже строили немало, но только не в Италии, поэтому подходящего бизнес-партнера Рива решил поискать в Северной Европе.

## RIVA И ГОЛЛАНДЦЫ

Дискуссия с другом и клиентом Фредди Хайнекенем на London Boat Show 1959 года привела Карло в голландский Алсмер, где его впечатлил семейный бизнес верфи De Vries. Голландцев, в свою очередь, впечатлило суперсовременное производство Riva в Сарнико, менеджмент и тщательно спланированный модельный ряд. В общем, им было чему поучиться друг у друга, и вскоре счастливый альянс представил свою первую 22-метровую модель Caravelle. Компания Riva разрабатывала дизайн и финансировала, верфь De Vries строила, и с 1961 по 1968 год на свет появилось семь Caravelle и один Atlantis.

## ПРОДОЛЖЕНИЕ В ИТАЛИИ

Все бы прекрасно продолжалось и дальше — Карло Рива ценил и профессионализм голландцев, и идеальные для тестов условия Северного моря. Но... «В какой-то момент мне надоело постоянно мотаться в Голландию, и я решил все же подыскать итальянскую верфь». Ею стала CRN в Анконе, которая с 1970 по 1978 год построила для Riva семь яхт: пять Marco Polo длиной 23,5 м и две 30-метровые Vespucci, одна из которых предназначалась лично для Карло Ривы. Тем не менее стальных яхт, выпущенных именно под брендом Riva, так и не было аж до 2019 года, когда на верфи Riva Superyachts Division в Анконе была спущена на воду первая 50-метровая Riva по имени *Race*.

Второй корпус, названный *Fifty*, передали владельцу спустя два года — этой весной, в ходе приватной церемонии на верфи. *Fifty* останется частной яхтой, поэтому мы можем лишь оценить ее строгие чистые линии внешнего облика, конфигурацию палуб, экспрессивный форштевень и опущенные прямо к ватерлинии полосы остекления в корпусе. Впрочем, на примере *Race* можно понять, что находится внутри, хотя следует учитывать: планировка и отделка каждой Riva 50 Metri полностью индивидуальны.



ЛАУНЖ В КОРМОВОМ КОКПИТЕ ГЛАВНОЙ ПАЛУБЫ. СВОБОДНО СТОЯЩАЯ МЕБЕЛЬ ПОЗВОЛЯЕТ МЕНЯТЬ ОБСТАНОВКУ ПО ЖЕЛАНИЮ



РУЛЕВАЯ РУБКА В НОСОВОЙ ЧАСТИ  
ВЕРХНЕЙ ПАЛУБЫ. ПОБЛИЗОСТИ –  
КАЮТА КАПИТАНА



ПОД ЛЕЖАКОМ ДЛЯ  
ЗАГОРАНИЯ – ЛЮК  
В ГАРАЖ ДЛЯ ТЕНДЕРА  
И ВОДНЫХ «ИГРУШЕК»,  
А НА ПАЛУБЕ МОЖНО  
РАЗМЕСТИТЬ ЕЩЕ ДВА  
ГИДРОЦИКЛА

## RIVA 50 METRI: ПРОЕКТ

Проект создавался в сотрудничестве с Комитетом стратегических разработок Ferretti Group, куда входит Riva, и дизайн-бюро Officina Italiana Design, чьи основатели Мауро Микеле и Серджио Беретта давно отвечают за облик всех моделей Riva — и снаружи, и внутри. Поэтому опознать «фирменный стиль» в Riva 50 Metri можно без труда.

При вместимости менее 500 рег. т Riva 50 Metri предлагает комфорт более крупных суперяхт: пространство всех пяти палуб идеально оптимизировано, чтобы обеспечить максимальную конфиденциальность владельцу и возможность свободно перемещаться команде, выполняя свою работу. В общей сложности *Race* рассчитана на 10 гостей и 9 членов экипажа.

Для открытых палуб владелец выбрал свободно стоящую мебель, чтобы менять обстановку по желанию. Для оптимизации веса вся мебель и потолки изготовлены с использованием инновационного материала Nomex, который применяется в аэрокосмической индустрии благодаря его легкости, устойчивости к износу и перепадам температур. В помещениях — сбалансированное сочетание серых тонов и красного дерева с акцентами из нержавеющей стали.

Изысканные ковры чередуются с полом из белого мрамора Аруано. Другой сорт — Statuarietto — использован для кофейных столиков. Похожий, но с более темными прожилками, можно увидеть в отделке ванных комнат, где его фактуру подчеркивает решетчатый потолок из красного дерева с лакированными деталями по периметру (визуально это увеличивает высоту). Наконец, на борту *Race* создана уникальная, полностью настраиваемая система освещения из точечных светильников, позволяющая регулировать яркость и создавать особые «сценарии» подсветки благодаря сложной бортовой системе домашней автоматизации Lutron.

## ГЛАВНАЯ ПАЛУБА И «ПЛЯЖНЫЙ КЛУБ»

Просторный «пляжный клуб» формируют откидывающиеся транец и фрагмент правого борта в корме. Они служат террасами над водой, откуда карбоновые трапы позволяют комфортно сходиться в воду. А терраса правого борта — еще и удобное место для причаливания тендера Williams DieselJet 625; рядом — гараж для него и система спуска/подъема.

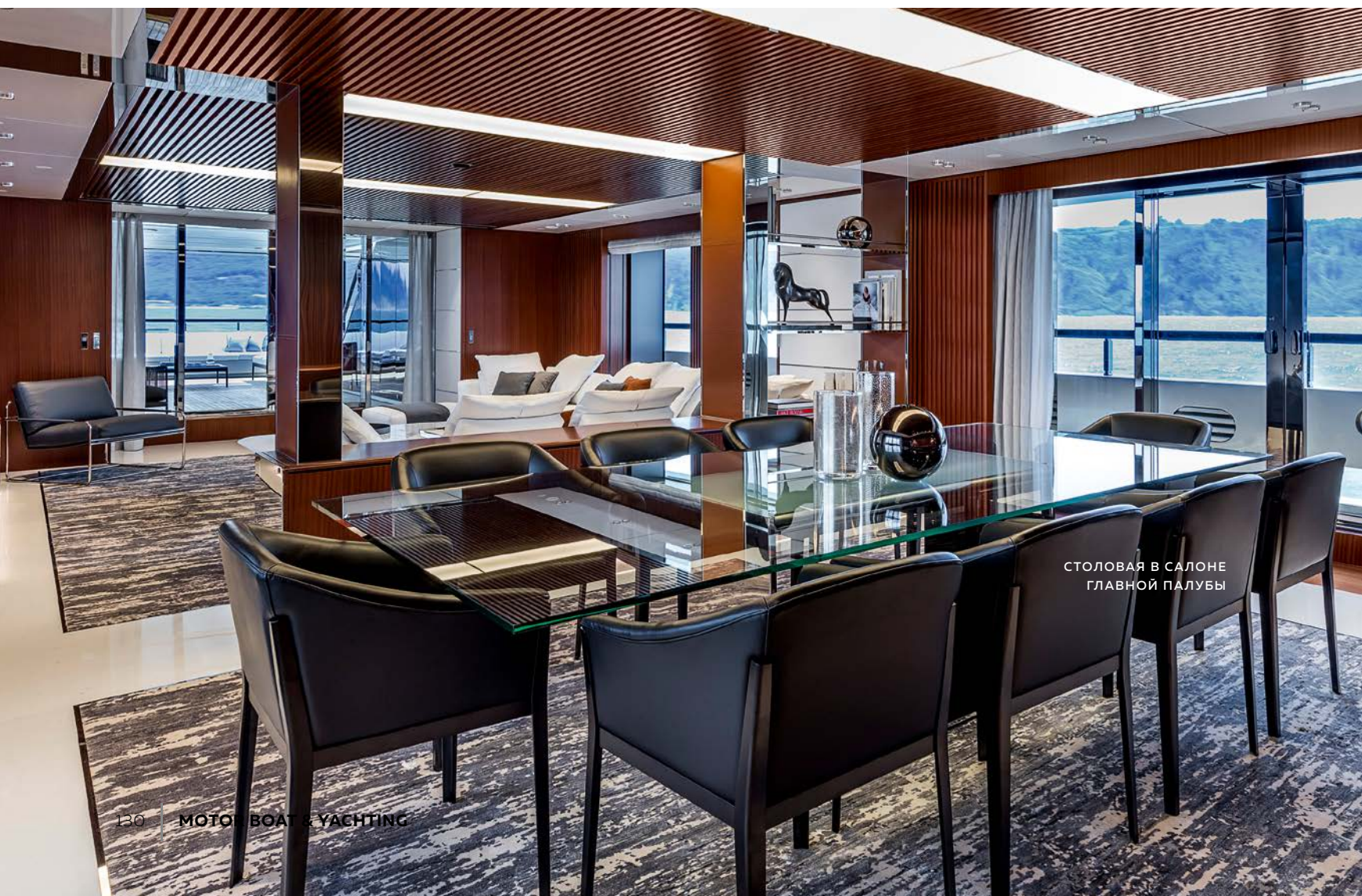
В кокпите, на корме главной палубы, с потолка на выдвигном механизме опускается телевизор диагональю 55", а стеклянные двери в салон выполнены так, чтобы открываться полностью. При входе — гостиная с еще одним телевизором, дальше в нос — столовая, а вся носовая часть отдана под апартаменты владельца. Их площадь 70 кв. м владелец *Race* решил разделить на три зоны: кабинет, спальню и приватную гостиную с медиапространством и прозрачной стеной, которую при необходимости можно закрыть внутренней шторой. Здесь сразу две ваннные комнаты и отдельная гардеробная; благодаря конструктивным мероприятиям на основе анализа вибраций уровень шума в каюте владельца на крейсерской скорости составляет менее 40 дБ(А), что фактически означает полную тишину. В плане декора здесь преобладает минимализм: сталь, кожа, мрамор, — а оттенки серого чередуются с красным деревом.

## ВЕРХНЯЯ ПАЛУБА И САНДЕК

В кормовой части верхней палубы расположена столовая на 14 персон, сверху защищенная свесом флайбриджа, а по бортам — опускающимися на электроприводе стеклянными панелями. Дальше в нос — уютный салон с диванами и креслами. Между двумя этими зонами установлен скрытый телевизор с поворотной системой, что обеспечивает удобный просмотр с обеих сторон. Далее — буфет с винным хранилищем, небольшая кладовая с кухонным лифтом и, через коридор, обширная ходовая рубка с прилегающей к ней капитанской каютой.

Трап с кормовой террасы ведет на сандек — огромную зону отдыха площадью 120 кв. м, из которых около 90 кв. м находится под хардтопом. В тени обустроены обеденная зона с барбекю, лаунж с диванами и «всплывающим» телевизором, а также фантастический бассейн с гидромассажем; в корме, под открытым небом, расставляются шезлонги.

Из кормовой части верхней палубы по левому борту можно попасть в носовую зону отдыха перед рубкой. Здесь есть обширный лежак для загорания, а под ним — люк в гараж для тендера и водных «игрушек». «В открытую» на носовой палубе стоят еще два гидроцикла, которые спускают на воду при помощи спрятанной в гараже шлюпбалки.



СТОЛОВАЯ В САЛОНЕ ГЛАВНОЙ ПАЛУБЫ



МАСТЕР-КАЮТА. РАСПОЛОЖЕННЫЕ  
В НОСОВОЙ ЧАСТИ ГЛАВНОЙ  
ПАЛУБЫ АПАРТАМЕНТЫ  
ВЛАДЕЛЬЦА В ОБЩЕЙ СЛОЖНОСТИ  
ЗАНИМАЮТ 70 КВ. М

## НИЖНЯЯ ПАЛУБА

На миделе здесь четыре гостевые каюты с ванными комнатами. Используемые в отделке рейки из красного дерева типичны для элегантного дизайна Riva. Другие знаковые детали — изготовленные на заказ дверные ручки, отделанные кожей шкафы, изголовья кроватей в стальных рамках, что придает интерьеру глубину. А все телевизоры замаскированы в зеркальных панелях.


В носовой части — четыре каюты для экипажа, все с собственными ванными комнатами. Даже в этих «служебных» помещениях, где преобладают серые тона, нет ничего случайного: каждое решение является примером функционального дизайна и воплощением эстетики Riva. У команды есть собственный салон-столовая, а расположенный поблизости камбуз оборудован холодильными и кладовыми помещениями, а также кухонным лифтом, позволяющим обслуживать верхние палубы. Еще ниже находятся бортовые системы, технические и хозяйственные помещения, в том числе прачечная.

## ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

На первом корпусе Riva 50 Metri стоят двояные двигатели MTU 8V 4000 M63, выдающие по 1340 л.с. на 1800 об/мин. Они обеспечивают лодке крейсерскую скорость 14 узлов и максимальную 15,5 узла — немало для такой яхты со стальным корпусом и носовым бульбом. В экономичном режиме на 11 узлах яхта при запасе топлива 55 т способна пройти свыше 3500 миль, что обеспечивает ей трансатлантическую автономность — впервые в истории Riva. **MBY**



ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ  
В ОТДЕЛКЕ ТОНКИЕ  
РЕЙКИ ИЗ КРАСНОГО  
ДЕРЕВА ТИПИЧНЫ ДЛЯ  
СТИЛЯ RIVA



В Авачинской бухте весна,  
А впрочем, мы скажем иначе.  
Поверь, возвратятся, Авача,  
В родные края корабли.  
Камчатского солнца блесна  
Сверкнет сквозь усталые мачты,  
Желая тепла и удачи  
Всем жителям этой земли.

**Александр Гейнц и Сергей Данилов,  
«В Авачинской бухте туман...»**

Прилетевшего с запада страны человека может удивить, что все маломерные моторные прогулочные суда на Камчатке называют катерами, будь то крохотный каютный «Бриз» дальневосточного производства или солидная 25-метровая европейская флайбриджная яхта. Надо сказать, привыкших к более точной классификации людей это поначалу озадачивает, но к такому скоро привыкаешь. Гораздо сложнее примириться с контрастом красоты могучего океана и унылостью людского обиталища на его берегах. Стараясь не обращать внимания на городскую архитектуру, ветхость жилого фонда и качество дорог Петропавловска-Камчатского, мы сразу отправились выяснять то, за чем приехали, а именно: состояние и особенности местного яхтинга.



# КАМЧАТКА ЯХТЕННАЯ

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**

Фото: **Кирилл Невоструев,**

**Дина Стурза,**

**Антон Черкасов-Нисман,**

**Кристина Щербина**

На 311 тысяч жителей Камчатки приходится около 18 тысяч зарегистрированных в ГИМС маломерных судов — в четыре раза больше на душу населения, чем, например, в Самарской области. Однако сопутствующая инфраструктура при этом практически отсутствует.

«Единственное, что может привлечь сюда яхтсменов, — это природа, — рассказывает Юрий Овсянников, капитан парусной яхты *Svarga*, которого мы встретили на причале самой крупной стоянки прогулочных судов у Морвокзала. — Здесь очень много фьордовых бухт, каждая из которых по-своему уникальна. На мой взгляд, тот же Владивосток в отношении природы беднее, а мне есть с чем сравнивать. Сезон на Камчатке не такой уж и короткий: официально навигация открывается 15 апреля, и ходим мы до конца октября. В прошлом сезоне в Петропавловске-Камчатском насчитывалось порядка 15 парусных яхт, а в этом году должны прийти еще семь-восемь. Все лодки не новые, гонят их из Владивостока, Японии и Кореи. Малочисленность флота обусловлена прежде всего особенностями инфраструктуры, а точнее, ее отсутствием, плюс стоянка здесь достаточно дорогая. В прошлом году цена за место для моей 9-метровой яхты составляла 25 000 руб./мес., а в этом ее, естественно, еще накрутят. Владельцы стоянки, расположенной на территории бывшего судоремонтного завода, гордо заявляют, будто она лучшая на всем побережье, но вы сами видите, что тут происходит».

Действительно, стоянка на территории порта гораздо больше походит на неухоженную промзону, нежели на марину, и призывы судовладельцев что-то изменить остаются неслышанными. Учитывая внешний вид и состояние самого города, надеяться на то, что по соседству с хладокомбинатом, угольной и металлической гаванями, причалом ГСМ и филиалом «Нацрыбресурсов» появится цивилизованный яхт-клуб, пока не приходится. А посему, выкладывая 120–140 тыс. рублей за место для 60–80-футовой яхты у необорудованной причальной стенки, нужно готовиться к тому, что вместо облагороженной набережной с ресторанчиком или хотя бы хозблоком придется любоваться на елочки, тянущиеся к небу в окружении ржавого металла и осыпающегося бетона...



ПРИЧАЛЫ ЯХТ-КЛУБА MOORING TIN В БУХТЕ БАБЬЯ

Городские власти нейтральны к яхтингу: от них нет поддержки и помощи, но нет и препон, а потому неравнодушными к этому увлечению людьми движет голый энтузиазм.

«Разрешение на водопользование здесь получить несложно, ибо нет конкуренции, — рассказывает Алексей Кириленко, владелец яхт-клуба *Mooring Tin*, что находится на окраине города в бухте Бабья. — Был момент, когда у нас собирались строить марину, но потом, оценив инвестиции, к этой идее охладели. Сейчас в нашем яхт-клубе 50 стояночных мест у самодельных, максимально экономичных понтонов, и мы строим новые, чтобы удвоить вместимость».

*Mooring Tin*, который здесь чаще называют «стоянкой на ЖБФ» (рядом расположена жестяно-баночная фабрика), уже гораздо больше похож на типичный социальный финский яхт-клуб, где с причалами соседствует административное здание, а на охраняемой территории зимуют вытасщенные на берег лодки. Жаль только, что вид на Авачинскую губу портит скопище ржавеющих посудин, включая последнюю на Камчатке подлодку проекта «Варшавянка» и вросший в ил у самых причалов клепаный остов какого-то судна. Картина на третьей более или менее крупной стоянке «Морской ветер», расположенной в бухте Богородское озеро, тоже не обнадеживает: прогулочные катера притулились у старой бетонной причальной стенки и незамысловатых причалов вперемешку с разномастными промысловыми и рабочими судами.

## КАК ЗДЕСЬ САНОЧКИ ВОЗИТЬ?

Вопрос зимнего хранения прогулочных судов на Камчатке стоит крайне остро: все, что не влезает в автомобильные гаражи, приходится оставлять под открытым небом.

«Кто-то строит собственные ангары, другие закатывают лодки в пленку за сотни тысяч рублей, вызывая для этого людей из Владивостока, — рассказывает Дмитрий Остапчук, капитан яхты *Ruby 65*. — Отапливаемых помещений для зимнего хранения у нас нет, и единственная реальная альтернатива — уходить в теплые страны».

Именно так поступают многие владельцы не только крупных моторных, но и небольших парусных яхт. Проведя на Камчатке лето и осень, они отправляются зимовать в Южную Корею и на Филиппины через Владивосток и Японию, причем остаются там вместе с лодками, ибо жить в этих странах дешевле, чем дома. Затраты на топливо при этом частично покрываются сэкономленными на спуске и подъеме судна средствами. В Петропавловске четыре плавкрана типа «Черноморец» грузоподъемностью до 100 т, которые могут за один подход скинуть или поднять любую из имеющихся яхт. Однако проблема в том, что два из них принадлежат военным, а посему планировать что-либо очень сложно, тогда как два других поочередно выходят из строя. Как следствие, значительная часть яхт все еще остается куковать на берегу в ожидании спуска, когда сезон уже начался.

Не лучше обстоит дело и с сервисом: все приходится чинить и обслуживать своими руками.



КОГДА-НИБУДЬ В ГОРОДЕ  
ПОЯВИТСЯ НАСТОЯЩАЯ  
МАРИНА, А ПОКА ЯХТЫ  
ЮТЯТСЯ В ПРОМЗОНАХ



ЯХТЕННАЯ СТОЯНКА  
В ПОРТУ У МОРВОКЗАЛА —  
САМАЯ КРУПНАЯ  
В ПЕТРОПАВЛОВСКЕ



ЯХТЕННАЯ СТОЯНКА  
«МОРСКОЙ ВЕТЕР»  
В БУХТЕ БОГОРОДСКОЕ  
ОЗЕРО

«Чего я уже только не переделал, в том числе методом проб и ошибок, — делится с нами Дмитрий Остапчук. — Авторизованных сервисов у нас нет, специалист по двигателям приезжает из Владивостока, и приходится под него подстраиваться. Частники, как правило работавшие в торговом или рыболовном флоте и в глаза не видевшие “Азимуты” и “Ферретти”, действуют по наитию, поэтому результат гарантирован не всегда. Капитаны, которые приходят на яхты в основном с большого флота, сначала думают, что работа эта — не бей лежачего, но реальность оказывается совсем другой».

Ни одного магазина с дельными вещами, красками, запчастями и прочими яхтенными товарами в Петропавловске нет, поэтому все приходится везти из Владивостока или заказывать в Сети. Равно как нет тут компаний, специализирующихся на яхтенной косметике, клининге и электрике, вот и вынуждены владельцы небольших лодок и наемные капитаны становиться мастерами на все руки.



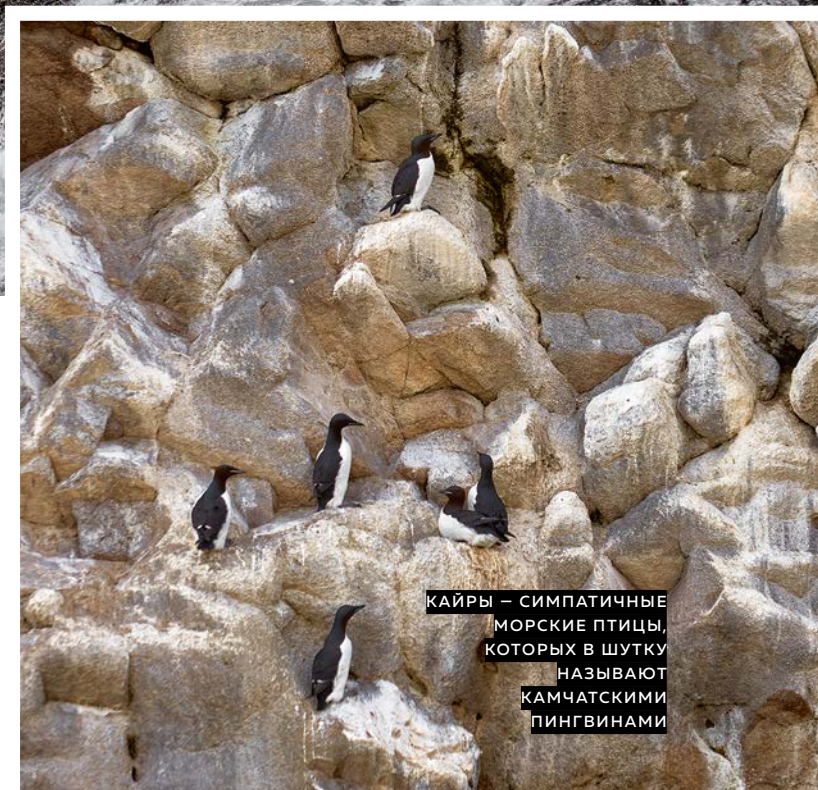
ОТКРЫТЫЙ ОКЕАН  
ЗА «ВОРОТАМИ»  
АВАЧИНСКОЙ  
ГУБЫ ВСТРЕЧАЕТ  
ВЕЛИКОЛЕПИЕМ МОРСКИХ  
ПЕЙЗАЖЕЙ  
И ОБИЛИЕМ ЖИВНОСТИ

## ОТДОХНУТЬ ИЛИ ЗАРАБОТАТЬ?

Несмотря на все эти проблемы маломерный флот на Камчатке постепенно растет, но лодки сюда покупают в основном не для отдыха, а для работы. Содержать яхту исключительно для собственного удовольствия здесь весьма накладно, а те, кто может себе это позволить, как правило, предпочитают держать ее за границей. В результате частных прогулочных судов длиной более 40 футов, которые регулярно или эпизодически не используются для извоза туристов, дайверов или рыбаков, на Камчатке единицы.

«Флот скоростных катеров и парусных яхт медленно, но все же растет в ответ на увеличение туристического потока, — поясняет Алексей Кириленко. — В прошлом году, например, никто не жаловался на недостаток фрахта. Основными клиентами здесь всегда были иностранные туристы, но хлынувшие на Камчатку после закрытия границ соотечественники полностью компенсировали их отсутствие».

Морские прогулки тут предлагают от самых коротких (выйти вечером в Авачинскую губу и встретить закат на фоне вулканов) до более длительных, занимающих целый день. Стандартные маршруты включают поход к скалам «Три брата», до острова Старичков, что лежит сразу за «воротами» губы, и в бухту Русскую, где морских животных и птиц еще больше и выше вероятность встретить



КАЙРЫ — СИМПАТИЧНЫЕ  
МОРСКИЕ ПТИЦЫ,  
КОТОРЫХ В ШУТКУ  
НАЗЫВАЮТ  
КАМЧАТСКИМИ  
ПИНГВИНАМИ

косаток. У камчатского чартера свои особенности: лодки без капитана в аренду здесь не сдают, а также не практикуют многодневные переходы с ночевкой пассажиров на борту, если только это не экспедиционные туры на Курильские или Командорские острова. В высокий сезон нередко поступают запросы на празднование дней рождения и свадебные прогулки, и чартерные операторы готовы обеспечить на борту достойный кейтеринг. По словам агентов, конкуренция на местном чартерном рынке присутствует, но не слишком острая, поскольку летом поток туристов даже избыточный, и заказы на будущий сезон сейчас начинают поступать, когда лодки еще не завершили текущий.

ПОЧТИ ВСЕ ВЛАДЕЛЬЦЫ  
ПРОГУЛОЧНЫХ  
ЯХТ НА КАМЧАТКЕ  
ЗАРАБАТЫВАЮТ  
ИЗВОЗОМ ТУРИСТОВ



## НЕ БЛАГОДАРЯ, НО ВОПРЕКИ

Задумывая прогулку на яхте, стоит заранее настроить себя на то, что удовольствие от нее могут испортить погода и военные. Алексей Кириленко рассказал, что однажды они посчитали количество ходовых дней, когда погода «шепчет» и «таможня дает добро»: получилось 60 за сезон. И если птичьи базары, каланов, китов, лежбища нерп и сивучей можно посмотреть и в пасмурный день, то, когда «хозяева» закрывают море из-за учений или вообще без объяснения причин, остается только томиться в ожидании и надеяться не опоздать на самолет. Военные считают Авачинскую губу своей собственностью, и гражданским судам не остается ничего другого, кроме как подчиняться установленным правилам, некоторые из которых могут оказаться весьма неожиданными. Например, в губе нельзя пересекать курс любого военного корабля, будь то даже самый тихоходный буксир. Его следует пропустить или обойти с кормы, на что уходит время и топливо. Чтобы выйти в море, необходимо сообщить об этом в несколько мест: заявиться у пограничников (в прошлом году это следовало сделать за четыре часа, теперь сократили до двух), доложить капитану порта, рейдовой службе «Восход»...

Экипажам яхт под иностранным флагом тоже следует готовиться к неожиданностям: их в любой момент могут развернуть или поставить к причальной стенке «до выяснения». Иностранные яхты в основном заглядывают в эти края, когда идут транзитом на Аляску или спускаются из Канадской Арктики. Кстати, до начала пандемии камчатские яхтсмены сами нередко ходили в гости к соседям.

«Регионы эти во многом похожи, только как бы немного перевернуты друг относительно друга,— поясняет Сергей, капитан яхты *Orca*, во время нашей прогулки к острову Старичков.— Камчатка южнее Аляски, но вода здесь холоднее и климат более суровый. Дело в течениях: у них теплое Аляскинское, которое берет начало от Куроисио, а тут



ЗВЕРИ ЗДЕСЬ  
НЕ СЛИШКОМ БОЯТСЯ  
ЛЮДЕЙ И ЖИВУТ  
В СВОЕМ РИТМЕ

холодное Курильское. Поэтому по берегам Камчатки растет в основном каменная береза, а на Аляске — ель, пихта, лиственница. Ну и туристов там три миллиона человек в год, а не триста тысяч, как у нас».

Отдельный вопрос — топливо. Привычных жителям европейской части России заправок на воде в Петропавловске нет. Пополнить запасы можно на стоянке в порту, где постоянно дежурит автоцистерна, но многие возят горючее в канистрах с автомобильных заправок или заказывают доставку туда, где есть причал и можно подъехать, а мест таких мало.

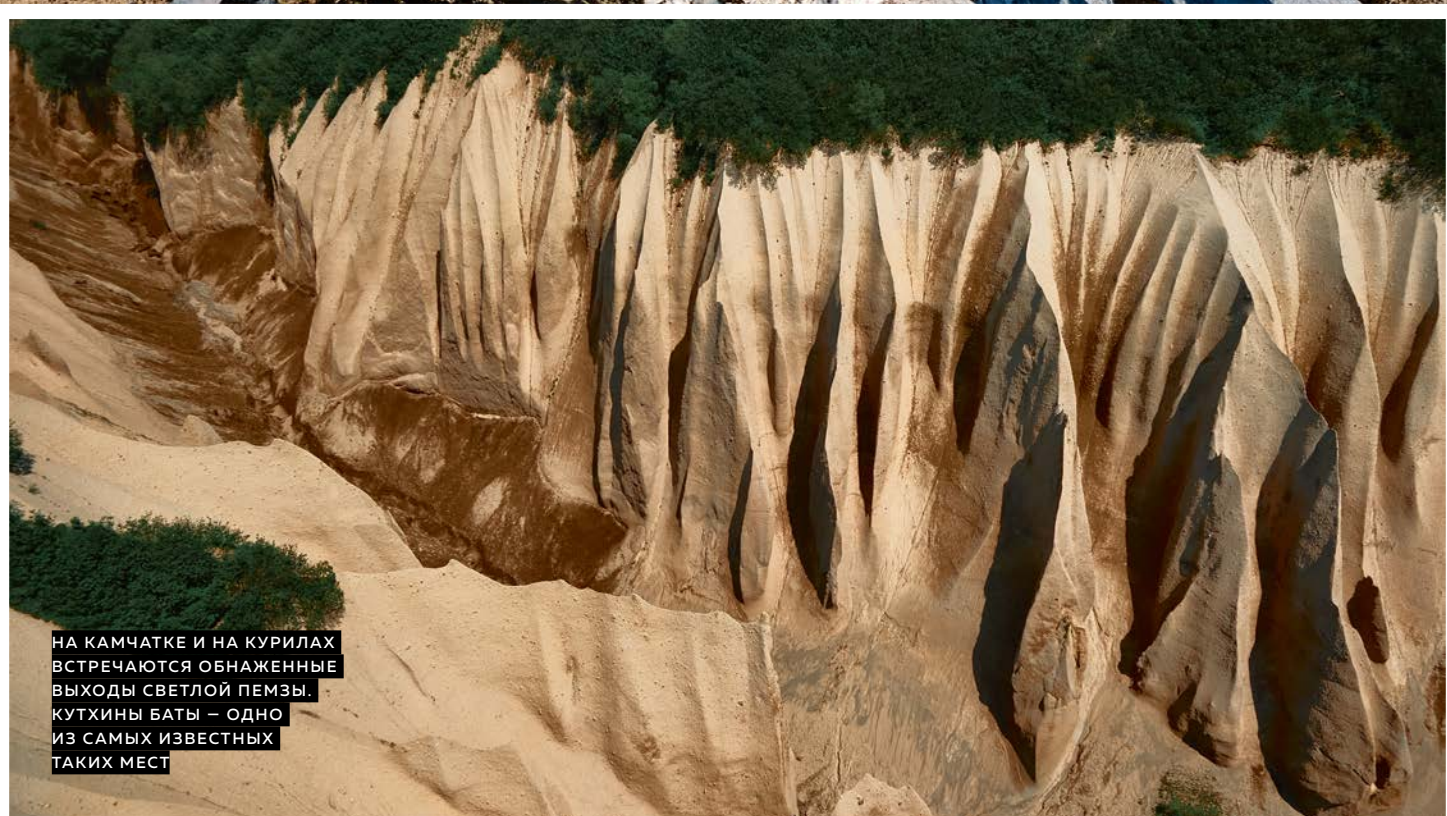
«На военных надеяться нечего, так как они ходят на флотском соляре и «Евро-5» для приличных моторов у них просто нет,— поясняет Дмитрий Остапчук.— В порту предлагают купить дизель «Евро-5» для яхт, но в реальности продают только честный «Евро-4». При бункеровке я каждый раз беру сертификат и пробник из этой партии. За сезон набирается целый ящик опломбированных пузырьков!»

Сложности со стоянкой, хранением и сервисом хотя и портят настроение, но не останавливают камчатских яхтсменов. Уже по первым минутам разговора с ними становится понятно: эти люди любят море и готовы мириться с недостатками инфраструктуры ради того, чтобы проводить время на воде.

«Признаюсь, что на покупку лодки меня сподвигла жена,— рассказывает Борис, хозяин небольшого каютного катера, с которым мы разговорились в яхт-клубе *Mooring Tin*.— В молодости она занималась туризмом, и сначала мы ездили отдыхать на машине в близлежащие бухты.



ВЕРТОЛЕТ ПОЗВОЛЯЕТ НЕ ТОЛЬКО ДОБРАТЬСЯ ТУДА, ГДЕ НЕТ ДОРОГ, НО И УВИДЕТЬ ПАЛИТРУ ЭТОЙ ЧАСТИ ПЛАНЕТЫ ТАК, КАК ОНА НЕ ВИДНА С ГРУНТА



НА КАМЧАТКЕ И НА КУРИЛАХ ВСТРЕЧАЮТСЯ ОБНАЖЕННЫЕ ВЫХОДЫ СВЕТОЙ ПЕМЗЫ. КУТХИНЫ БАТЫ – ОДНО ИЗ САМЫХ ИЗВЕСТНЫХ ТАКИХ МЕСТ

Но однажды она сказала мне: иди учись на “маломерника”, а деньги на лодку найдем. Сначала купили надувнушку, потом взяли катер. И теперь, когда приятели напрашиваются со мной на рыбалку, я им отвечаю, что в море хожу с женой! На борту мы никогда не ночуем, хотя каюта позволяет. Вместо этого предпочитаем спать на берегу в палатке.

Я действительно отдыхаю на воде и всегда говорю друзьям, что если бы они знали, как это здорово, то давно бы побросали свои машины. Заходишь в бухточку, встаешь на якорь, рыбачишь, загораешь, гуляешь по берегу...

Никакой суеты, и вокруг никого. Кстати, рыбацкая удача тут изменяет редко: без улова почти никогда не возвращаешься. У всех свои разведанные места на банках, которые стараются держать в секрете. Треска ловится до 18 кг, а в прошлом году на глубине 11 м я случайно поймал палтуса на 32 кг! Сначала решил, что какая-то тряпка зацепилась за снасть, а когда увидел в воде эту огромную спину, то глазам своим не поверил. Повезло, что тот не бушевал, пока его вытаскивали, а то ведь бывает, они такие свечи выделывают!»



## УВИДЕТЬ, ЧТОБЫ ВЕРНУТЬСЯ

Узнать Камчатку за один визит, отметив все пункты стандартной туристической программы с морской прогулкой, джип-туром на вулкан и вертолетными экскурсиями в Долину гейзеров и на Курильское озеро, не получится. Даже при самой благоприятной погоде она обеспечит лишь малую часть впечатлений, которые способен подарить этот удивительный регион. Чтобы увидеть как можно больше за короткий срок, нужны тщательно спланированные «гибридные» экспедиции с использованием водной и наземной техники, под руководством опытных гидов, лично исходивших Камчатку вдоль и поперек, а потому знающих, куда, когда и как добраться.

В качестве плавучей базы может выступить великолепно оснащенная яхта-эксплорер *Damen La Datcha* с различной техникой на борту или гораздо более скромное судно вроде дайвбота «Омега».

«Одной только лодки недостаточно, чтобы прочувствовать Камчатку, — уверен Константин Волошин, опытный инструктор и путешественник, выросший в этих краях. — Например, чтобы хорошо исследовать живописную береговую линию островов, не проходя мимо скал, на которые не ступала нога человека, нужны гидроциклы. Они позволят быстро и без суеты попасть туда, где можно поплавать с китами и косячками, понаблюдать за подводной вулканической активностью».

По словам Алистера Рейда, капитана *La Datcha*, многие charterные гости, уже успевшие побывать на Камчатке в этом сезоне, стремились проводить больше времени на суше в пешеходных прогулках.

«Лучший вездеход — это, конечно, сам человек, — говорит Константин Волошин, — но когда хочется посмотреть больше, нужна подходящая техника. Если высаживаться на берег в бухтах, то квадроциклы не помогут, ведь пешеходные тропы для них слишком узкие, а старые военные дороги давно заросли бамбуком и ольшаником. Летом по таким местам легче всего передвигаться на кроссовом мотоцикле. А там, где проедет четырехколесная техника, я советую мотовездеходы. Представьте, что у вас, скажем, день рождения, и судно доставляет вас вместе с друзьями на мыс Лопатка, где уже ждут подготовленные двух- или четырехместные багги. Это же просто бомба, когда под вами 195 сил и вы мчитесь по прибрежной полосе, поднимая в воздух песок и брызги. Высоко в небе светит солнце, вокруг плещется рыба, беснуются медведи... По пути к Курильскому озеру вы преодолеваете броды, заглядываете на горячие источники, а на подъезде пересаживаетесь в лодки с водометами, чтобы продолжить движение по воде, наблюдая, как сотни медведей ловят нерку. Такие впечатления остаются навсегда!»

Не менее захватывающей станет поездка на багги от мыса Африка до Усть-Камчатка, где можно вернуться на яхту или отправиться дальше, в Ключевской парк, чтобы побывать в одном из красивейших мест на планете — на стоянке Копыто, откуда открывается вид сразу на 12 вулканов. Если уйти морем вдоль восточного побережья на север,



В САМОМ НАЧАЛЕ  
КАМЧАТСКОГО ЛЕТА  
БЛАГОДАРИ ОСТАТКАМ  
СНЕГА ВИДЫ ЗДЕСЬ  
НЕ МЕНЕЕ ГРАНДИОЗНЫЕ,  
ЧЕМ ОСЕНЬЮ

то за Олюторским мысом вас встретит другая Камчатка, с необъятной, безлюдной, дикой тундрой. Береговая линия там густо изрезана фьордами, одни названия которых наводят на мечты об открытиях: бухта Наталии, бухта Анастасии, бухта Василия, бухта Экспедиции... Не верите? Найдите в Интернете советские топографические карты Генштаба и посидите над ними час-другой!

«Чтобы путешествие в эти места запомнилось еще лучше, возьмите с собой не только фотографа или видеооператора, но еще и летописца, чтобы тот составлял красивые словесные описания прожитых дней, — советует Константин Волошин. — Так в свое время поступили Беринг и Чириков, и потом их задокументированные труды приобрели научную ценность».

Чтобы познакомиться с коренными жителями Камчатки — ительменами и коряками, стоит подняться на север с другой стороны полуострова, вдоль его западного побережья. Там можно заглянуть в древний поселок Хайрюзово и посетить подлинное, не туристическое стойбище оленеводов в среднем течении реки Ичи. В тех же местах советуют побродить по берегам «ломаной реки» Вземлен, названной русскими казаками Лесной, и поискать поразительно красивые агатовые жеоды. Еще севернее, в «тупике» залива Шелихова, наблюдаются одни из самых высоких в мире приливов и отливов. Если в окрестностях Петропавловска наибольшая разница между большой и малой водой составляет около 2,2 м, то высота приливной стенки в Пенжинской губе достигает 13 м!

«Тем, кто массово возит туристов из Петропавловска в одни и те же места, экспедиционные истории не инте-



КИПЯЩИЕ ГРЯЗЕВЫЕ  
КОТЛЫ МЕСТАМИ  
ОБРАЗУЮТ НЕБОЛЬШИЕ  
КОЛОРИТНЫЕ ОЗЕРА



В МАЕ, ПЕРЕД САМЫМ ПРИХОДОМ  
НЕРКИ, ГОЛОДНЫЕ МЕДВЕДИ  
НЕТЕРПЕЛИВО ЖДУТ РЫБУ  
И ДЕЖУРЯТ ПО БЕРЕГАМ РЕК



В ДОЛИНЕ ГЕЙЗЕРОВ ПЕРИОДИЧЕСКИ СХОДЯТ СЕЛИ, КОТОРЫЕ МЕНЯЮТ ЕЕ ОБЛИК, «ЗАГЛУШАЯ» ОДНИ ГЕЙЗЕРЫ И ОТКРЫВАЯ ДРУГИЕ



«КАМЕННАЯ» КАМЧАТКА УДИВИТ ДАЖЕ ТЕХ, КТО НЕ ИНТЕРЕСУЕТСЯ ГЕОЛОГИЕЙ



ресны, никто не хочет этим заниматься, — заключает Константин Волошин. — Мы же создали чрезвычайно интересные, разноплановые по содержанию и сложности маршруты для тех, кто хочет посмотреть Камчатку не для галочки. Мы знаем, какая нужна техника, как обеспечить ее доставку в удаленные точки и выстроить остальную логистику, включая VIP-кейтеринг с привычной столичным жителям первоклассной кухней. Такие вещи действительно запоминаются на всю жизнь, но парадокс в том, что возвращаются сюда не многие. Причина тому — вовсе не унылый, лишенный уюта Петропавловск или почти полное отсутствие сервиса, а камчатский бурый медведь. Когда просыпаешься в палатке оттого, что он дышит за стенкой, становится не по себе. За день можно насчитать 60 особей, и это если ехать в группе вторым, а первый несколько не соврет, если скажет, что видел их больше сотни. Порой вокруг оказываются одновременно 30–40 медведей, и это нравится не всем».

Чтобы ожидания от путешествия по Камчатке оправдались, стоит просто заранее соотнести их с реальностью и ответить себе на вопрос: хочу ли я лично прикоснуться к удивительной красоте ее природы и своими глазами увидеть всех этих крупных морских и сухопутных животных? Готов ли я потратить время и средства, местами пожертвовав привычным комфортом, чтобы дышать воздухом экспедиции, переживая вместе с близкими новые открытия, и привезти в себе обратно нечто такое, что невозможно нигде и ни у кого позаимствовать? Если да, то Камчатка ждет вас... **МВУ**

# ВДОЛЬ ОГНЕННОЙ ГРЯДЫ

Текст: Алексей Кириллов

Фото: Оксана Беликова, Василий Коваль, Антон Черкасов-Нисман, Андрей Филонов

Где-то очень далеко, к востоку от России, существовала неизведанная легендарная земля. Никто ее не видел, а на тогдашних картах она изображалась по-разному. Чтобы добраться до нее от центра России, не хватило бы, наверно, и года. Слухи о ней ходили всякие, и называлась она "Земля Гамы".

Кирилл Рудич,  
«Вдоль огненной гряды»



77-МЕТРОВАЯ  
ЯХТА-ЭКСПЛОРЕР  
LA DATCHA  
БЕРЕТ НА БОРТ  
12 ПАССАЖИРОВ,  
И ЕЕ ЗАПАС ХОДА  
ДОСТИГАЕТ  
6000 МИЛЬ





## ЧТО ПОЧИТАТЬ В ПУТИ:

**Аркадий и Борис Стругацкие,**  
научно-фантастический рассказ  
«Поражение» (действие происходит  
на острове Шумшу)

**Евгений Мархинин,**  
«Цепь Плутона» (поэтический  
гимн вулканологии)

**Игорь Шпиленок,**  
«Камчатка, которую я люблю.  
Истории в кадре и за кадром»  
(фотоальбом с подробными  
комментариями)

**Юрий Федоров,**  
«За волной — край света»  
(роман об освоении  
Курильских островов)

Курильскую гряду — «тропинку» из 56 островов, соединяющую Россию и Японию и отделяющую Охотское море от Тихого океана, — можно считать «десертом», гармонично дополняющим «главное блюдо» путешествия по Камчатке. Трудно найти человека, который не слышал бы про Курилы, но еще труднее встретить того, кто, побывав там, сказал бы: «Ничего особенного...»

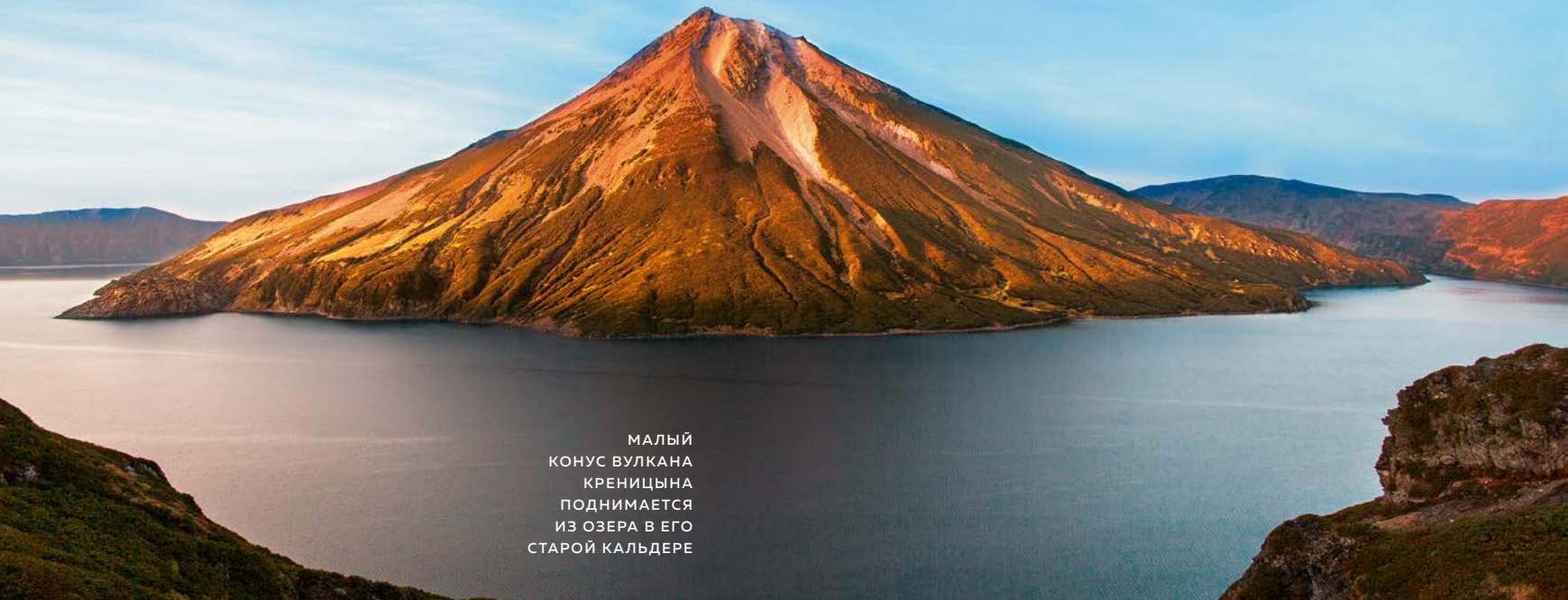
Это поистине дивные места с захватывающей историей, подлинный музей природы под открытым небом вдалеке от всего, к чему привык городской человек. До первой половины XVII века исконные жители островов, айны, не зная чужеземцев, занимались рыболовством, охотой, собирательством, избегая селиться большими группами. И сейчас, столетия спустя, здесь мало что изменилось. Многие северные острова остаются необитаемыми, а там, где цивилизация все же зацепилась за них, человек скорее выступает скромным насельником, нежели хозяином. Правит тут по-прежнему природа: океан, вулканы и несметное число разнообразных форм жизни — от китов-исполинов до крохотного криля.

С появлением на Дальнем Востоке яхты-эксплорера *Damen La Datcha* Курильские острова не то чтобы стали доступнее — добраться до них по воде можно было и раньше. Однако такого универсального «инструмента» для комфортного экспедиционного отдыха здесь прежде не было. Компания *Imperial Yachts* разработала маршруты для чартерных путешествий на *La Datcha*, среди которых есть и экспедиция из Петропавловска-Камчатского на Северные Курилы.

### Парамушир

Парамушир — первый и самый крупный остров по маршруту. На нем более дюжины вулканов с разноцветными кальдерами, пять из которых действующие, и почти полсотни водопадов. Миниатюрные лавовые островки, покрытые арктическими хризантемами, и поросшие рододендронами берега скрывают следы войны и последовавшего за ней разрушительного цунами. Большая часть острова необитаема, лишь рыбаки из Северо-Курильска добираются до живописных, обрамленных курильским иван-чаем рек на промысел горбуши, нерки и кижуча. Особенно интересно побродить у кромки воды, разглядывая причудливые столбчатые отдельности и обитателей литорали. А если повезет с распределением облаков, то можно подняться над их белым океаном и увидеть дрейфующую в нем верхушку горы Ширинки.

ПОДНЯВШИСЬ  
НАД ОБЛАКАМИ,  
МОЖНО УВИДЕТЬ  
ПЛАВАЮЩИЕ  
В ИХ БЕЛОМ ОКЕАНЕ  
ВЕРХУШКИ ВУЛКАНОВ



МАЛЫЙ  
КОНУС ВУЛКАНА  
КРЕНИЦЫНА  
ПОДНИМАЕТСЯ  
ИЗ ОЗЕРА В ЕГО  
СТАРОЙ КАЛЬДЕРЕ



ЖЕЛТЫЕ «ТРУБЫ»  
ПАРАМУШИРСКИХ  
ФУМАРОЛОВ  
В ВЫСОТУ  
ДОСТИГАЮТ  
НЕСКОЛЬКИХ  
МЕТРОВ

### Онекотан

Главная достопримечательность острова Онекотан — действующий двухъярусный вулкан Креницына. Его древнюю монументальную кальдеру Тао-Русыр заполнило озеро, из которого, словно матрешка, поднимается малый вулканический конус с темным лавовым куполом. Белые языки снежников остаются здесь даже летом, соседствуя со скалами-останцами, которые, словно вечные стражники, оберегают Онекотан от пришлых людей.

Когда остров принадлежал Японии, его жители разводили в бухте Немо лисиц, а теперь эти красивые и доверчивые зверьки хозяйничают на суше, питаясь мелкими грызунами и птицами.

### Маканруши

Компактный остров Маканруши, по сути, представляет собой поднимающийся из глубин океана потухший стратовулкан Митака, лежащий на древнем торговом пути айнов. Многочисленные мелководья и подводные скалы не позволяют крупным судам вставать на якорь рядом с берегом, а потому вокруг острова лучше обойти на гидроциклах, сделав памятные селфи на диаметрально противоположных мысах Полуденном и Полуночном. Маканруши — удачное место для морской рыбалки, поскольку его прибрежная зона богата рыбой, которой кормятся живущие здесь птицы и млекопитающие.

### Остров-вулкан Анциферова

Бывшее охотничье угодье айнов остров-вулкан Анциферова еще меньше, чем Маканруши, и находится совсем рядом с Парамуширом. Он лишен крупной растительности, вместо которой на его склонах буйствуют травы. Обрывистые

берега острова, прежде называвшегося Ширинки (на языке айнов — место высоких волн), облюбовали глупыши, кайры, бакланы и топорки, чьи поселения образуют шумные базары. Есть голос и у самого острова: осыпи окаменевших вулканических пород время от времени срываются вниз, и тогда над морем разносится страшный грохот. Впрочем, пугает он только неподготовленных путешественников, а местные обитатели, включая размножающихся здесь морских львов, давно привыкли к «ворчанию» Ширинки.

### Алаид

Остров Алаид с одноименным монументальным вулканом переименовали в Атласова лишь в середине прошлого века. Увидеть его (особенно с вертолета) стоит хотя бы потому, что он самый высокий не только в Курильской гряде, но и во всей России. К тому же его изумительный по красоте вулкан недавно проснулся и время от времени попыливает своими фумаролами, выставив напоказ три десятка вторичных шлаковых конусов. Любопытно, что прежде он был существенно выше, но значительно «стоптался» после сильных извержений 1778 и 1821 годов. Кстати, айны по каким-то причинам не причисляли Алаид к остальным Курильским островам, отчего в период освоения этих мест возникала путаница с их общим количеством.

### Шумшу

Последний по маршруту остров Шумшу — полная противоположность Алаида, ведь природа не наделила эту приземистую «лепешку» ни одним вулканом. Зато военная история у него, пожалуй, самая богатая. Хотя люди довольно давно покинули Шумшу, оставив там лишь смотрителей маяков, с островом до сих пор связаны мистические легенды о подземных городах и живущих в них потомках японских партизан. Артефактов времен войны здесь не меньше, чем на линии Маннергейма и на полуострове Рыбачий вместе взятых, а потому погружение в историю гарантировано. **МВУ**



ЛИСЫ — ЕДИНСТВЕННЫЕ  
КРУПНЫЕ ХИЩНИКИ  
НА ОСТРОВЕ ОНЕКОТАН



## ЕКАТЕРИНА ПАВЛОВА,

**руководитель чартерного  
направления Imperial Yachts**

Курильские острова — второй по популярности чартерный маршрут Дальнего Востока после Камчатки. Изучить их лучше, чем с борта эксплорера, нереально, ведь до многих мест можно добраться только по воде, а расписание маршрутов нерегулярное.

Большинство Северных Курильских островов малообитаемы и труднодоступны, пеших маршрутов там нет, поэтому экскурсионная программа готовится эксклюзивно под клиента. Чаще всего наши гости осматривают острова с вертолета и далее высаживаются в наиболее живописном месте, например, чтобы сфотографироваться у кратера вулкана или прогуляться по лавовому пляжу. Безусловно, капитан ориентируется на пожелания гостей и предварительно разработанный план маршрута, однако план действий во многом зависит от погодных условий.

*La Datcha* сейчас единственная суперяхта, на которой можно путешествовать в этом регионе, и в ее экипаже великолепные местные гиды, работающие в этих краях более 20 лет. Помимо обладания глубокими знаниями о самих островах, они прекрасно разбираются в рыбалке и выбирают для наших гостей самые богатые на улов места. На некоторых островах, например на Шумшу и Парамушире, мы привлекаем профессиональных экскурсоводов, умеющих рассказать захватывающую историю о случившихся там событиях, которая не оставит равнодушными людей любого возраста.

Длина  
**45,00 м**

Ширина  
**8,80 м**

Осадка  
**2,40 м**

Водоизмещение  
**410 т**

Вместимость  
**440 рег. т**

Запас топлива  
**55 т**

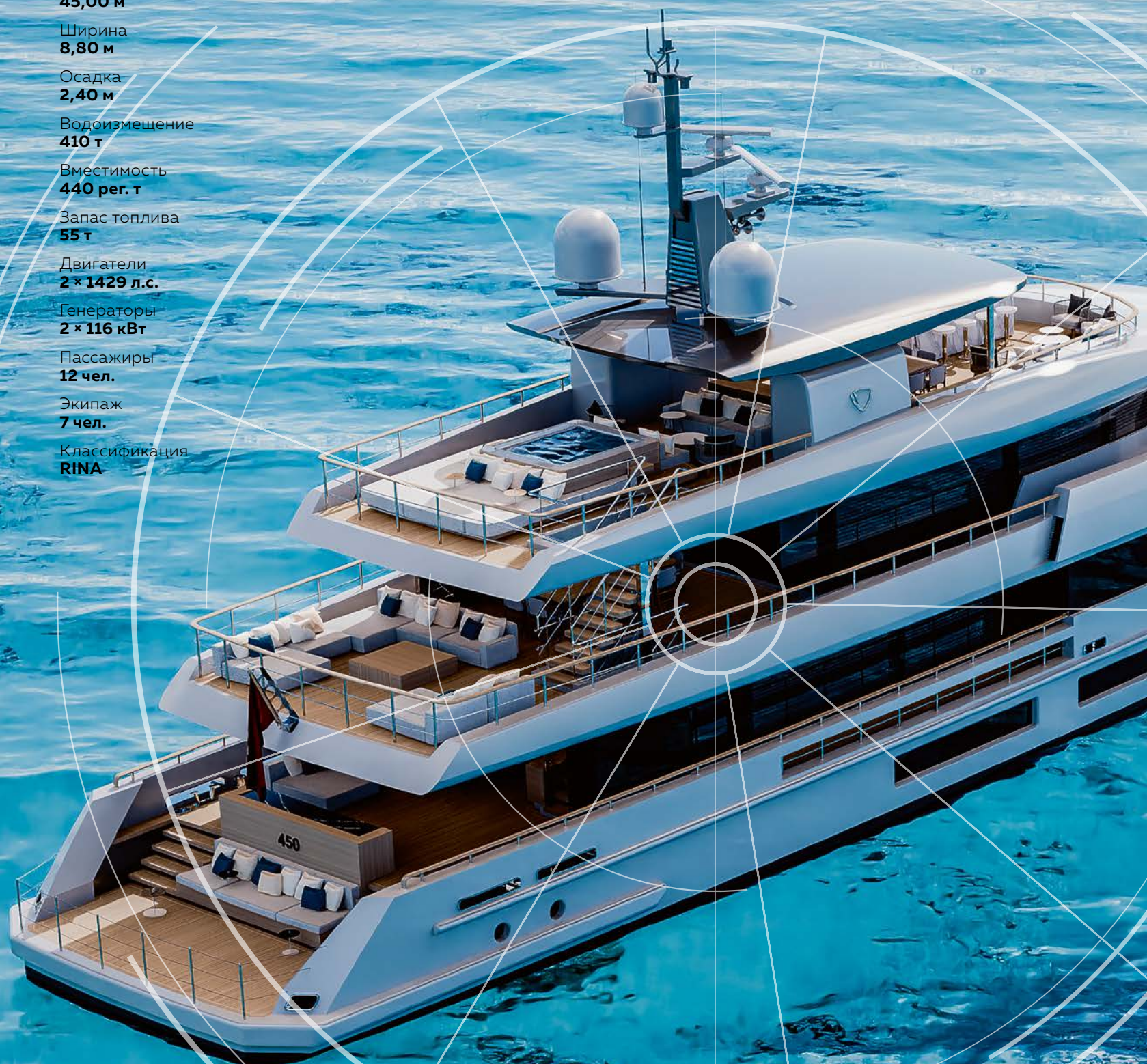
Двигатели  
**2 × 1429 л.с.**

Генераторы  
**2 × 116 кВт**

Пассажиры  
**12 чел.**

Экипаж  
**7 чел.**

Классификация  
**RINA**



# ЛУЧШЕ МЕНЬШЕ, ДА ЛУЧШЕ

Развивая свой бизнес, яхтенные верфи обычно увеличивают длину выпускаемых ими моделей, хотя случается и обратное.

Текст: **Петр Шестаков**

Фото: **Tankoa Yachts**

В какой-то момент итальянская верфь Tankoa Yachts объявила о новом проекте T450 длиной 45 м с корпусом из стали и надстройкой из алюминиевого сплава. Вроде бы почти рядовое событие, однако среди построенных и находящихся на верфи судов нет ни одного менее 50 м, и возникает вопрос: с чего бы это яхты Tankoa не растут в длину, а совсем даже наоборот?

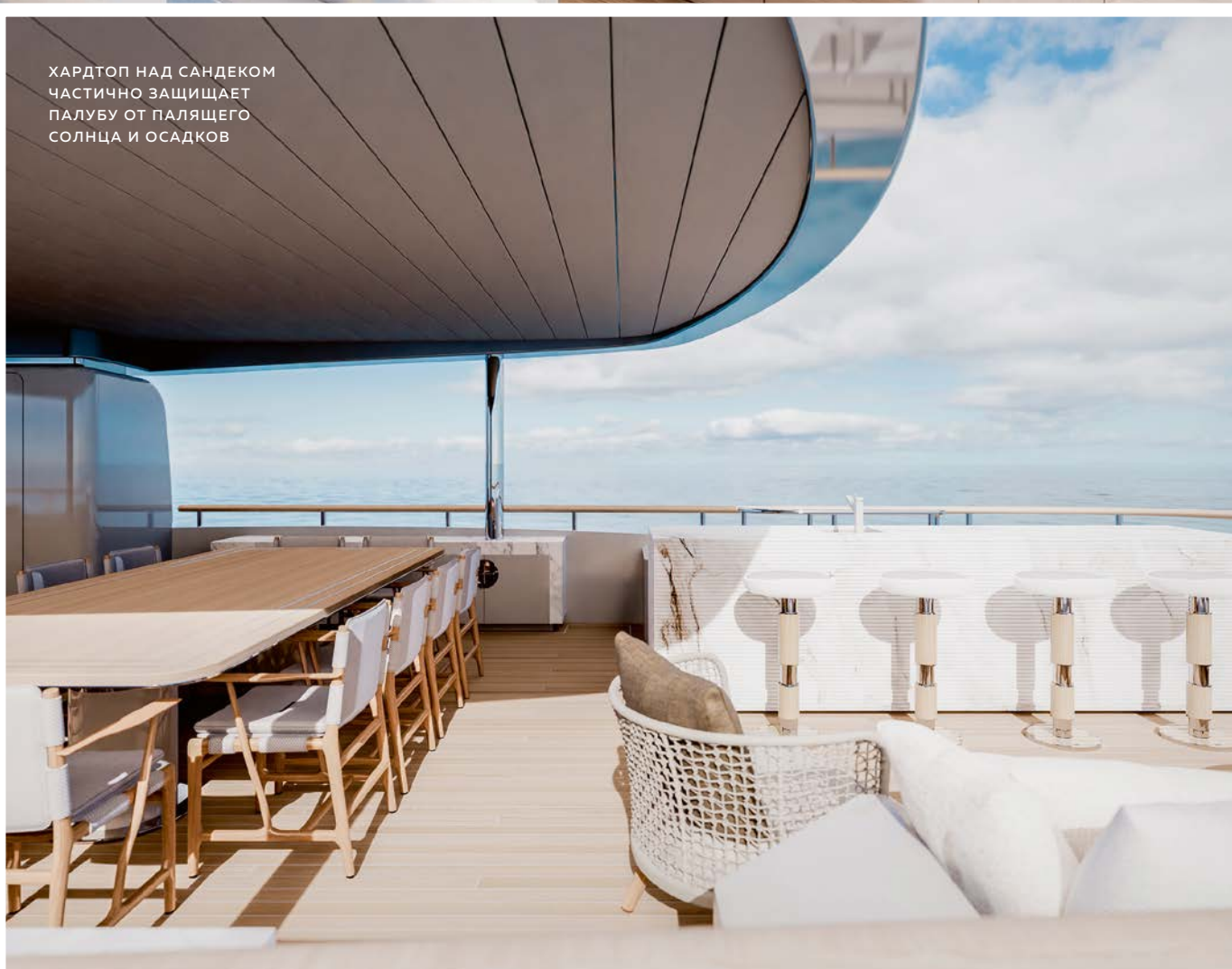


КОМПОНОВКА TANKOA T450  
ПРЕДУСМАТРИВАЕТ БОЛЬШИЕ  
ОТКРЫТЫЕ ПРОСТРАНСТВА  
НА ПАЛУБАХ, ЧТО ПОЗВОЛЯЕТ  
РАЗНООБРАЗИТЬ ОТДЫХ ВО ВРЕМЯ  
ПРЕБЫВАНИЯ НА БОРТУ

ЗОНА ОТДЫХА  
С ОБЕДЕННЫМ СТОЛОМ  
В КОРМОВОЙ ЧАСТИ  
ВЕРХНЕЙ ПАЛУБЫ



ХАРДТОП НАД САНДЕКОМ  
ЧАСТИЧНО ЗАЩИЩАЕТ  
ПАЛУБУ ОТ ПАЛЯЩЕГО  
СОЛНЦА И ОСАДКОВ





Уже первые появившиеся изображения Tankoa T450, в частности силуэт, говорили о безусловной внешней привлекательности яхты. Дизайном ее экстерьера занималась римская студия Giorgio M. Cassetta Design. Дизайнер Джорджио Кассетта в индустрии меньше 20 лет, но за это время он спроектировал свыше 30 разнотипных яхт, среди которых такие известные, как Benetti *Luminosity* (107 м), *Spectre* (69 м), *Metis* (63 м). Возможно, кому-то его имя больше знакомо в связи с нашумевшей 18-метровой суперспортивной карбоновой Cigarette Racing *Tiranna* с шестью подвесными Mercury Racing 450R V-8 на транце. Правда, при суммарной мощности 2700 л.с. летала она со скоростью «всего» 70 узлов...

И вот Джорджио Кассетта эффектно проявился на проекте Tankoa T450. Наверное, нет смысла искать схожесть облика T450 с остальными лодками семейства: на то они и кастомные, чтобы демонстрировать явную индивидуальность. Но в новой яхте заметны решительные формообразующие линии, характерные для этого дизайнера. Тонированное остекление надстройки с чистыми контрастными линиями зрительно делает профиль яхты ниже. Дизайн с этими пропорциями можно определить как непреходящий и в чем-то «джентльменский». Такую гармонию, пожалуй, «поверяют алгеброй» — настолько графично выстроен силуэт.

Участвуя в проекте Tankoa T450, Джорджио Кассетта выступил также в непривычной для себя роли: помимо внешнего дизайна, его команда занималась и организацией внутреннего пространства, формируя объемы обитаемых помещений. По его словам, когда Tankoa попросила дизайнеров подготовить предложение по новой яхте, им понадобился весь накопленный опыт работы с яхтами близкой и большей вместимости, чтобы прийти к точному пониманию художественного образа будущего судна снаружи и внутри.

Маркетологи уже метафорически охарактеризовали Tankoa T450 «яхтой с душой гораздо более крупного судна», по сути, говоря о ее возможностях: обитаемости, вместимости, комфорте и, конечно, мореходных качествах. Действительно, верфь, затаив создание яхты вместимостью до 500 рег. т, взяла за основу успешную 50-метровую платформу, на которой базируются *Vertige* (2017), *Bintador* (2019) и строятся еще две яхты. Таким образом, расчет сделан на то, что Tankoa T450 будет уступать старшим моделям бренда разве что размерами, а максимально гибкая организация пространства внутри и снаружи новой 45-метровой яхты только усилит желаемое впечатление.

Вряд ли можно было рассчитывать увидеть на четырехпалубной яхте какие-либо прорывные компоновочные решения. Здесь все более или менее ожидаемо, хотя и не без некоторых сюрпризов.

Наиболее интересно реализована планировка главной палубы: там находятся мастер-каюта, VIP-каюта, главный салон с остеклением в полный рост, где выделены обеденная и диванная зоны. А в кормовой части палуба напоминает парусную суперяхту. Эта огромная, полностью открытая в корму площадка-терраса предназначена для использования в качестве «пляжного клуба» —

ОПЦИОНАЛЬНЫЙ  
БАСЕЙН-ДЖАКУЗИ  
НА САНДЕКЕ





ФОРМАЛЬНАЯ СТОЛОВАЯ  
В ГЛАВНОМ САЛОНЕ.  
КРУПНЫЕ ОКНА ДАЮТ  
ХОРОШУЮ ОСВЕЩЕННОСТЬ  
И ПОЗВОЛЯЮТ ЛЮБОВАТЬСЯ  
ПЕЙЗАЖАМИ

со стеклянным инфинити-бассейном (опция), по бокам от которого проходят ступени, ведущие к платформе для купания. Гибкий дизайн обеспечивает альтернативные варианты обстройки, такие как длинный диван на уровне платформы, обращенный в сторону кормы, и большой бар уровнем выше.

На просторном сандеке можно установить второй бассейн-джакузи и шезлонги; здесь предусмотрена открытая зона отдыха и затененная хардтопом обеденная группа со столом и барной стойкой. Оригинально использованы объемные опоры хардтопа: в одной из них устроен гальюн, в другой — кладовая.

На верхней палубе (между сандеком и главной) приятно будет отобедать на воздухе под защитой свеса сандека, отдохнуть в лаунж-салоне, который может функционировать как медиазал. К ходовой рубке в носовой части палубы примыкает каюта капитана. На открытой палубе перед рубкой тоже просторная зона для общения, а на самом фордеке хранятся гостевой и спасательный тендеры.

На нижней палубе находятся четыре полноразмерные комфортабельные гостевые каюты. В дополнение к ним есть большая кладовая в корме, камбуз (он на яхте единственный), обеденная зона для экипажа, еще одна холодильная камера, прачечная и помещения экипажа.

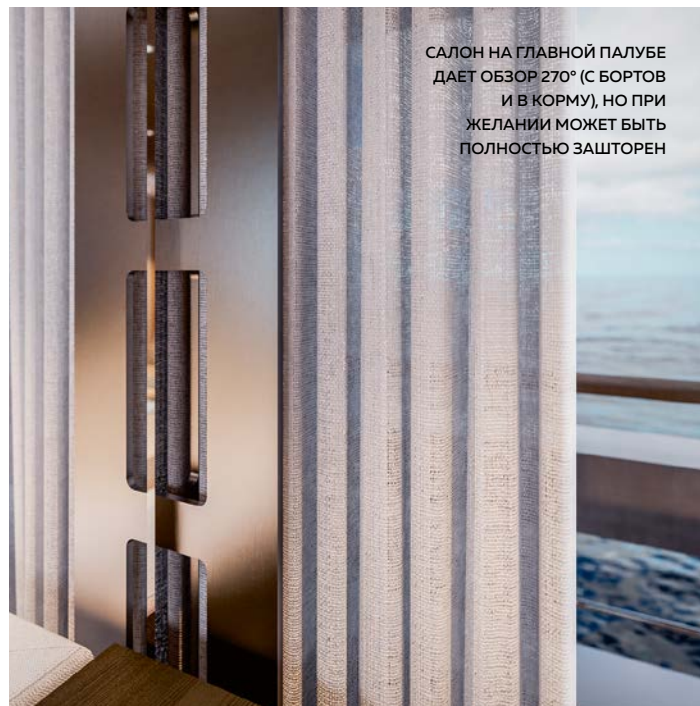
Затрудняюсь точно определить стиль оформления интерьера. Скорее всего, его можно отнести к неоклассике с элементами хай-тека. Но не это главное. Гораздо

важнее, что интерьер, как отметил Джорджио Кассетта, демонстрирует известную элегантность пространства с большим объемом, современные отделочные материалы и намеренное отсутствие каких-либо ненужных украшательств. Что, кстати, прослеживается и во внешнем облике яхты.

В качестве главных двигателей на Tankoa T450 будут стоять два MAN D2862L по 1429 л.с. (2300 об/мин). По данным верфи, максимальная скорость яхты 15 узлов, а на скорости экономичного хода 10 узлов дальность плавания достигает 4000 миль. Для снижения до возможного минимума расхода топлива и выбросов, а также шума и вибрации судно может быть оснащено гибридной силовой установкой. А противодействовать качке будут плавниковые стабилизаторы Naiad 525 Zero Speed. Другие технические подробности верфь пока не сообщает.

Таким образом, расширяя линейку своих суперяхт в сторону более компактных моделей, Tankoa несколько не рискует заслуженной репутацией бренда в отношении итальянского стиля, комфорта на борту и качества постройки.

В заключение оспарю собственное утверждение, будто яхты Tankoa не растут в длину, сделанное в начале статьи. Маловероятно, что верфь перестанет строить лодки длиной 50, 60 и 70 м, проекты которых опираются на отработанные технические платформы. Также известен перспективный 80-метровый проект S801. Вместе с тем... По расчетам



САЛОН НА ГЛАВНОЙ ПАЛУБЕ  
ДАЕТ ОБЗОР 270° (С БОРТОВ  
И В КОРМУ), НО ПРИ  
ЖЕЛАНИИ МОЖЕТ БЫТЬ  
ПОЛНОСТЬЮ ЗАШТОРЕН



ЛАУНЖ-САЛОН НА ВЕРХНЕЙ ПАЛУБЕ, КОТОРЫЙ  
МОЖЕТ ФУНКЦИОНИРОВАТЬ КАК МЕДИАЗАЛ

создателей яхты, ее архитектура, конструкция, оформление интерьеров и богатая техническая спецификация сделают Tankoa T450 уникальным предложением в этом размерном диапазоне. А когда Tankoa T450 получит одобрение рынка (завершение строительства планируется в 2023 году), не стоит исключать проекты суперяхт еще меньшей длины: если нет ущерба обитаемости, вместимости, комфорту и мореходным качествам, кто же откажется от экономичного судна по более привлекательной цене! Денежки считать умеют все...

Кстати, уже объявлено о появлении совершенно новой линейки яхт Tankoa Sportiva с диапазоном длин 45–65 м, над которой работал известный дизайнер Лука Дини. **МВУ**



# НА ВОЛНЕ – КЛАССИКА

Текст: **Михаил Романов**

Фото: **Fraser Yachts**

Компания Fraser выставила на продажу весьма интересную моторную яхту – четырехпалубную *Mirgab VI*. Судно с корпусом из стали и надстройкой из легкого сплава построено в 2010 году на верфи Royal Hakvoort по проекту Diana Yacht Design (Нидерланды); внешний дизайн разработали в Glade Johnson Design (США), интерьеры – в Sinot Yacht Architecture & Design (Нидерланды). Это сильные команды, особенно Sinot Yacht, чьи дизайнеры участвовали в десятках успешных проектов суперяхт, построенных на верфях Feadship, Heesen, Nobiskrug и Benetti.

*Mirgab VI* выглядит как каноническая моторная яхта с классической архитектурой и пропорциями, заданными объемной надстройкой. На ее сандеке находятся апартаменты владельца с прилегающей террасой на корме и диванной зоной в носу. На палубе мостика, помимо ходовой рубки, обустроены две VIP-каюты и обеденные зоны на воздухе — в кормовой части (12 человек) и в носовой (6 человек). Главная палуба вмещает большой салон с обеденным столом на 12 человек — столовая отгорожена стеклянными дверями, инкрустированными золотом; здесь же находятся камбуз, кают-компания и гостевая каюта, которую можно использовать как массажный кабинет. Наконец, на нижней палубе обустроены четыре двухместные гостевые каюты (все со своими ванными комнатами).

Sinot Yacht в каждом проекте стремится преодолеть рутинные границы яхтенного дизайна, найти баланс функциональности, красоты, стиля и инженерии. Зачастую совместно с заказчиком. Владелец *Mirgab VI* приобрел ее на ранней стадии строительства, что позволило внести в первоначальный дизайн ряд важных изменений и добавило яхте уникальности. В итоге дизайнеры распорядились

*Mirgab VI* выглядит как каноническая моторная яхта с классической архитектурой





Длина  
**48,77 м**

Ширина  
**9,15 м**

Осадка  
**2,94 м**

Вместимость  
**703 рег. т**

Запас топлива  
**74 т**

Запас воды  
**13,1 т**

Мощность  
**2 × 938 л.с.**

Генераторы  
**2 × 155 кВт  
1 × 55 кВт**

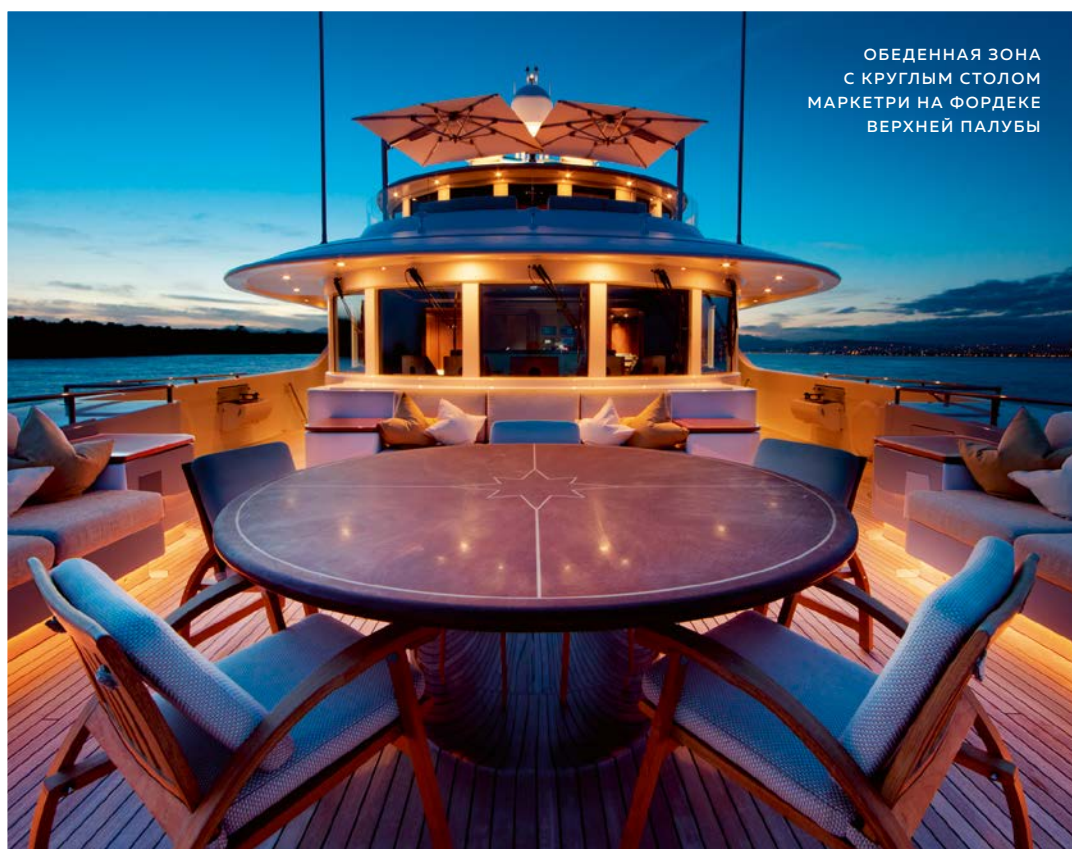
Пассажиры  
**16 чел.**

Экипаж  
**10 чел.**

Классификация  
**Lloyd's Register  
100A1 SSC Yacht  
G6 Mono + LYC2**



ДЛЯ ОТДЕЛКИ АПАРТАМЕНТОВ  
ВЛАДЕЛЬЦА ПРИМЕНЕНЫ  
ИЗЫСКАННЫЕ МАТЕРИАЛЫ,  
ВКЛЮЧАЯ ПЕРЛАМУТР  
В ИЗГОЛОВЬЕ КРОВАТИ



ОБЕДЕННАЯ ЗОНА  
С КРУГЛЫМ СТОЛОМ  
МАРКЕТРИ НА ФОРДЕКЕ  
ВЕРХНЕЙ ПАЛУБЫ

внутренним пространством очень рационально, а некоторые компоновочные решения, например расположение апартаментов владельца, и сегодня считаются новаторскими. То же относится и к стеклянному лифту, соединяющему все палубы; великолепная лестница вьется вокруг лифтовой шахты. Помимо того, яхта оборудована малым грузовым лифтом, что гарантирует ненавязчивое обслуживание пассажиров.

Просторные открытые зоны палуб *Mirgab VI*, включая кормовую платформу, предоставляют массу возможностей для отдыха и неформального общения. А общая площадь обитаемых/гостевых зон яхты превышает 330 кв. м. Интерьер *Mirgab VI*, тоже абсолютно классический, выдержан в стиле ар-деко. В оформлении и отделке применены стильный шпон из африканского махагони, шелковые и шерстяные ковры, детали с позолотой, вставки из перламутра и медовый (желтоватый) оникс.

*Mirgab VI* — океанская моторная яхта, предназначенная для путешествий даже в сложных погодных условиях. Корпус со скругленной скулой, клиперским наклоном форштевня и развалом бортов в носу обеспечивает высокие мореходные качества. Залог непотопляемости — водонепроницаемые переборки, гарантия экологической безопасности — двойные стенки топливных танков.

Судно приводят в движение два двигателя MTU 8V 4000 M60R по 938 л.с. (1600 об/мин); максимальная скорость 13,5 узла, крейсерская — 12 узлов, запас хода 3500 миль; на 10 узлах — 6800 миль. Яхта оснащена тремя постами управления: в ходовой рубке и на крыльях мостика, — а также плавниковыми гидравлическими стабилизаторами качки Quantum 1500 Zero Speed, антеннами VSAT и TVRO. На борту имеются тендеры Castoldi (21 фут) и Novurania (14 футов), аквабайки, оборудование для дайвинга.

Как считает Антуан Ларрик, брокер компании Fraser, на рынке крайне мало «породистых» яхт немногим старше 10 лет, доступных для покупки. С момента спуска *Mirgab VI* на воду она используется в частном порядке одним и тем же владельцем и поддерживается в должном состоянии командой, руководимой одним и тем же капитаном, Питером Макмалланом, который раскрыл некоторые подробности в отношении яхты.



Верфь Hakvoort основана в 1919 году в городке Монникендаме Альбертом Хаквортом, который затеял строительство лодок для местных рыбаков. В 1980-х годах на верфи начали строить моторные яхты: первой стала 102-футовая *Tonga*. Сохраняя традиции, осваивая новые технологии, за последние три десятилетия верфь Hakvoort спустила на воду 45 роскошных яхт, получив признание самых искушенных клиентов, яхтенных дизайнеров и коллег-судостроителей, а также International Superyacht Society. В свое время производственные мощности Hakvoort были расширены для удовлетворения рыночного спроса, и теперь там строят яхты длиной до 60 м, полностью обеспечивая их изысканные интерьеры мебелью собственного производства.

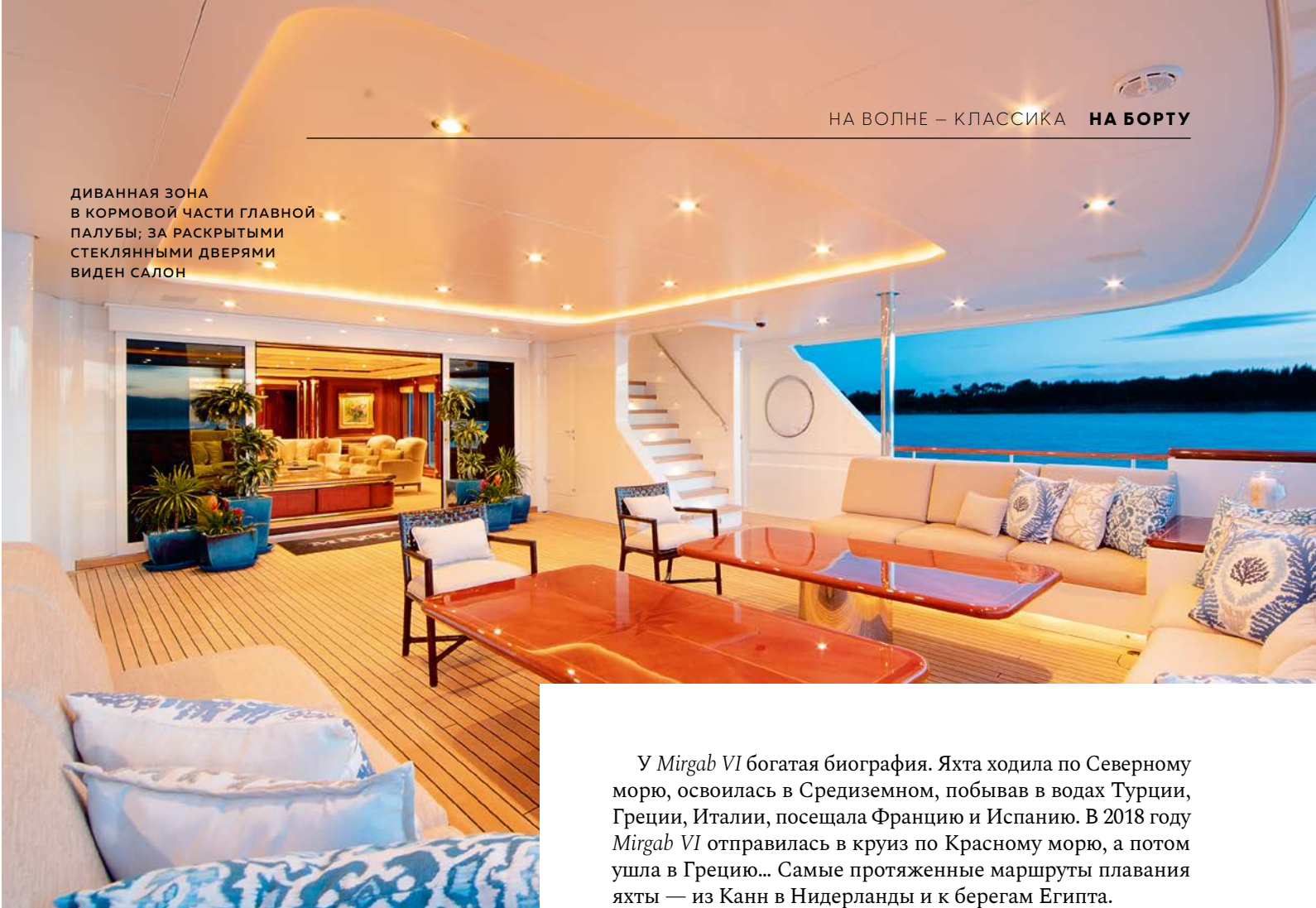
В ноябре 2020 верфь Hakvoort удостоилась права именоваться королевской. Такой престижный статус получают компании, лидирующие в своих областях, имеющие национальное значение, существующие не менее 100 лет и находящиеся в собственности одной семьи. Сегодня верфью и бизнесом руководят братья Клаас и Альберт, представители четвертого поколения семьи Хакворт. И верфь Royal Hakvoort Shipyard теперь входит в число избранных, кому разрешено использовать королевскую корону в своем логотипе.



ХОДОВАЯ РУБКА  
MIRGAB VI – ТЕРРИТОРИЯ  
КАПИТАНА И ЦАРСТВО  
ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ



ДИВАННАЯ ЗОНА  
В КОРМОВОЙ ЧАСТИ ГЛАВНОЙ  
ПАЛУБЫ; ЗА РАСКРЫТЫМИ  
СТЕКЛЯННЫМИ ДВЕРЯМИ  
ВИДЕН САЛОН



У *Mirgab VI* богатая биография. Яхта ходила по Северному морю, освоилась в Средиземном, побывав в водах Турции, Греции, Италии, посещала Францию и Испанию. В 2018 году *Mirgab VI* отправилась в круиз по Красному морю, а потом ушла в Грецию... Самые протяженные маршруты плавания яхты — из Канн в Нидерланды и к берегам Египта.

*Mirgab VI* — добротнo спроектированная и построенная лодка, и у капитана ни разу не возникали сомнения в отношении ее мореходности. Тем не менее, отвечая за безопасность судна и пассажиров, он планировал переходы во время круизов в периоды с наиболее благоприятным прогнозом. В общем, в шторма не лез, но и от штормов не бежал... А на вопрос, чем эта яхта отличается от других той же длины, капитан отметил большие объемы обитаемого пространства, трансатлантический запас хода, высокие маневренные характеристики и отличную управляемость при таком водоизмещении и осадке в ограниченном пространстве. Особенно с помощью мощного носового подруливающего устройства 100 кВт.

Поговорили мы и о рефитах. В 2019 году судно обследовали, провели ультразвуковой контроль обшивки корпуса, покрасили корпус, надстройку, водяные и сточные танки, модернизировали AV/IT, в том числе антенны TVRO и VSAT. В конце прошлого года проведено полное обслуживание главных двигателей и генераторов, а в начале июня судно подняли на стапель для нанесения необрастающего покрытия и замены анодов. Одновременно был завершен перевод освещения гостевых зон с галогенного на светодиодное. В общем, как говорят военные моряки, корабль к бою и походу практически готов!

*Mirgab VI* никогда не сдавали в чартер, и, наверное, разумнее сохранить ее частный семейный статус. Но если будущий владелец все же решит задействовать ее как чартерную, есть смысл переформатировать апартаменты владельца на сандеке с примыкающими террасами в фитнес-зону.

Яхта несет флаг Каймановых островов и в настоящее время находится в Каннах. **МВУ**



ВОКРУГ СТЕКЛЯННОГО  
ЦИЛИНДРА ШАХТЫ  
ПАССАЖИРСКОГО ЛИФТА  
ЗМЕИТСЯ СПИРАЛЬНАЯ  
ЛЕСТНИЦА

# НАЯРИТ И НЕМНОГО ХАЛИСКО: ОТ ОКЕАНА ДО ГОР

Текст: Алексей Дмитриев Фото: Алексей Дмитриев, envato.com

Море волнуется раз, море волнуется два... И я тоже волнуюсь немного, глядя, как то открывается, то с угрожающим хлопаньем смыкается просвет между Тихим океаном и потолком туннеля, через который мне предстоит проплыть. В промежутке между волнами надо набрать воздуха, поднырнуть под нависающий над входом в пещеру выступ и вынырнуть уже там, где своды уходят выше и макушке ничего не угрожает. Тот, кто страх преодолел, получает приз – потайной окольцованный скалами пляж, куда по-другому не доберешься и который служит главной приманкой на крошечных островах Мариетас, что в полчасе хода на катере от полуострова Пунта Мита в мексиканском штате Наярит.



НЕ ВСЯКОМУ  
ПОСЧАСТЛИВИТСЯ  
УХВАТИТЬ ТАКОЙ КАДР,  
НО ПОПРОБОВАТЬ  
СТОИТ!



Те, кому инстинкт самосохранения нашептал отказаться от рулетки с волнами, утешаются видом синеногих олушей, которые лишь тут да на Галапагосских островах и водятся. Что их сюда приманило — загадка, потому что лишь недавно Мариетас были объявлены заповедником под опекой ЮНЕСКО, и людям запретили высаживаться там, а до этого острова использовались мексиканскими ВМС для прицельного бомбометания. Сегодня даже рыбачить в их акватории нельзя: в зимние месяцы в заливе Бандерас мамы-киты учат самостоятельности малышей по тонне весом перед долгой дорогой к побережью Аляски. Папы плавают вокруг и тоже фонтаны пускают, но, как объяснил гид, при этом они отцы не биологические, а вольноотпущенные из других семей, чтобы защищать чужих самку и детеныша от других самцов. У китов наблюдаются неожиданно высокие отношения.



ПОПРОБУЙТЕ ПРИЙТИ  
НА ЭТОТ ПЛЯЖ ИЛИ  
УЙТИ С НЕГО СУХИМ!



Тихоокеанское побережье штата Найрит тянется на 200 км на север от туристского курорта Пуэрто-Вальярта в штате Халиско, который, в отличие, например, от другого известного мексиканского курорта Канкун, сохранился более душевным и патриархальным. На Плаза Принсипаль в тени церкви Девы Гваделупе воскресными вечерами танцуют пожилые пары, а днем между современными скульптурами на набережной Малекон местные ходят босиком.

Пуэрто-Вальярта показался на туристском горизонте полвека назад! Началось с того, что режиссер Джон Хьюстон в 1964 году решил снимать в тогда безымянной деревушке «Ночь игуаны» с Ричардом Бёртоном и Авой Гарднер. Когда проведать Бёртона прилетела Лиз Тэйлор и, вслед за Хьюстоном, они купили там домик, Пуэрто-Вальярте уже никогда не было суждено оставаться в тени. Название «Долина гринго» точно указывает на происхождение последовавшей волны почитателей, которым сегодня в ресторане «Сеньор Фрог» под полулитровые фужеры с «Маргаритой» предусмотрительно кладут картонные кружки с советом «запишите здесь, пока еще помните, как вас зовут и где вы остановились».



ДОН АЛЬБЕРТО  
ДЕМОНСТРИРУЕТ СВОИ  
ЛИКВИДНЫЕ АКТИВЫ

И хотя из штата Халиско проистекает самая известная мексиканская текила, Найрит славен «карманными» текилокурнями, как, например, та, что принадлежит дону Альберто Мирамонтесу из Ахуакатлана, по-простому сказавшему мне в телефон: «Приезжайте ко мне домой, я вас тут угощу, а моя донья вас еще и покормит». Закусывая текилу сочными ломтиками похожей на сладкую брюкву хикамы, я узнал, что пью символ национального единения, что голубая агава, из сока которой гонят текилу, вызревает по меньшей мере восемь лет, прежде чем химадор — так зовут специального жнеца — срубит ее тесаком на конце длинной палки. «Пока ты восемь лет ходишь за агавой, поди

ЦЕРКОВЬ ДЕВЫ  
МАРИИ В ПУЭРТО-  
ВАЛЬЯРТЕ ХОТЬ  
И НЕ СТАРАЯ,  
НО КОЛОРИТНАЯ



В ЗАЛИВЕ БОКА ДЕ ТОМАТЛАН  
ЛЕГКО УКРЫТЬСЯ ОТ ВОЛН  
И ТУРИСТОВ



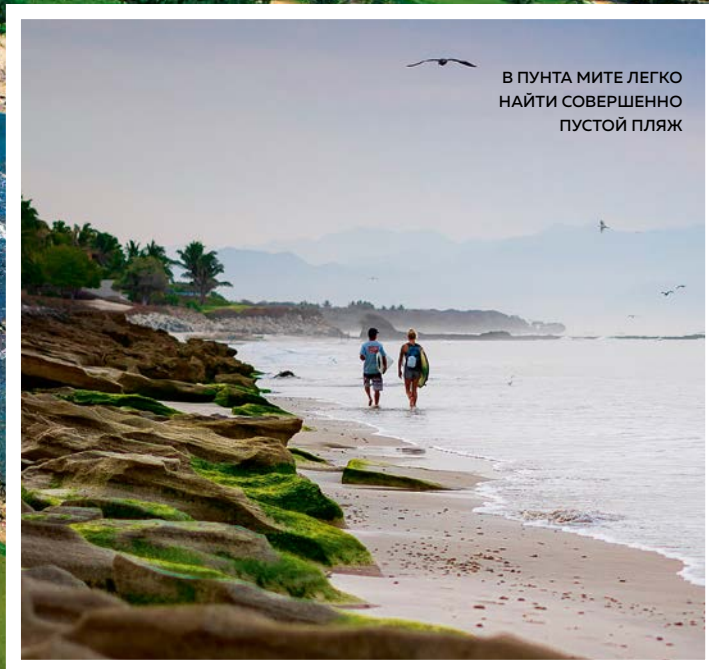
ЕСТЬ ДЕВУШКИ  
В МЕКСИКАНСКИХ  
СЕЛЕНЬЯХ...

предугадай, какой будет спрос на рынке текилы, когда она наконец созреет!» — добродушно сетовал дон Альберто. Но на качественный продукт всегда есть спрос. От своего отца дон Альберто унаследовал не только производство, но и полное пренебрежение к маркетингу: «Зачем мне искать покупателей, если они сами ко мне идут? Вот вы, например!» И действительно, после пары глотков желание возражать полностью пропало.

От разудалой Пуэрто-Вальярты, да и от остальной Мексики оконечность полуострова Пунта Мита отгорожена шлагбаумом, чтобы никто не побеспокоил сестер Кардашьян, Рианну, Леди Гагу или Бритни Спирс. Пунта Мита — это что-то вроде Рублевки штата Наярит. Звезды заглядывают сюда не только расслабиться, но и поработать: здесь у моря снимали несколько сцен с Джоди Фостер и Мэттом Дэймоном для фильма «Элизиум. Рай на земле». И действительно, на полуострове насадили такой пышный ландшафт, что он может без усилий послужить для натуральных съемок садов Эдема. Надо только придумать, куда спрятать вездесущих гольфистов.

Отель Four Seasons появился в Пунта Мите первым. Помимо всяческих достоинств, присущих отелю этого уровня, он — единственный в этой сети, где есть культур-консьерж, эрудиции которого хватает, чтобы гости непрестанно узнавали про Мексику что-то новое. У любознательных день может начаться с дегустации горького шоколада и лекции об ольмеках и майя, первыми распознавшими прелести какао-бобов, потом плавно перейти в экскурс о происхождении текилы, разные сорта которой тут же даст отведать услужливый культур-консьерж, и закончиться созерцанием созвездий, которые надегустировавшийся текилой народ уже легко определяет даже без оптики. Следующий день не будет напоминать предыдущий: с утра постояльцы осваивают азы испанского, а на закате выпускают на волю морских черепашек, вылупившихся в инкубаторе при отеле.

# Зеленый ковер для гольфа постелили поверх вулканической лавы



В ПУНТА МИТЕ ЛЕГКО  
НАЙТИ СОВЕРШЕННО  
ПУСТОЙ ПЛЯЖ

Черепашек Four Seasons выращивает, чтобы дать рядовому прожигателю углеводов вроде меня возомнить себя экологически сознательным преобразователем планеты. Действительно, за ту пару минут, пока вы держите в руках беспомощное, сучащее плавниками создание, возникает вера, что, выпустив его в океан, вы чуть ли не повернете вспять глобальное потепление. Черепашки, не вдаваясь в экологические премудрости и повинувшись инстинкту, резво семят к воде. Дочка все боялась отпустить на песок свое подопечное земледонное, потому что над пляжем нарезали круги фрегаты, видевшие в сентиментальном мероприятии возможность поужинать. Добрые мексиканцы подсказали Белле идти за черепашкой до самого приобя, и, не вмешайся папа, девочка, наверно, даже поплыла бы за ней в сторону японских островов.

Стоило выехать за пределы пятизвездочного комфорта, и нас поджидали сюрпризы компактного, но разностороннего штата Наярит. Горы Сьерра Мадре подходят в нем к самому океану, и на пляжи деревни Саюлита накатывают ровные волны в самый раз для начинающих серфингистов. Неподалеку дремлет вулкан Себоруко, пофыркивая фумаролами посреди лавовых полей. Есть тут и горное озеро Санта-Мария-дель-Оро, есть колониальные городки Сан-Блас, откуда началась колонизация Калифорнии испанцами, и Компостела, где мало что изменилось за последние 70 лет, и все так же, пока ковбой-ранчерос помоложе прицениваются к сделанным вручную седлам и сбруе, ранчерос постарше, все как один в стетсонах, высаживаются в тени у фонтана перед церковью посудачить о былом.

Мало кто добирается до островной деревни Мескальтитан; дороги туда нет, надо пересаживаться на лодку и плыть по протокам в мангровых зарослях национального парка

Ла Товара мимо застывших в пугающем зевке крокодилов под три метра длиной. По плану деревня являет собой круг, поделенный улицами на четверти. Живет в Мескальтитане менее 2000 человек, занимаются они промыслом креветок, из которых, помимо прочего, делают нежнейший паштет. Машин на острове, естественно, нет, двери домов нараспашку, дети играют на улице, родители дремлют тут же в гамаках... Мило, идилично, но не более того.

И только зайдя в скромный исторический музей на центральной площади с церковью Петра и Павла, удивлявшей соседством изваяний чересчур окровавленного Христа и до неприличия сексапильной Мадонны, я узнал, что нахожусь в мифическом Ацтлане, исторической родине ацтеков. Именно тут верховному жрецу привиделся сидящий на кактусе и пожирающий змея орел, что было истолковано как знамение свыше сниматься с насиженного места и двигаться на юг. Поскитавшись более 200 лет, в 1325 году ацтеки основали Теночтитлан, на месте которого сегодня раскинулся Мехико-Сити. Не легенда это вовсе, а все по науке: план Теночтитлана один к одному повторяет Мескальтитан.

Теперь уже я с иным ощущением ходил по кольцевым улицам с высокими тротуарами — в сезон дождей Мескальтитан превращается в мексиканскую Венецию. В сухое же время года пройти можно было лишь посередине улочек: тротуары были покрыты сушащимися креветками и рыбой, между которыми ходили коты — либо все очень сытые, либо отличающиеся завидной выдержкой. Из открытых дверей на полной громкости несся диалог из очередной «теленеллы», как в Мексике кличут мыльную оперу, цепко держащей в своих сетях домохозяйек и наполнявшей древний Ацтлан страстями современной мелодрамы.



МЕСКАЛЬТИТАН  
С ВЫСОТЫ ПТИЧЬЕГО  
ПОЛЕТА ТАК ЖЕ  
ПРИМЕЧАТЕЛЕН,  
КАК И ВБЛИЗИ



ТРУДНО ВЕРИТСЯ,  
НО МЕСКАЛЬТИТАН  
УМУДРИЛСЯ  
ОСТАТЬСЯ СОННЫМ  
И ПАТРИАРХАЛЬНЫМ

ВОЗЛЕ УИЧОЛЬСКОЙ  
ОКОЛИЦЫ ВАС ВСТРЕЧАЮТ  
НЕЗАМЫСЛОВАТЫЕ  
МЕНЕСТРЕЛИ

Из музейной экспозиции было неясно, что же еще, помимо ниспосланного жрецу откровения, побудило ацтеков уйти из такого уютного места, и я спросил об этом у латавшего сети дядьки. «Да, наверное, достали тут всех эти кровожадные дикари, вот и намекнули им, что пора убираться на все четыре стороны», — был ответ простого работающего человека.

Чтобы посмотреть, как живут потомки ацтеков сегодня, надо не полениться съездить к уичолям. Спасаясь от испанских конкистадоров, это племя забралось в горы Сьерра Мадре, что тянутся вдоль тихоокеанского побережья Мексики, и сегодня уичолей осталось на свете тысяч тридцать пять. Ривьера Наярит, восходящая звезда мексиканского туризма, от уичолей сравнительно недалеко — сначала два часа на машине, а потом еще 20 минут по реке на моторке. Еще вчера я предавался дайвингу и флайбордингу (в случае последнего к ногам привязывают водометы, и ты Афродитой поднимаешься из морской пены, которую сам же и взбиваешь), а сегодня шаман заплетающимся языком по причине пристрастия к напитку из кактуса пейот бормочет надо мной и дочкой древние заклинания.

Галлюциноген пейот для уичолей — важный культурно-религиозный инструмент, способствующий общению



РЕДКАЯ ГАРМОНИЯ  
ЧЕРНОГО И БЕЛОГО

## Шаман пел про папу- солнце и маму-океан и жег травы и цветы, чтобы сделать нас для уичолей безвредными

с богами. «Все знание о невидимом мире я получил благодаря пейоту. Пейот научил меня лечить людей», — через переводчика объяснил нам шаман, которого пейот еще не успел обучить испанскому. Несколько раз в год он уходит собирать кактус на север страны, но с каждым годом находить его становится все труднее: «поторчать» от пейота в Мексику приезжают со всего мира, а кактус растет очень медленно. Уичолям пришлось даже воззвать к правительству, мол, пейот — это наше все, без пейота мы пропадем, и теперь промышлять пейот можно только шаманам, а всех остальных ловят и штрафуют.

Моя маленькая дочка не понимала, зачем нетвердо стоящему на ногах и дурно пахнущему шаману нужно обмахивать ее кисточкой из перьев и обносить дымком. Но без церемонии очищения нас в деревню к уичолям не допускали — мало ли какой негатив или вирус мы можем протащить с собой из мира дайвинга и флайбординга. Поэтому шаман пел над нами про папу-солнце и маму-океан и жег травы и цветы, чтобы сделать нас для уичолей безвредными. Время от времени он выходил за порог отряхнуть с перьев нашу невидимую скверну, и тогда так и не осознавший важность момента ребенок шептал мне: «Пап, он давно не мылся!»

Завершив процедуру, шаман по громкоговорителю сообщил жителям деревни что-то типа того, что сегодня к ним в гости пожаловали толстые кошечки, и к нашему появлению на местном капище лотки уже ломились от подделок из разноцветного бисера. Расшитая одежда на самих уичолях смотрелась стильнее и органичнее браслетиков и безделушек, но с такими деньгами за сувенир редкий турист готов расстаться легко — на вышивку одной блузки у мастерицы уходит по несколько недель. Напоследок нас позвали в хижину показать, как живут уичоли. Запасы кукурузы на земляном полу и стены из необожженного кирпича адобе, к которым проволокой была привязана крыша из шифера, вызвали знакомую при посещении аборигенных мест мысль: живут ли они так по желанию или вынуждены... «А не унесет ветром крышу?» — спросил я у хозяйки. «Крышу нам по федеральной программе установили», — уклончиво ответила она.

Ее дочка играла с иссиня-черным котенком, и моя включилась в игру сразу и без предисловий, как это бывает только у детей. Глядя на то, как быстро нашли общий язык девочки из разных миров, я в очередной раз подумал, что приехать в Наярит и прогулять неделю школы было правильным решением. **МВУ**

# NAUTOR'S SWAN: ЭПОХА МАХІ

Текст: **Ольга Селезнева**

Фото: **Nautor's Swan**

Именная финская верфь Nautor's Swan объявляет «эру» макси-яхт, которая началась еще в декабре с запуска проекта Swan 88 и продолжится куда более грандиозными переменами в модельном ряду. Чтобы разъяснить суть происходящего, верфь устроила в Портофино Maxi Swan Talks – масштабную встречу всей своей международной команды, от президента до дизайнеров интерьера. В фокусе внимания – новые проекты и концепции, лежащие в их основе.



«Стратегическое решение разделить модельный ряд Swan на три линейки: Club Swan, Swan Yachts и Maxi Swan — мы приняли исходя из желания обращаться к разным сегментам нашей аудитории особым образом, используя и другой тон, и разные подходы к воплощению желаний в реальность, — рассказывает Леонардо Феррагамо, президент Nautor's Swan. — Я особенно горжусь новым подразделением Maxi Line. Это серьезный вызов для всей команды, и сегодня мы строим яхты лучше, чем когда-либо. Мы много трудились, и сейчас я буквально на седьмом небе, потому что это очень важный шаг в эволюции нашей компании».

Яхты Swan всегда объединяли в себе лучшие качества гонщиков и круизеров. По сути, сегодня это единственный успешный путь в парусном мире: желающих покупать чисто гоночные яхты, особенно крупные, не так много даже среди весьма обеспеченных фанатов паруса. А большинство владельцев чисто крейсерских яхт рано или поздно решают померяться силами с «коллегами», и вот здесь скоростные качества выходят на первый план, будь то всемирно известные гонки или клубные любительские регаты. Поэтому, как ни крути, современная парусная яхта должна быть универсальной.

Яхты Swan  
всегда  
объединяли  
в себе лучшие  
качества  
гонщиков  
и круизеров



## БОРИС ЛАШКОВ,

генеральный директор  
Nord Star Yachting

Nautor's Swan, пожалуй, единственная в мире верфь, которая вместе с постройкой яхт формирует под них свой рынок, решая этим две важные задачи: первая — мотивированные покупатели, вторая — унификация производства. В линейке Club Swan лодки конкурируют размерами и с J/Boats, и с Melges, но Club Swan 80 и особенно Maxi Swan не имеют прямых конкурентов, и, похоже, в ближайшее время таковые не появятся. Что очень важно, у владельцев Club Swan есть бесконечный трансфер в будущее, и с переходом на следующую, более крупную, модель комфорт будет расти, а спортивность и скорость сохранятся. Ну и сам владелец на руле — это гарантия сохранения его интереса к парусу.

В Nautor's Swan осознали это среди первых. Точнее, именно с таким видением покупал верфь Леонардо Феррагамо — некогда ее клиент, а ныне, уже более 20 лет, — владелец. В то время уже существовала регата Swan Cup; Феррагамо добавил к ней еще множество новых, справедливо рассудив, что люди не склонны вечно болтаться в море в одиночку. Даже упертым интровертам иногда нужны азарт гонок и принадлежность к определенному кругу. Добавьте к этому бесценную возможность гоняться без гандикапа, на монотипах. Nautor's Swan обеспечила и это, постоянно разрабатывая новые классы яхт... Потому что еще одна страсть Феррагамо — всё систематизировать. С этого он начал, едва приступив к управлению верфью, когда обнаружил, что никаких различий в подходе к производству маленьких и больших яхт просто не существует. Затем он стал упорядочивать модельный ряд, придумывать концепции классов, регат... и с тех пор не останавливался. Так что нынешняя, очередная, систематизация уже не удивляет. А вот то новое, что появилось в сегментах Maxi Swan и Club Swan, удивляет весьма сильно.



## МАХИ SWAN

Это «высшая лига» мореходных качеств в сочетании с элегантностью, комфортом и самыми современными технологиями. Крупные яхты Swan (свыше 100 футов), разумеется, строились и раньше, но сейчас всю концепцию пересмотрели радикально, а диапазон определили от 88 до 120 футов.

Собственно, презентация Swan 88 в декабре 2020 года и положила начало новой линейке яхт Maxi Swan длиной от 24 м. Дизайн является развитием предыдущих моделей-бестселлеров, но с добавлением инновационных функций, которых раньше в Swan не было. В частности, первый корпус Swan 88 уже продан, и это будет первая яхта Swan с гибридной пропульсивной установкой.

## SWAN 108

Презентация этой модели в серии Maxi стала горячей новостью. «Мы понимали, что нам нужна более крупная модель, чтобы заполнить большой “пробел” между Swan 98 и Swan 120, — комментирует Джованни Помати, генеральный директор Nautor's Swan. — Над этим проектом работала впечатляющая интернациональная команда дизайнеров: Frers Design (обводы, расчеты), Micheletti + Partners (внешний дизайн) и Миса Погги (интерьер), поэтому он не только создан, но уже и продан. В этой лодке легко считывается наследие Swan, но вместе с тем она выглядит суперсовременной».

Как и все модели верфи, Swan 108 отличается умеренной высотой надводного борта, но при этом яхта гарантирует впечатляющую мореходность даже в суровых условиях и мягкую управляемость на волне. На такой лодке нет никаких проблем совершить кругосветку, причем с комфортом, но при этом ее гоночные характеристики позволяют соревноваться в регатах высочайшего уровня.

Палуба представлена в двух вариантах: одноуровневая и со ступенью в кормовой части, отделяющей рулевую зону

SWAN 108: В ПРОЕКТЕ –  
МАССА ВАРИАНТОВ  
ПАРУСНОГО ВООРУЖЕНИЯ  
И ПЛАНИРОВКИ.  
НА ФОТО ВАРИАНТ  
СО «СТУПЕНЬКОЙ»,  
СДЕЛАННОЙ В КОРМОВОЙ  
ЧАСТИ ПАЛУБЫ, ЧТОБЫ  
РАЗДЕЛИТЬ РУЛЕВУЮ  
И «ПЛЯЖНУЮ» ЗОНЫ



SWAN 108 –  
ВЕЛИКОЛЕПНЫЙ  
ЭКЗЕМПЛЯР СКОРОСТНОГО  
КРУИЗЕРА, СПОСОБНОГО  
СОВЕРШИТЬ КРУГОСВЕТКУ



от кормового лежака-«солярия». Но, помимо него, здесь, как и на моторных яхтах, спроектирован настоящий «пляжный клуб», спрятанный за откидным транцем.

По-новому выполнена надстройка — «крыша» салона максимально сглажена; вниз ведет широкий трап, что визуально объединяет салон и кокпит. Впрочем, инновации не только в стиле, но и в функциональности: например, штурвалы переместили дальше в нос и установили выше, чтобы, во-первых, улучшить обзор и контроль над яхтой, а во-вторых, оставить кормовую часть для пляжного отдыха.

Парусное вооружение основано на огромном опыте Swan по созданию крейсерско-гоночных яхт, когда в приоритете — эффективная работа парусов и легкость управления ими. Грот возможен в любом виде: от круизного варианта с закруткой в гик до гоночного с квадратным топом.

## CLUB SWAN

«Ассортимент» линейки Club Swan предлагает более гоночные характеристики и заточенный под эту же цель парусный потенциал. Эти лодки создаются в большей степени для регат монотипов, и сейчас в Club Swan гонятся четыре класса: 36, 42, 45 и 50 футов. Тем интереснее, что следующий класс, анонсированный в том же формате, вполне тянет на макси — Club Swan 80! Собственно, задумка в этом и заключается: «передвинуть» гонки One Design в сегмент Maxi.

## БЛИЖАЙШИЕ РЕГАТЫ ДЛЯ ЯХТ SWAN, 2021 Г.

### Swan European Regatta

20–25 июля / Турку (Финляндия)

### The Nations League Med — Copa del Rey

2–7 августа / Пальма-де-Майорка (Испания)

### The Nations League North Europe — Nord Stream Race

Сентябрь / Киль — Копенгаген — Стокгольм — Хельсинки — Санкт-Петербург

### Swan Maxi Trophy — Maxi Yacht Rolex Cup

6–11 сентября / Порто Черво (Италия)

### Swan One Design Worlds

14–17 октября / Сен-Тропе (Франция)

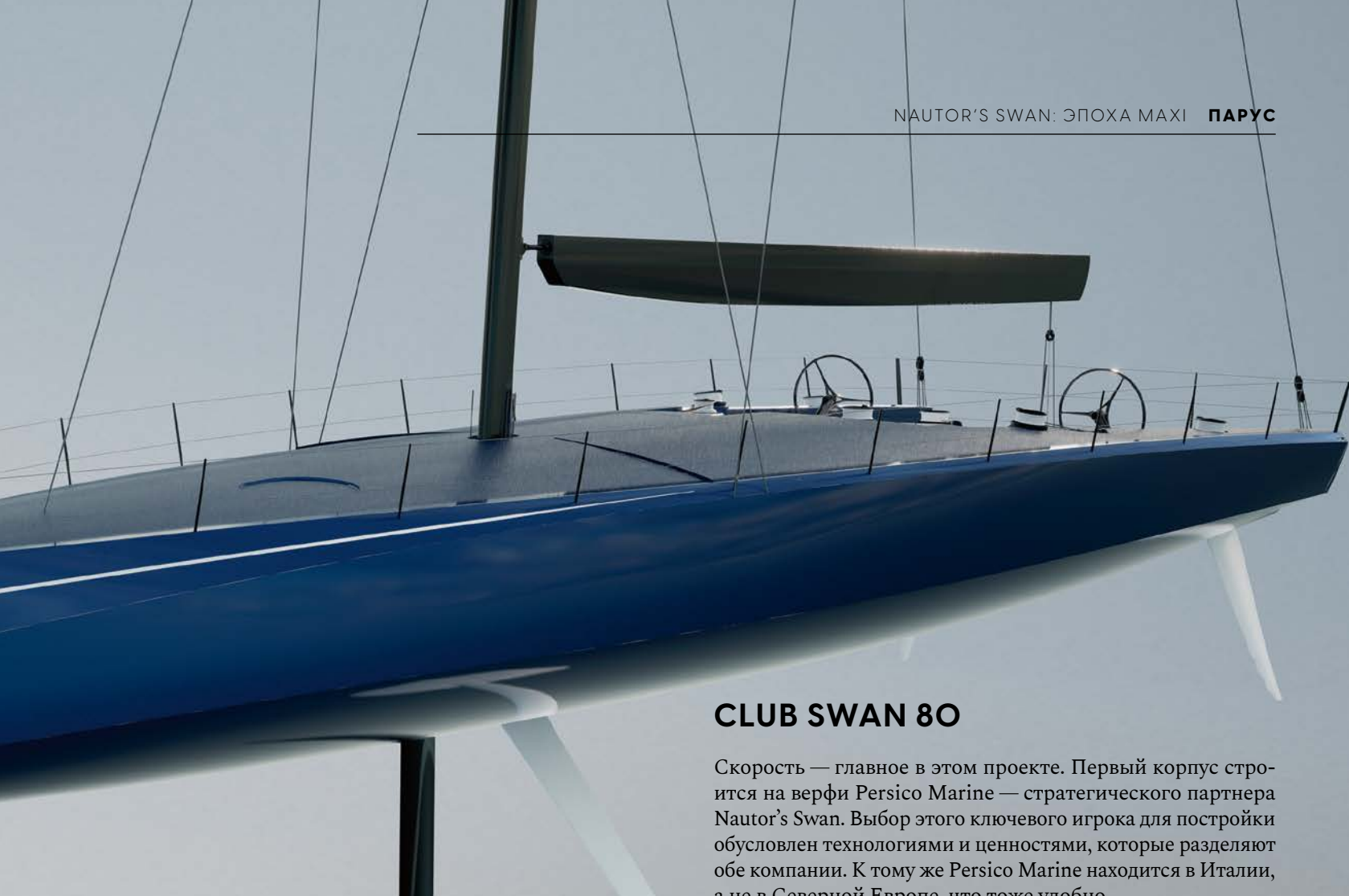
### Riviera Swan Asian Regatta

29–31 октября / Seabornia Marina, Миура (Япония)

CLUB SWAN 80: ГЛАВНОЕ  
В ЭТОЙ МОДЕЛИ —  
СКОРОСТЬ



РАБОТА НАД МОДЕЛЬЮ  
CLUB SWAN 80 ИДЕТ  
В ИТАЛИИ НА ВЕРФИ  
PERSICO MARINE —  
СТРАТЕГИЧЕСКОГО  
ПАРТНЕРА SWAN YACHTS



## CLUB SWAN 80

Скорость — главное в этом проекте. Первый корпус строится на верфи Persico Marine — стратегического партнера Nautor's Swan. Выбор этого ключевого игрока для постройки обусловлен технологиями и ценностями, которые разделяют обе компании. К тому же Persico Marine находится в Италии, а не в Северной Европе, что тоже удобно.

«Вы можете купить комфорт, но вы никогда не купите скорость, — говорит Энрико Киеффи, вице-президент Nautor's Swan. — В стандартной комплектации эта яхта строится с лаконичным и облегченным интерьером, но из обширного списка опций при желании можно выбрать все, что нужно для максимального удобства. Хотя самая впечатляющая “деталь” этой лодки — ее скоростные качества: она пойдет быстрее любого 100-футовика, и в этом ее уникальность. Она будет хороша и в гандикапных регатах благодаря выгодному баллу. Мы выполнили множество симуляций, основанных на разных рейтинговых правилах, и у этой модели отличные шансы».

Первый корпус модели Club Swan 80 сойдет на воду весной 2022 года. Сейчас идет ламинирование корпуса, следующий этап — установка переборок, пока корпус еще внутри матрицы... Верфь рассчитывает продать два корпуса модели до начала Rolex Maxi Cup 2022, чтобы задать старт классу и позднее основать новую серию регат для него. Правила нового класса уже разрабатываются: в частности, будут ограничены состав экипажа, число профессионалов в нем и парусный гардероб. Одно из требований — чтобы за штурвалом стоял непременно владелец, и это обещает добавить новой гоночной серии здоровый и честный дух, не делая ее соревнованием кошечков.

Но до того мы успеем увидеть еще более крупную звезду — Club Swan 125. Первый корпус должны вот-вот спустить на воду. Появление этой весьма радикальной лодки пока окутано завесой тайны, но, как заявляет сама верфь, это будет самый быстрый однокорпусник, когда-либо появившийся на свет. **МВУ**



CLUB SWAN 80: ПРОЦЕСС  
ЛАМИНИРОВАНИЯ КОРПУСА



# ШУТКИ ДЭЙВИ ДЖОНСА

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**

Иллюстрации: **Андрей Андреев, Джон Тэнниел**

**«Летучий Голландец», «Леди Лавибонд», «Мария Селеста», «Огонь Палатина»...** Истории этих кораблей-призраков давно разошлись по свету, превратившись из моряцких баек в романы и голливудские экранизации. Однако кое-где легенды о пропавших судах по сей день живут в фольклоре и даже становятся предметом научных исследований.

Спросите у жителей канадской деревеньки Сент-Лоуренс про Дьявольский корабль, и они расскажут вам о паруснике, который штормом выбросило на соседний пляж, а затем волнами утащило обратно в океан... Было ли это, не было, но предание о том зловещем кораблекрушении живет не только в людской памяти, но и в документах Мемориального университета Ньюфаундленда, где, «окопавшись» в архиве, аспирантка Карин Мюррей-Бергквист изучает легенды этой провинции о кораблях-призраках.

## НЕДОБРЫЕ ЗНАКИ

Остров Ньюфаундленд и соседний полуостров Лабрадор чрезвычайно богаты фольклором, значимую роль в формировании которого сыграли именно затонувшие суда, коих в этих водах не счесть. Дело в том, что рядом находится Большая Ньюфаундлендская банка — один из самых рыбных районов не только Атлантики, но и мира. Англичане промышляют тут со второй половины XV века, а в 1583 году Ньюфаундленд стал первой заморской колонией будущей империи. Британцам пришлось защищать ее от посягательств своих исторических противников, в особенности от французов, которые настойчиво пытались закрепиться на острове. Постепенно выживая коренное индейское население, английские переселенцы занимались рыболовством и обслуживали флот.

Религия на Ньюфаундленде издавна преобладала над образованием, которое здесь до сих пор находится в ведении церкви, а потому неудивительно, что суеверия являются неотъемлемой частью даже относительно современного фольклора. Подтвержденные истории переплетаются здесь с вымыслом, и Карин Мюррей-Бергквист погрузилась в этот материал, чтобы систематизировать его и сопоставить карту затонувших судов с картой мест, где, по преданиям, появлялись призраки кораблей, людей и животных.

Призраки погибших судов часто замечают на их последнем маршруте, по которому те ходят снова и снова, тщетно пытаясь достичь пункта назначения. Так, очевидцы сообщают о призрачном огне в проливе Белл-Айл (он отделяет Ньюфаундленд от материка), курсирующем по следу вышедшего из Бакспорта (штат Мэн) судна, которое, попав в жестокий шторм, дрейфовало 51 день, прежде чем затонуть.

В тех же местах есть пустынный островок, где, как говорят, зарыт клад, и ежегодно 25 июня в море появляется пиратская шляпка, идущая к берегу. В конце XIX века два искателя сокровищ расстались с жизнью после того, как неосмотрительно покусались на этот клад и приняли его искать. По легенде, один из них умер «в процессе», а другой получил пощечину от призрака и позже скончался.

С темой пиратов на Ньюфаундленде связано много историй. Среди них легенда о призрачном пиратском паруснике в Петти-Харбор, который заметили трое выкапывавших клад поделщиков. Увидев, что с корабля к ним направляется гребная шляпка, двое сбежали. Вернувшись позже, они обнаружили, что их товарищ мертв, а яма закопана.



ШТОРМЫ УМЕРЕННЫХ ШИРОТ, ПРОХОДЯЩИЕ ЧЕРЕЗ КАНАДУ И ВВЕРХ ПО АТЛАНТИЧЕСКОМУ ПОБЕРЕЖЬЮ, ОКАЗЫВАЮТ ЗАМЕТНОЕ ВЛИЯНИЕ НА КЛИМАТ НЬЮФАУНДЛЕНДА. СЕВЕРО-ВОСТОЧНЫЕ И ВОСТОЧНЫЕ ВЕТРЫ, ПРЕОБЛАДАЮЩИЕ ПЕРЕД КАЖДЫМ ШТОРМОМ, ДЮТ ПОПЕРЕК ХОЛОДНОГО ЛАБРАДОРСКОГО ТЕЧЕНИЯ, ОТЧЕГО ВЕСНА НА ПОБЕРЕЖЬЕ НАСТУПАЕТ ПОЗДНО И ЛЕТО ХОЛОДНОЕ. СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЕ ВЕТРЫ ПОСЛЕ КАЖДОГО ШТОРМА НЕСУТ ХОЛОДНЫЙ АРКТИЧЕСКИЙ ВОЗДУХ, ПОЭТОМУ СТОЛБИК ТЕРМОМЕТРА ЗДЕСЬ ЧАСТО ОПУСКАЕТСЯ НИЖЕ, ЧЕМ В ДРУГИХ МЕСТАХ В МОРЕ НА ЭТОЙ ЖЕ ШИРОТЕ. НА ЮГЕ ПРОХЛАДНЫЙ ВОЗДУХ ЛАБРАДОРСКОГО ТЕЧЕНИЯ СМЕШИВАЕТСЯ С БОЛЕЕ ТЕПЛЫМ ВОЗДУХОМ НАД ГОЛЬФСТРИМОМ, ВЫЗЫВАЯ ЧАСТЫЕ ГУСТЫЕ ТУМАНЫ, КОТОРЫЕ НАИБОЛЕЕ РАСПРОСТРАНЕНЫ НАД ГРАНД БЭНКС И ВДОЛЬ ЮЖНОГО И ЮГО-ВОСТОЧНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ НЬЮФАУНДЛЕНДА



Впрочем, спустя некоторое время оба кладоискателя таинственным образом исчезли из своих домов...

Любопытно, что если в фольклоре Новой Шотландии сокровища обычно охраняют призраки людей, которых специально для этого убили, то на Ньюфаундленде клады стерегут корабли, возникающие из ниоткуда каждый раз, когда кто-то покушается на «сундук мертвеца». Причем призраки пиратских кораблей не ограничиваются парусниками: например, жители Дэвис-Коува время от времени видят пиратский пароход, появление которого в том числе предвещает шторм.

Как и в фольклоре других культур, корабли-призраки на Ньюфаундленде зачастую воспринимаются как предвестники непогоды и предзнаменование гибели. В 1921 году в районе Нотр-Дам-Бэй затонуло судно с экипажем, и с тех пор люди видят там танцующие в море огни, которые прозвали Огнями булочника; после встречи с ними обязательно случается несчастье. Кстати, плохую погоду предвещает и безголовый пловец, порой меняющий курс в зависимости от ветра!

## ФАНТОМЫ СТАРИНЫ ДАЛЕКОЙ

Многие истории, с которыми столкнулась Карин Мюррей-Бергквист, связаны с неразрешенными загадками прошлого. После того как неподалеку от Феррилэнда затонул корабль (возможно, *Signett of Denmark*), в окрестностях начали появляться призраки смытых в море матросов. Голову одного из них так и не нашли, и его безголовое привидение бродит в округе по ночам, словно неуспокоенный дух гессенского кавалериста из «Сонной ложины». Фантомные крики утонувших в море людей слышались туманными вечерами и рядом с Чанг-Айлендом. Они прекратились лишь после того, как англиканский священник должным образом похоронил найденные тела. Местные жители верят в способность религиозных ритуалов «успокаивать» призраков: когда в конце XIX века неподалеку от Трепасси затонуло судно *Jane Hunter*, на месте катастрофы стал появляться призрачный огонь, который пропал после того, как преподобный Фрэнсис Маллони освятил окрестности. Кстати, об этом корабле сложена баллада, и в ее тексте автор открыто обвиняет власти в том, что те не построили маяк и не предотвратили гибель *Jane Hunter*.

Особенно богат необычными историями городок Пласентия, расположенный на юго-востоке Ньюфаундленда. Там появляется, например, призрак горящей греческой галеры, на которой кричат прикованные к веслам нагие рабы. Откуда она там взялась, непонятно, ведь нет никаких свидетельств того, что античные греки добирались до этих мест. Тем не менее местные жители сходятся во мнении, что эта фантомная галера непременно портит рыбалку. А вот драккар с тремя пассажирами, появляющийся из тумана в окрестностях Бэй-де-Верде, где некогда утонул человек, гораздо более уместен, так как известно, что скандинавские викинги посещали Ньюфаундленд и Лабрадор еще свыше тысячи лет назад.



Кроме того, в бухте Пласентии с XVII века туманными ночами стали замечать корабль, который некогда пыталась проверить французская таможня, но тот не остановился и исчез, едва французы открыли огонь. Поговаривают, это был португальский парусник XVI века с командой на борту. Встречаются там и более современные фантомы. Среди них лодка с мертвыми солдатами Второй мировой войны, которую видели с городской набережной.

Наконец, есть неподалеку мало кому известный остров, где, как считается, потерпел крушение пиратский корабль. Одна женщина как-то нашла там череп и забрала его с собой (и зачем только, спрашивается?!). Едва она вошла в дом, череп истошно заорал, и женщина поспешила вернуть находку на место. Вообще черепа в тех местах





(да и не только) лучше не подбирать: однажды мужчина из Рэд-Клифа решил использовать найденную черепную коробку как черпак для своей лодки, но очень скоро из другого мира к нему пожаловал хозяин этого «вместилища разума». Не исключено, что подобные легенды возникали как способ умерить мародерство после кораблекрушений, и аргументом тому может служить история затонувшего парусника *Blue Jacket*, чей призрак сулил смерть всем, кто его видел. Лес, который он перевозил, вынесло на берег, и местный житель использовал его для строительства дома. Когда тот был закончен, из бревен стали доноситься голоса и стоны, прекратившиеся лишь после того, как весь найденный материал изъяли из строения.

Населяют Ньюфаундленд  
и призраки животных.  
Так, жителям местечка  
Краулерс-Хилл является  
собака



## ПРИЗРАКИ НА ВСЕ СЛУЧАИ

В фольклоре Ньюфаундленда и Лабрадора четко прослеживается связь моря и суши, проявляющаяся в том, что призраки утонувших людей начинают являться своим семьям и сослуживцам, если их тела похоронены в земле или, наоборот, бесследно сгинули в море. У жителей деревни Фога сохранилась легенда о человеке, который пропал в океане вместе с тремя сыновьями и племянником, после чего в округе стали замечать призрачный огонь, проникавший в бухту через узкий вход и распадавшийся на пять частей.

Женщина из Сент-Мэри увидела сон про своего сына-матроса, а наутро обнаружила в гостинице комок водорослей. Вскоре выяснилось, что сын утонул.

В Аргентии рыбака смыло за борт, и лодку унесло его сын. Годы спустя во время шторма к нему явился призрак отца и помог вывести судно в безопасное место.

Два рыбака в бухте Бонависта попытались достать из воды тело погибшего в произошедшем накануне кораблекрушении, но их руки прошли через него насквозь. А в Лэлли-Коуве рассказывают о корабле-призраке с говорящими на иностранном языке матросами, которые высадились на сушу и похоронили двух своих товарищей, при этом следа от могил не осталось.

Населяют Ньюфаундленд и призраки животных. Так, жителям местечка Краулерс-Хилл является собака, утонувшая вместе с экипажем разбившегося судна, а в Вудвортс-Арме мужчина, шедший к своей лодке, услышал мистический голос и крик лисицы, после чего обнаружил, что лодка нагружена чем-то невидимым, по весу похожим на тело.

Довольно неожиданно обнаружить среди всех этих весьма мрачных легенд связанную с морем любовную историю, которая, правда, тоже не отличается счастливым концом. Призрак некоего Патрика Маккея, убитого на шхуне, которую он строил, преследовал его возлюбленную до тех пор, пока она не взойшла на борт. С той полуночи девушку никто и никогда больше не видел, но и тень получившего желаемое Маккея тоже перестала беспокоить округу.

Встреча с призраками во все времена не предвещала ничего хорошего, но при этом она не обязательно влекла за собой смерть. Так, описан случай, когда фантомный бриг преследовал рыбацкую лодку с наветренной стороны и вынудил ее пристать к берегу в районе Уайлд-Коува. Отмечается, что при этом никто не пострадал. В похожей истории призрачная шхуна, на которой очевидцы даже разглядели людей и огни, пошла на таран судна неподалеку от Фога-Айленда и исчезла, едва то изменило курс, чтобы избежать столкновения.

В университетском архиве фольклора и языка сохранились рассказы очевидцев из Роки-Бэй-Пойнта, слышавших рынду сгинувшей в пучине шхуны; судно бесследно пропало вместе со своим конструктором вскоре после спуска на воду. А в бухте Каталина два приятеля наблюдали призрак корабля, который пробивался сквозь лед и внезапно исчез, оставив лишь полосу колотых льдин. Впрочем, похожих историй на Ньюфаундленде не счесть, и некоторые очевидцы рассказывают, что корабли даже проплывают сквозь сушу.

## ВО ХМЕЛЮ ПРИВИДЕЛОСЬ?

Что это? Миражи, галлюцинации или нарочно выдуманные небылицы, которыми пугают детей и забавляют собутыльников? В 1617 году колонисты лорда Фолкленда получили приказ доставить на Ньюфаундленд, помимо прочего, 20 бочек нефilterованного эля, 90 бушелей односолодового виски, дробилку для солода, 4500 фунтов пивного хмеля, а также по бочонку аквавита, медовухи и вина. Этот запас положил начало местной традиции питья, которой в наше время посвящают целые книги. Живущие нелегкой жизнью рыбаки полоскали желудки алкоголем в надежде избежать тифа и холеры, но чаще — чтобы просто забыться до утра. И когда глубокой ночью они, покачиваясь, разбредались из пабов по своим лачугам, неутомимый выдумщик Дэви Джонс (одно из имен дьявола в британском моряцком жаргоне) разыгрывал с ними злые шутки, посылая мертвых навстречу живым.

А если серьезно, то богатая морская история этих мест не могла не породить подобные легенды, многие из которых в поколениях хранят память о реальных событиях. Если вас тянет на приключения, отправляйтесь в те края на яхте, чтобы посмотреть удивительную природную красоту Ньюфаундленда и Лабрадора, и, быть может, даже встретить призрака из прошлого. **МВУ**

# BENTLEY FLYING SPUR. К НОВЫМ ОТКРЫТИЯМ!

Текст: **Иван Старов**

Фото: **Bentley**

Нередко в проекты сравнительно небольших круизных яхт закладывают до пяти вариантов моторной установки под различные эксплуатационные задачи. Разнообразие же моторов у моделей авто не столь велико, поэтому появление нового седана Bentley Flying Spur с 4-литровым двигателем V8 в дополнение к версии с двигателем W12 вызвало заметный интерес.

ПОДСВЕЧЕННАЯ КРЫЛАТАЯ  
ЛИТЕРА «В» С НОВЫМ  
ДИЗАЙНОМ ВЫДВИГАЕТСЯ  
ЭЛЕКТРОПРИВОДОМ  
ИЗ КАПОТА, ПРИВЕТСТВУЯ  
ВОДИТЕЛЯ

# Новый Bentley Flying Spur V8, как и версия с мотором W12, сочетает роскошь лимузина и взрывной характер спортивного седана



Внешне Flying Spur с V8 и W12 не сразу и различишь. Выразительный гармоничный дизайн кузова с классическим вытянутым силуэтом подчеркивают черная решетка радиатора с хромированной окантовкой и вертикальными элементами, а также светодиодные матричные фары с «хрустальным» эффектом (благодаря хромированному отражателю грани сверкают даже при выключенном свете). В стандартную комплектацию Flying Spur V8 входят легкосплавные колесные диски диаметром 20" с десятью спицами, «крылатая» литера «B» на капоте и четыре выхлопных патрубка (вот главное отличие). А колесные диски Mulliner Driving Specification на 22" с черной глянцевой отделкой — еще одна персональная опция.

ЗАДНИЕ ФОНАРИ, НАПОМИНАЮЩИЕ СТИЛИЗОВАННУЮ БУКВУ «В» (BENTLEY), И СДВОЕННЫЕ ПАТРУБКИ ВЫХЛОПНОЙ СИСТЕМЫ – «ВТОРИЧНЫЕ» ПРИЗНАКИ НОВОГО FLYING SPUR V8



Теперь о салоне. По результатам исследований предпочтений клиентов Bentley, за последние 10 лет их отношение к владению автомобилем изменилось. Если раньше они часто пользовались услугами водителя, то сегодня предпочитают сами сидеть за рулем и даже с пассажирами на заднем сиденье. Это обстоятельство и взяли за основу при разработке нового Flying Spur V8, особое внимание уделив месту водителя при сохранении просторного салона, его изысканной отделки и передовых технологий в отношении оборудования, что характерно для класса Gran Turismo.

Удивительно комфортабельные передние сиденья отделаны кожей (пять вариантов цветов) и наделены множеством функций (подогрев, вентиляция, регулировка поясничных опор, режимы массажа). По всей длине передней панели проходит эффектная декоративная вставка из орехового шпона; она переходит на двери, зрительно подчеркивая ширину салона. Опционально доступны и глянцевые карбоновые вставки.

В качестве опции на новый Flying Spur V8 устанавливается уже знакомый поворотный сенсорный дисплей 12,3" (Bentley Rotating Display) с тремя настраиваемыми сегментами. Он открывается, когда нажимаешь кнопку запуска двигателя, и поворачивается фрагмент отделанной шпоном панели. Дисплей дополнен интерфейсом Apple CarPlay, реалистичными изображениями спутниковых карт и продвинутой функцией предупреждения об изменении дорожных условий.

Новый Flying Spur V8 доступен в 5-местной или 4-местной конфигурациях. Второй вариант предусматривает сзади увеличенную консоль с уже знакомым съемным пультом управления с сенсорным дисплеем 5" (включение функции массажа, климат-контроля, фоновой подсветки и пр.) и дополнительным отсеком для вещей. Облицованные шпоном столики в спинках передних сидений раскладываются электроприводом при нажатии кнопки и возвращаются в исходное положение при повторном нажатии. Благодаря богатому ассортименту дополнительного оборудования задняя часть салона Flying Spur представляет собой отличное место для работы и отдыха в поездках, ничем не уступая Flying Spur W12.

СВЕТОДИОДНЫЕ МАТРИЧНЫЕ ПЕРЕДНИЕ ФАРЫ С «ХРУСТАЛЬНЫМ» ЭФФЕКТОМ СВЕРКАЮТ ДАЖЕ ПРИ ВЫКЛЮЧЕННОМ СВЕТЕ



ДЛЯ FLYING SPUR V8 ПРЕДЛАГАЕТСЯ СЕМЬ ФИРМЕННЫХ ЦВЕТОВ КУЗОВА. ТАКЖЕ МОЖНО ЗАКАЗАТЬ ЛЮБОЙ ЦВЕТ ИЗ ОБШИРНОЙ ГАММЫ, ВКЛЮЧАЮЩЕЙ СВЫШЕ 60 ОТТЕНКОВ, В ЧИСЛЕ КОТОРЫХ ЦВЕТА ИЗ ЛИНЕЕК MULLINER



А что дало появление нового двигателя? Бензиновый 4-литровый V8 с двойным турбонаддувом (такой же, как на Continental GT V8 или обновленном кроссовере Bentayga V8) развивает мощность 550 л.с. и крутящий момент 770 Н·м при частоте вращения коленчатого вала в диапазоне 2000–4500 об/мин, тогда как с W12 объемом 6 л эти показатели были 635 л.с. и 900 Н·м соответственно. Разгон до сотни с V8 занимает 4,1 с против прежних 3,8 с, а скорость вместо 333 км/ч стала «всего» 318 км/ч. Потери, на мой взгляд, незначительные: десятые секунды просто незаметны, а скорость... На какой трассе в стране вы разгонитесь хотя бы до 250 км/ч? Вот и я об этом!

Для повышения топливной экономичности при малой нагрузке на двигатель (до 3000 об/мин) предусмотрено отключение половины цилиндров, что дает снижение расхода до 16%. Деактивация происходит мгновенно: водитель и пассажиры не в состоянии уловить момент перехода, зато заметны увеличение запаса хода нового Flying Spur V8 (более 708 км), а также характерный звук работающего V8.

В автомобиле реализованы современные решения по части шасси: адаптивная пневматическая подвеска, по-спортивному жесткая или мягкая, как у лимузина, функция перераспределения крутящего момента через подтормаживание колес, система управления динамикой Drive Dynamics Control и электрорегулируемое рулевое

управление — все это включено в базовую комплектацию. Опционально доступны активное подавление крена (Bentley Dynamic Ride) — система, требующая напряжения 48 В, и электронная система управления всеми колесами, способствующая повышению курсовой устойчивости на высоких скоростях и маневренности в городских условиях.

Такие системы применяются и на версии с двигателем W12, однако следует учитывать, что новый Bentley Flying Spur V8 легче на 100 кг и отличается еще более эффективным распределением массы и динамическими характеристиками. У него полно и других интуитивно понятных электронных систем помощи водителю, таких как ассистент движения в пробках, системы предупреждения о появлении пешеходов, контроля слепых зон, ночного видения, парктроник и пр.

Ранее по поводу Flying Spur W12 Ханс Хольцгартнер, старший продукт-менеджер Bentley Motors, сказал так: «Мы создали автомобиль вне времени, который выходит за рамки модных тенденций и призван радовать своего владельца путешествиями и открытиями, сохраняя и приумножая свой статус на протяжении десятилетий». По его мнению, этот автомобиль позволит написать очередную победную главу в историю Bentley. А Flying Spur V8, этот новый британский «автоденди», станет темой для логичного ее продолжения. Или даже удостоится отдельной главы... **МВУ**

# КЛАССИКА И ТВИСТ

Текст: Тимур Бараев

Фото: Vacheron Constantin

Великий швейцарский часовой дом Vacheron Constantin несмотря на известные общемировые трудности вновь, как и в прошлом году, впечатлил поклонников, полностью обновив модельный ряд. Женевцы дают отчетливо понять: все преходящее, часы Vacheron Constantin – вечны.



ОРИГИНАЛЬНАЯ  
МОДЕЛЬ AMERICAN  
1921 С ЦИФЕРБЛАТОМ,  
ПОВЕРНУТЫМ ВЛЕВО И  
ПОЗВОЛЯЮЩИМ ВОДИТЕЛЮ  
ЛЕГКО СЧИТЫВАТЬ  
ПОКАЗАНИЯ СРЕЛОК

## КОЛЛЕКЦИОННЫЕ УНИКУМЫ

Одной из самых ярких звезд высокого часового искусства не только апрельской женевской выставки Watches & Wonders, но и всего года, по праву назван великолепный и безупречный сплит-хронограф Vacheron Constantin Traditionnelle Split-Seconds Chronograph Collection Excellence Platine (Ref. 5400T/000P-B637) в корпусе 42,5 мм из платины 950-й пробы высотой всего лишь 10,7 мм. Его периферический ротор из 22-каратного золота не скрывает, а подчеркивает красоту новейшего мануфактурного автоматического калибра 3500 с частотой баланса 3 Гц и двухдневным запасом хода. Приобрести один из 15 экземпляров можно по заказу только в бутике Vacheron Constantin по «символической» цене ровно \$ 300 000.

Много восторженных отзывов получили и сложные часы. Это прежде всего потрясающая тройка из коллекции Les Cabinotiers во главе с турбиййоном, вечным и астрономическим календарем Armillary Tourbillon Perpetual Calendar Planetaria. Однако дилеров часового дома порадовали новинки и остальных коллекций.

## К СТОЛЕТИЮ РЫНКА № 1

В этом году Vacheron Constantin отмечает столетие большого вторжения на американский рынок и проживет оставшиеся месяцы под девизом Classic with the Twist. Дело в том, что в 1921 году дом по-настоящему открыл для себя расцветшую на военных заказах Первой мировой войны Америку — с бутиком в Нью-Йорке и очень характерной специальной моделью, которую так и назвали — American 1921. Главная ее особенность — необычный циферблат, где отметка «12 часов» была повернута примерно на 45° против часовой стрелки в положение «10:30». Соответственно, заводная головка переехала туда же.

В 1920-х годах США стали первой страной массового автомобилестроения, и циферблат с «твистом» влево облегчал водителю считывание показаний наручных часов. А еще это была чуть ли не первая наручная модель в подушкообразном корпусе cushion, что превращало эти изначально классические часы в дизайнерские.





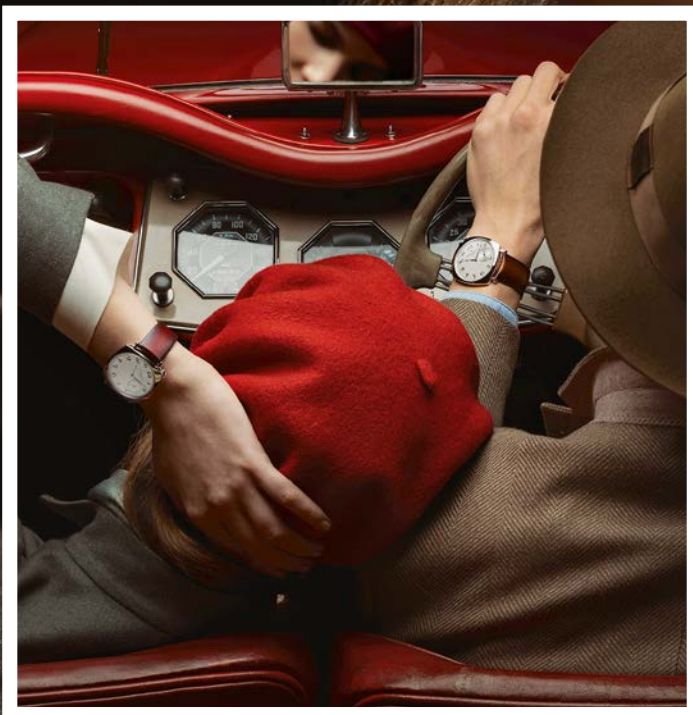
У НЫНЕШНЕЙ ЮБИЛЕЙНОЙ  
ВЕРСИИ AMERICAN 1921  
ЦИФЕРБЛАТ ПОВЕРНУТ  
ВПРАВО, И ЭТО ГЛАВНОЕ  
ОТЛИЧИЕ ОТ ОРИГИНАЛА

## ОСОБЕННОСТИ АМЕРИКАНСКИХ ЧАСОВ

American 1921 — из тех часов, что лучше выглядят в жизни, чем даже на самой эффектной фотографии. Они оживают на запястье и смотрятся необыкновенно элегантно и стильно, будь на вас майка, рубашка, свитер или деловой костюм. Убедитесь в этом сами, зайдя в московский бутик Vacheron Constantin на Петровке и примерив их.

Тут, правда, следует отметить принципиальное отличие нынешних юбилейных часов от исторических. У новых циферблат повернут не влево, а вправо. Дополнительный секундный циферблат остался в нижней части основного. Для юбилейной версии дом создал новый ультратонкий механизм с ручным заводом Calibre 4400 AS диаметром 28,6 мм и высотой всего лишь 2,6 мм. Частота его баланса 4 Гц (28 800 пк/ч), запас хода 65 ч. Механизмом оснащены все три юбилейные модели: две бело-золотые в корпусах диаметром 40 и 36,5 мм и платиновая (40 мм, высота 8,6 мм). Последняя, кстати, вышла в коллекции не Historiques, а Excellence Platine. Декорированный вручную механизм имеет знак высшего часового качества — Женевское клеймо.

Тираж платиновой серии ограничен сотней экземпляров, а продаваться она будет исключительно в монобрендовых бутиках марки.



## СПОРТИВНЫЕ, НО СЛОЖНЫЕ

Коллекция универсальных спортивных часов Overseas пополнилась тремя роскошными полностью золотыми моделями: двумя вечными календарями и турбийоном.

Прошлогодняя версия вечного календаря в розово-золотом корпусе и на браслете из этого же металла получилась весьма успешной. Состоятельная публика продолжает любить золотые модели за броскую роскошь и универсальность. Ну а если они относятся к престижнейшему классу особо сложных часов Grande Complication, да еще и изящно выполнены (высота корпуса всего 8,1 мм), такие часы могут рассчитывать и на большее. Что, собственно, и случилось с розово-золотыми Overseas Perpetual Calendar Ultra-Thin Skeleton, удостоенными в прошлом ноябре часового «Оскара» — Женевского Гран-при.

В этом году успех должны если не развить, то закрепить бело-золотые full-gold Overseas. Белое золото, которое нетрудно перепутать со сталью, выглядит не столь вызывающе роскошно, но ведь и поклонников стиля understatement на этом свете немало. Технически часы остались прежними: диаметр корпуса 41,5 мм, ультратонкий автоматический мануфактурный механизм VC 1120 QPSQ/1 с необычной частотой баланса 19 800 пк/ч и 40-часовым запасом хода. И корпус, и механизм отмечены Женевским клеймом.

А вот Overseas с турбийоном в этом году как раз примерили розово-золотые одежды: корпус 42,5 мм и фирменный браслет с соединительными звеньями, стилизованными под силуэт мальтийского креста — логотипа дома Vacheron Constantin. Автоматический механизм Calibre 2160 также имеет периферический ротор, чтобы ничто не мешало любоваться его высококлассной отделкой. Частота его баланса занижена до 18 000 пк/ч, чтобы каретка турбийона вращалась более величественно. Зато запас хода превышает 80 ч!

## ПЕРЕКРЕСТОК ИСКУССТВ

Дамская коллекция Egerie славится моделями, которые можно отнести к шедеврам высокого часового и ювелирного искусства. Egerie отличаются корпусами необычных форм. На сей раз они соответствуют девизу года — Classic with the Twist. Они строго круглые, изготовлены из белого или розового золота, имеют три центральные (часовую, минутную и секундную) стрелки, универсальный диаметр 35 мм, который позволяет носить их и мужчинам. Ну а твистом в сторону от классики можно назвать необычный календарь-дату, выполненный в виде сектора, и тот факт, что их корпус и циферблат инкрустированы в общей сложности 912 алмазами огранки бриллиант общим весом 4,1 карата.

В часах установлен автоматический мануфактурный калибр VC 1088 с частотой 28 800 пк/ч и запасом хода 40 ч. Комплекуются они двумя изящными ремешками из кожи миссисипского аллигатора темно-синего и орехового цветов.

ПРОШЛОГОДНИЙ  
ЛАУРЕАТ  
ЖЕНЕВСКОГО  
ГРАН-ПРИ ВЕЧНЫЙ  
КАЛЕНДАРЬ  
OVERSEAS  
PERPETUAL  
CALENDAR ULTRA-  
THIN В ЭТОМ ГОДУ  
ВЫШЕЛ В БЕЛО-  
ЗОЛОТОЙ ВЕРСИИ



35-МИЛЛИМЕТРОВЫЙ КОРПУС,  
ЦИФЕРБЛАТ И ЗАСТЕЖКА РЕМЕШКА  
EGERIE ПОЛНОСТЬЮ ИНКРУСТИРОВАНЫ  
912 БРИЛЛИАНТАМИ



РОТОР ПОДЗАВОДА  
КАЛИБРА VC 1120 AT  
ВЫПОЛНЕН  
ИЗ ТЯЖЕЛОГО  
22-КАРАТНОГО  
ЗОЛОТА  
И ДЕКОРИРОВАН  
УЗОРОМ НА МОТИВ  
РОЗЫ ВЕТРОВ



## ПЛАВАНИЕ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Поклонники коллекции Métiers d'Art, в которую входят часы с циферблатами — шедеврами прикладного искусства, наконец дождались продолжения знаменитой серии Tribute to Great Explorers, посвященной великим мореплавателям. Ждать пришлось долго. В 2004 году дебютировали модели в честь португальца Фернана Магеллана и китайца Чжэн Хэ. Спустя четыре года вышли модели памяти испанца Христофора Колумба и итальянца Марко Поло. И только сейчас, по прошествии 13 лет, свет увидели сразу трое часов, посвященных легендарным португальским навигаторам Бартоломеу Диашу, Васко да Гаме и Педру Алваришу Кабралу.

На циферблатах в технике горячей эмали изображены маршруты их экспедиций, нанесенные на карты из знаменитого атласа Миллера 1519 года издания, который хранится в лиссабонском Музее мореплавания (Museu de Marinha). Создать эти шедевры-миниатюры по эмали позволил прежде всего редчайший фирменный механизм VC 1120 AT с очень необычной индикацией времени. Минутная шкала представляет собой 120-градусный сектор в правой части циферблата. Раз в час из начала сектора выплывает цифра с текущим часом. Часовые цифры расположены на кончиках трех четырехконечных рычагов, которые в течение суток вращаются по очереди, передавая друг другу эстафету. 1120 AT оснащен узлом автоподзавода, балансом с частотой 19 800 пк/ч и запасом хода 40 ч.

Корпус диаметром 41 мм изготовлен из розового золота. Судя по всему, этот оттенок можно назвать трендовым в нынешнем сезоне. Часы будут продаваться только сетами из трех моделей; всего выйдет 10 таких сетов. Обсудить возможность приобретения одного из наборов можно только в монобрендовом бутике Vacheron Constantin. **MBY**

РЕДЧАЙШАЯ  
ИНДИКАЦИЯ  
ЧАСОВ И МИНУТ  
МЕХАНИЗМА  
VC 1120 AT  
ПОЗВОЛЯЕТ  
ХУДОЖНИКАМ  
СОЗДАВАТЬ  
МИНИАТЮРЫ  
ПО ЭМАЛИ НА ВСЕЙ  
ПОВЕРХНОСТИ



Хотите узнать, что, кроме песка цвета сахарной пудры, бирюзовых вод океана и полного уединения, ищут и непременно находят на «Острове мечты» Том Круз, Наоми Кэмпбелл, Джордж Клуни, Стефано Габбано и другие голливудские звезды и представители мировой элиты? Тогда читайте дальше.

Текст: **Арина Вишневская**      Фото: **Huvafen Fushi**

Huvafen Fushi — один из лучших отелей на Мальдивских островах, да и, наверное, на планете. Его название в переводе с языка дивехи (мальдивского) означает «Остров мечты». Мечты, которая обязательно сбывается, оставляя даже после одного единственного посещения сотни исписанных страниц вашей личной Книги впечатлений.

Сказочный курорт на частном тропическом острове атолла Северный Мале, обьятом теплой лазурью Индийского океана, находится всего в полчаса езды на быстроходном катере от аэропорта — никаких дополнительных перелетов. Катер швартуется, и в то же мгновение вы попадаете в таинственный мир открытий и смелых фантазий.

## ОСТРОВНАЯ ЖИЗНЬ

Гостям курорта Huvafen Fushi на выбор предлагаются 44 просторные виллы на пляже и над водой, с одной или двумя спальнями, персональными бассейнами и террасами для отдыха и загораения. В их интерьерах сочетаются современные тенденции минимализма и мальдивские мотивы.

Если повезет, можно забронировать самую роскошную, двухэтажную, виллу Cube, площадью 800 кв. м! Вилла имеет прямой выход к океану, оборудована собственным причалом, инфинити-бассейном с пресной водой, а внутренний дворик буквально утопает в зелени деревьев.

Гостиную на нижнем уровне условно можно разделить на зону отдыха, столовую и кухню с барной стойкой. Внутреннее пространство плавно перетекает в открытую террасу с бассейном из черного вулканического камня, лаунжем и зоной барбекю. На втором этаже находится спальня в стиле лофт с великолепной кроватью-подиумом. Особый шарм обстановке придают эксклюзивные предметы интерьера. Сквозь панорамные окна видно пляж и океан. О комфорте гостей круглосуточно заботится персональный батлер.



Huvafen Fushi – первый  
и единственный  
в мире отель  
с подводным  
спа-центром

ПОГРУЖЕНИЕ  
В МЕЧТУ

В РЕСТОРАНЕ LATITUDE 4° МОЖНО ПОЧУВСТВОВАТЬ СЕБЯ ЗРИТЕЛЕМ СЮРРЕАЛИСТИЧНОГО ПОДВОДНОГО СПЕКТАКЛЯ, А ВАШ НАКРЫТЫЙ СТОЛИК БУДЕТ ЕДИНСТВЕННЫМ В ЭТОМ НЕОБЫЧНОМ ТЕАТРЕ

## ЛЕСТНИЦА В ОКЕАН

Уникальным отель Nuvafen Fushi делает и единственный в мире подводный спа-центр, спуститься в который можно... по лестнице. В богатом спа-меню ритуалы, вобравшие в себя лучшие традиции и опыт восточных и западных терапевтов, косметологов и массажистов. Велнес-бар Raw Cafe располагает великолепным выбором детокс-соков, фруктовых и овощных салатов, травяных чаев — всего, что поможет перезагрузиться духовно и физически, восполнить запасы энергии.

В водах Индийского океана обитает свыше 1000 видов рыб, черепахи, скаты, дельфины, крабы и моллюски, а также почти 200 видов ярких кораллов! Понаблюдать сквозь стеклянные панорамные стены за обитателями домашнего кораллового рифа здесь можно без гидрокостюма, акваланга и маски, одновременно предаваясь неге в одном из процедурных кабинетов, расположенных на 8-метровой глубине.

По вечерам отель предлагает развлекательно-образовательный перформанс SpaQuarium, включающий аперитив с шампанским и канапе и лекцию морского биолога с погружением в магию подводного мира. Он расскажет о сохранении и восстановлении кораллов, ведь забота об экологии — важная часть философии этого мальдивского курорта. Особые ощущения гости получают, вооружившись специальным ультрафиолетовым фонариком и визором с желтым фильтром. Под воздействием мягкого ультрафиолета представители флоры и фауны начинают флюоресцировать, светиться неоновыми красками, создавая поистине волшебную атмосферу. Глаза детей, да и взрослых, в такие моменты тоже светятся от счастья.

А как насчет ужина на глубине, с видами на подводную вселенную? Самое необычное место для романтического свидания — иммерсивный ресторан Latitude 4°, название которого напоминает о том, что столица Мальдивской Республики город Мале находится на широте 4 градуса к северу от экватора. Меню ресторана поразит даже отъявленных гурманов. Кроме того, шеф-повар может приготовить практически любое блюдо по индивидуальному заказу, а сомелье порекомендует к ним соответствующие напитки.

## НЕКОГДА СКУЧАТЬ!

Гастрономические предложения отеля придется по вкусу самым требовательным посетителям. В ресторане Salt на причале подают изысканные блюда современной японской кухни с латиноамериканским акцентом и предлагают целую коллекцию sake (сделать выбор гостям помогают сертифицированные sake-сомелье, первые на Мальдивах!). Прекрасным дополнением станет красочный закатный пейзаж.

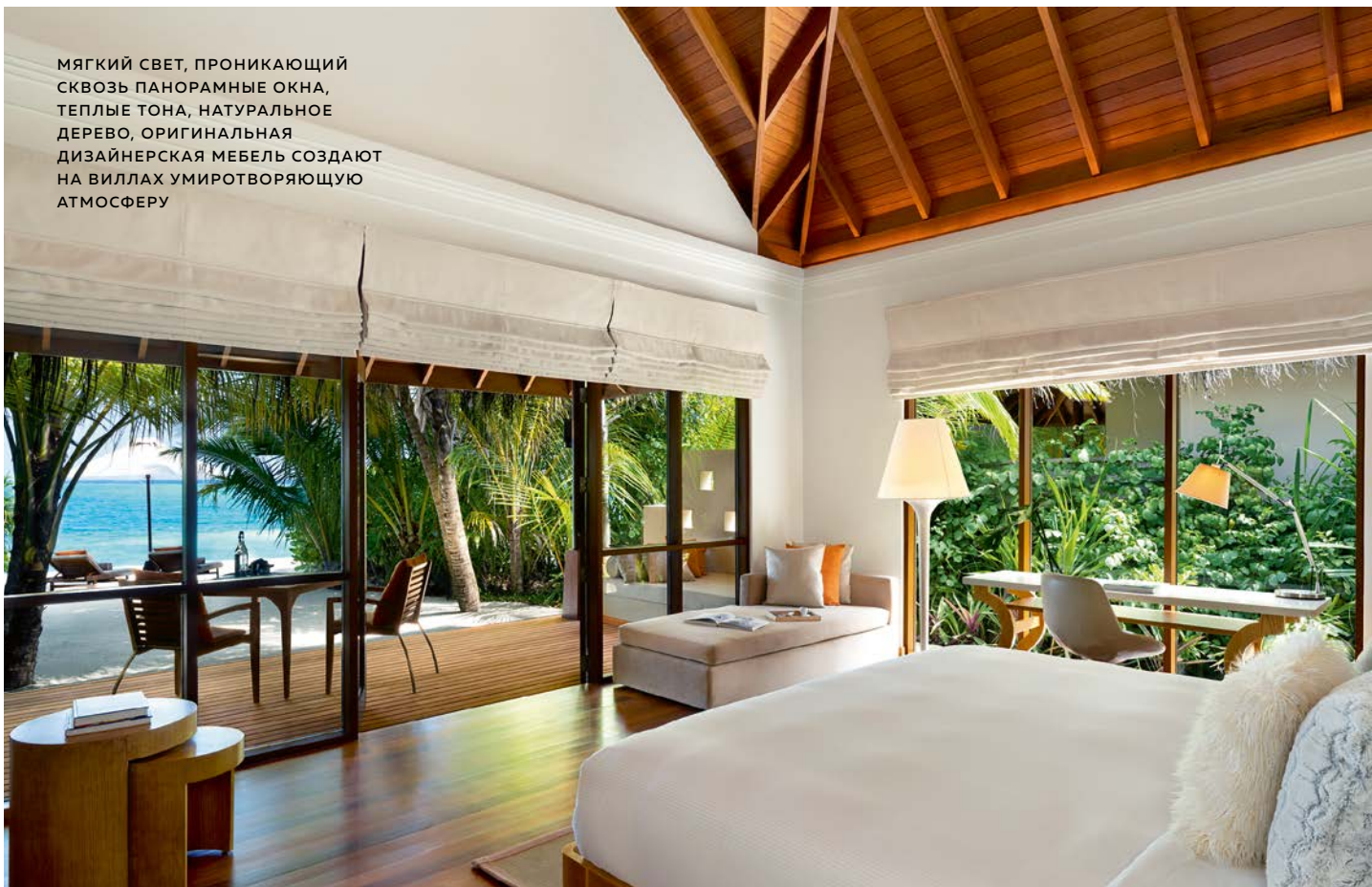
К услугам гостей также ресторан международной кухни Celsius, пиццерия Forno, где можно отведать классическую пиццу из дровяной печи, бистро Raw для людей, предпочитающих здоровое питание, бар у бассейна UMBar, где гости потягивают коктейли по рецептам миксологов лондонского бара Purl, а также подземный погреб Vinum с эксклюзивной коллекцией, насчитывающей более 6000 бутылок и 900 лейблов.

По желанию столик для романтического ужина в исполнении личного шеф-повара может быть накрыт у панорамного бассейна (или прямо в нем!), в лаунж-зоне Cardamom, оформленной в восточном стиле, на уединенной песчаной косе, где ваш покой может нарушить разве что шум океанского прибоя.

Для любителей активного отдыха на курорте есть центр водных видов спорта и дайвинга (PADI) и великолепно оборудованный прямо над океаном тренажерный зал Pump с панорамным остеклением. В распоряжении гостей также павильон для йоги, инфинити-бассейн с оптоволоконной подсветкой, бассейн с морской водой Lonu Veyo, оснащенный джакузи, фотостудия Shutterfish, бутик одежды и аксессуаров Island Home, библиотека The Lair с бильярдом, приставкой PlayStation и другими развлечениями. Для самых маленьких путешественников у главного бассейна, где дети всегда будут на глазах у родителей, обустроена специальная зона с развивающими игрушками, конструктором Lego и настольными играми.

Теперь понимаете, почему сюда так тянет сильных мира сего?! **МВУ**

МЯГКИЙ СВЕТ, ПРОНИКАЮЩИЙ  
СКВОЗЬ ПАНОРАМНЫЕ ОКНА,  
ТЕПЛЫЕ ТОНА, НАТУРАЛЬНОЕ  
ДЕРЕВО, ОРИГИНАЛЬНАЯ  
ДИЗАЙНЕРСКАЯ МЕБЕЛЬ СОЗДАЮТ  
НА ВИЛЛАХ УМИРОТВОРЯЮЩУЮ  
АТМОСФЕРУ



СОЗЕРЦАНИЕ  
МОРСКИХ ОБИТАТЕЛЕЙ  
СПОСОБСТВУЕТ  
СНЯТИЮ НАПРЯЖЕНИЯ,  
УЛУЧШАЕТ НАСТРОЕНИЕ  
И ПОВЫШАЕТ  
ЭФФЕКТИВНОСТЬ  
СПА-ПРОЦЕДУР



УНИКАЛЬНЫЙ  
ЭЛЕМЕНТ ПРОЕКТА –  
ПЛОЩАДКА  
С УРБАНИСТИЧЕСКИМ  
САДОМ И ВИДОМ  
НА ГОРНЫЙ МАССИВ





ЗОНА ВЕЛНЕС И СПА  
В ОТЕЛЕ MONTIS  
MOUNTAIN RESORT  
ЗАЙМЕТ 1075 КВ. М



# РАДЕ ВУКОВИЧ,

соучредитель и управляющий директор  
проекта Montis Mountain Resort by Splendid

---

Черногория  
обладает огромным  
инвестиционным  
потенциалом, особенно  
север страны.

---

Черногория давно любима российскими яхтсменами и туристами, но в основном они посещают только побережье на юге страны. Недавно власти Черногории начали развивать туристическую и транспортную инфраструктуру северного, горного, региона, а также запустили программу «Гражданство Черногории за инвестиции». О деталях и преимуществах программы рассказывает Раде Вукович, соучредитель и управляющий директор проекта Montis Mountain Resort by Splendid.



КОЛАШИН, ГДЕ СТРОИТСЯ MONTIS MOUNTAIN RESORT, НЕБОЛЬШОЙ КУРОРТ В 73 КМ К СЕВЕРУ ОТ ПОДГОРИЦЫ, ОКРУЖЕННЫЙ ТРЕМЯ ГОРНЫМИ ЦЕПЯМИ. В КОНТРАКТЕ ОГОВАРИВАЕТСЯ ВРЕМЯ, КОТОРОЕ ВЫ САМИ МОЖЕТЕ ПРОВОДИТЬ В ОТЕЛЕ

### **Для чего вообще Черногории нужна программа «Гражданство за инвестиции»?**

Чтобы уравновесить потоки туристов на севере и юге страны и разнообразить предложение. Старт этому дали государственные инвестиции: Черногория вкладывает миллиард евро в строительство первого в стране скоростного шоссе, благодаря которому добраться из аэропорта столицы Подгорицы на север, в горы, теперь можно будет не за два с половиной часа, а за 30 минут! Еще 100 млн евро вложено в развитие лыжной инфраструктуры. Но, кроме этого, государство привлекает частных зарубежных инвесторов: создан список проектов, вложение в которые позволяет участвовать в программе «Гражданство в обмен на инвестиции». В число таких проектов вошел наш отель Montis Mountain Resort by Splendid, который будет построен к 2024 году в городе Колашине.

### **Что представляет собой этот регион?**

Колашин сейчас становится модным местом. Это хороший регион для зимних видов спорта, но пока большинство туристов посещают его летом, а не зимой, потому что там прекрасные условия для хайкинга, байкинга и рафтинга в каньоне реки Тара, который входит в число объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО. Он самый глубокий в Европе и второй по глубине в мире после Гранд-Каньона в Аризоне. Мы хотим сделать это место всепогодным. Сейчас там примерно 45 км лыжных трасс, но в перспективе будет 125 км, благодаря чему Колашин станет самым большим горнолыжным курортом в этой части Европы.

### **Туристам из России всегда нравилось, что можно прилететь напрямую в Тиват и уже через полчаса наслаждаться отпуском. На севере будет так же?**

В других европейских странах, чтобы добраться от аэропорта до места катания, вам понадобится часа три, а здесь всего полчаса по хайвею. На юг, к побережью, можно будет доехать на машине за полтора часа, но наше побережье небольшое и уже переполнено, поэтому нужно развивать северную часть страны, чтобы не зависеть только от пляжей. Сейчас около 30% туристов приезжают в Черногорию из России, и мы ожидаем, что их число продолжит расти. Но мы также рассчитываем, что они будут посещать север. И туристам, и тем, у кого собственность в Черногории, нужно хоть раз там побывать. Природа фантастическая: горы, озера, реки... К сожалению, туристическая инфраструктура там пока не на должном уровне, но сейчас с этой программой инвестиций сервис будет гораздо лучше. В Колашине появится не только Montis Mountain Resort, но и другие отели уровня 4–5 звезд. Для нас это важно, потому что мы не просто строим наш отель — мы создаем новое туристическое направление.

### **Как реализуется получение гражданства?**

Montis Mountain Resort — пятизвездочный кондоотель, авторизованный под программу «Гражданство Черногории за инвестиции». Но если на юге страны за возможность участвовать в программе предполагаются инвестиции от 450 000 евро, то на севере — от 250 000 евро (и там и там

предусмотрен благотворительный взнос в государственный фонд в размере 100 000 евро). Вы инвестируете в Montis, выкупая номер в собственность. Плюс заключается в том, что инвестор вкладывает средства не в долю, а именно в конкретную собственность — номер или съют. При этом нет расходов на содержание, меблировка тоже входит в стоимость.

В контракте оговаривается время, которое вы сами можете проводить в отеле, и получение 40% прибыли от номера по итогам года, когда проект будет сдан в 2024 году. До завершения строительства инвестор имеет право на одну бесплатную неделю проживания в знаменитом отеле Splendid на побережье юга Черногории. Но возможность подать заявление на гражданство появляется сразу после оформления сделки с Montis и подготовки пакета документов. Не позже чем через шесть месяцев будет результат, то есть оформление гражданства, причем не только для инвестора, но и для членов его семьи.

### Эта программа ограничена по времени и есть ли у нее аналоги?

Черногория — единственная европейская страна, где сейчас действует программа получения гражданства за инвестиции. Я бы сказал, что это — лучшее, что произошло в бизнесе Черногории за последние 15–20 лет, чтобы начать

развитие севера страны. Программа инвестиционного гражданства — один из факторов роста региона. Аналогов у нее нет, и, да, она ограничена по времени. Ее открыли в 2019 году, но на тот момент еще не был обозначен список инвестиционных объектов. Сейчас он существует, но действие этой программы заканчивается 31 декабря 2021 года.

### Получает ли инвестор вместе с гражданством еще какие-то преимущества, особенно учитывая непонятные перспективы по открытию границ?

Черногория — первая страна в «очереди» на вступление в Евросоюз. И это возможность для целой семьи стать гражданами ЕС к 2025 году. Но уже сейчас с паспортом Черногории можно свободно путешествовать в 124 страны мира, включая ЕС. Отличные марины — Porto Montenegro, Portonovi, Luštica Bay — сильно продвинули образ Черногории как яхтенного направления. Это круглогодичный доступ к Средиземноморью, причем без требований к пребыванию. Многие владельцы держат там свои яхты постоянно, и среди них всегда был значительный спрос на гражданство Черногории. Сейчас мы как инвесторы и девелоперы рады, что можем предложить такие возможности в соответствии с нынешней программой.

### Расскажите подробнее о проекте Montis Mountain Resort by Splendid.

Когда мы только рассматривали эту идею, то общались с известными отельными операторами, которые выказали огромный интерес к управлению отелем в этой части страны. Мы проводили консультации для оценки перспектив нашего проекта с точки зрения места и концепции. Я занимаюсь девелоперскими проектами в Черногории с 2006 года. Мы ежедневно анализируем всю информацию по рынку недвижимости, сравниваем варианты. На юге страны этот бизнес хорошо развит и уже устоялся. На мой взгляд, у севера потенциал выше. Поэтому выбрали Колашин, нашли землю, разработали проект. В качестве оператора остановили выбор на отеле Splendid, который находится на побережье в Будве. Это самый большой пятизвездочный отель в стране с самым обширным опытом эффективного управления. У него репутация основного игрока на рынке, особенно среди россиян, и это — гарантия быстрого возврата инвестиций.

Далее — получили разрешение на участие в программе «Гражданство за инвестиции» и выполнили все государственные требования. Montis Mountain Resort — это не просто отель: там есть кинотеатр, конференц-залы на 400 мест, спа-центр, три ресторана, спортивные объекты... Все это составило инфраструктуру комплекса, чтобы он не оказался просто еще одним пятизвездочным отелем, а стал уникальным и предлагал сервис действительно мирового уровня.

### И в заключение... Какая ситуация сейчас с поездками в Черногорию для россиян?

Вам не нужен ПЦР-тест и не нужна виза. Мы каждый день ждем решения правительства России о возобновлении авиа-сообщения. Черногория для россиян полностью открыта — страна готова принимать больше туристов. **МВУ**



СОВРЕМЕННЫЙ  
СТИЛЬ ДИЗАЙНА —  
КАК ВНЕШНЕГО, ТАК  
И ИНТЕРЬЕРНОГО —  
АДАПТИРОВАН  
ПОД ОСОБЕННОСТИ  
РЕГИОНА

# ГЛАВНОЕ ОРУЖИЕ ROGER DUBUIS

Текст: Тимур Бараев

Фото: Roger Dubuis

Основным достоинством и отличием молодого швейцарского часового дома Roger Dubuis с самого рождения считались авангардный дизайн и дерзкие инновации в конструкции как механизмов, так и корпусов. В этом мы в очередной раз убедились, познакомившись с новинками марки, представленными на женевской выставке Watch & Wonders 2021.



ОДИНАРНЫЙ СВЕРХЛЕГКИЙ  
ТУРБИЙОН В САМОМ ДЕЛЕ  
ПАРИТ НАД МОСТАМИ  
МЕХАНИЗМА RD512SQ

## ОДИНАРНОЕ ПАРЕНИЕ

Excalibur — ключевая коллекция Roger Dubuis — пополнилась интересной моделью под названием Excalibur Single Flying Tourbillon («Одинарный парящий турбийон»). Слово «одинарный» информирует о том, что в этом году в Excalibur не будет столь полюбившегося поклонникам марки двойного турбийона. «Парящий» — тоже неспроста: каретка этого турбийона совершает полет.

Напомним, что парящими называют турбийоны, чья каретка крепится к платине механизма только с одной стороны (как правило, снизу), а верхняя опора в виде традиционного моста отсутствует. Но смотрите: этот турбийон действительно взлетел, и ось его каретки возвышается над скелетонизированной конструкцией механизма. Для пущего эффекта создатели приподняли его на максимальную высоту. Название можно было бы дополнить еще и словом skeleton, но Roger Dubuis так редко выпускает часы с циферблатами, что к скелетонам все давно привыкли.

## СИЛА ЭСКАЛИБУРА

Разумеется, ради новой конструкции мастерам дома пришлось кардинально модернизировать архитектуру калибра. Новый механизм RD512SQ получил сверхлегкую каретку турбийона из сверхпрочного титана и сплава кобальта с хромом. Детали заключенного в нее спуска изготовлены из невесомого материала на основе кремния. За счет снижения веса модуля турбийона удалось максимально снизить расход энергии механизма и повысить запас его хода до 72 часов, что, например, даст возможность, сняв часы на выходные, в понедельник не устанавливать время заново. Ради улучшения обзора турбийона создатели отказались от модуля автоподзавода, так что взводится ходовая пружина здесь вручную.

Как всегда, проработка деталей RD512SQ заслуживает всяческих похвал. Так что не случайно уже несколько лет все без исключения механизмы Roger Dubuis за превосходный декор отмечаются престижным знаком часового качества — Женевским клеймом.

КОРПУС  
ИЗ НОВЕЙШЕГО  
РОЗОВО-ЗОЛОТОГО  
СПЛАВА EON  
GOLD НИКОГДА  
НЕ ПОТУСКНЕЕТ,  
УВЕРЕНЫ В ROGER  
DUBUIS



СИЯЮЩИЕ  
В ТЕМНОТЕ  
НЕ ТОЛЬКО  
СТРЕЛКАМИ,  
НО И ВСЕМ  
КОРПУСОМ ЧАСЫ  
НЫНЕ ОЧЕНЬ  
АКТУАЛЬНЫ

## ВЕЧНОЕ ЗОЛОТО ОСВЕТИ МЕНЯ!

Поддержал Roger Dubuis и общий тренд на изобретение новых материалов. 42-миллиметровый корпус модели отлит из новейшего золотого сплава EON Gold. Чисто технологическая аббревиатура EON удачно обыгрывает греческое слово eon — «эпоха, вечность». То есть создатели гарантируют, что оно никогда не утратит яркость своего оттенка, в данном случае — розового.

А вот корпус модели под референтом RDDBEX0889 создан из титана с темно-серым алмазоподобным покрытием из сплава кобальта и хрома под названием CarTech Micro-Melt BioDur CCMTM, тоже получившим практически вечную защиту от царапин и вмятин. Поскольку оба материала пока достаточно редки (а также в соответствии с традициями дома), модели выпущены ограниченной серией по 88 экземпляров. И, кстати, превосходно отделанные корпуса тоже отмечены Женевским клеймом.

Как всегда, особое внимание уделено комфорту. Поэтому к часам предлагаются ремешки новых размеров — от 0 до 4, что обеспечит идеальное прилегание к любому запястью. Благо корпус оснащен фирменной системой самостоятельной замены браслета Quick Release System (QRS).

Тренд на сияющие в темноте часы (речь не только о стрелках и метках циферблата, но и о контурах корпуса и даже браслета) был принят в прошлом году на ура. Roger Dubuis развил его просто потрясающим образом. В светлое время суток модель Excalibur Original Glow Me Up (Ref. DBEX0963) выделяется разве что безелем, инкрустированным 60 алмазами огранки багет, выполняющими здесь еще и роль минутной разметки. Однако стоит выключить свет, как пятиминутные алмазные сектора и мост механизма в виде звезды вдруг ослепительно вспыхивают синим, желтым, зеленым и пурпурным цветами. Способность ограненных алмазов улавливать в темноте малейшие частицы света, превращая их в сияние, выражена максимально. На клубном танцполе всеобщее внимание вам обеспечено.

Чудесная светотрансформация стала возможной благодаря сложному двухэтапному процессу. На первом этапе пазы, в которых крепятся камни, заполняют люминесцентным составом Super-Luminoва различных оттенков. На втором люминофор наносится на стыки поверхностей калибра, а также на легендарный звездный мост. Таких моделей выйдет всего восемь штук. Приобрести их можно будет только в монобрендовых бутиках Roger Dubuis.

## ТАТУ К ЧАСАМ

Напоследок — сенсация! Более чем оригинально интерпретировал Roger Dubuis высказывание Чехова о том, что в человеке все должно быть прекрасно, дополнив крылатую фразу классика часами и татуировкой. Дом всегда поддерживал тех, кто идет собственным путем. Поэтому договорился о партнерских отношениях со знаменитым дуэтом Urban Art Tribe из самого крутого современного тату-художника Dr. Woo и граффити-мастера Gully. Кольщик набьет вам тату в бунтарском стиле часов Roger Dubuis, художник оформит в соответствующем ключе дизайн дома и его интерьера.

Dr. Woo считает татуировки, искусство и моду неразделимыми. «Я пошел по этому пути, потому что не знаю, куда он меня приведет», — говорит он. — Татуировка и часовое искусство имеют общую черту — внимание к деталям. Если каждый штрих рисунка и мельчайшая деталь часов будут стоять на своем месте, они способны создать удивительно целостную картину».

При случае непременно поинтересуюсь, много ли сыскалось желающих стать пионерами этого новейшего из искусств. **MBY**



ТАТУИРОВКА  
И ЧАСОВОЕ  
ИСКУССТВО  
СПОСОБНЫ СОЗДАТЬ  
УДИВИТЕЛЬНО  
ЦЕЛОСТНУЮ  
КАРТИНУ, СЧИТАЕТ  
ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ  
ТАТУ-ХУДОЖНИКОВ  
DR. WOO



@katerina\_perez

В поисках лучших ювелирных дизайнеров и брендов Катерина Перез объездила весь мир. Ее экспертному мнению доверяют Геммологический институт Америки (GIA) и CREA Academy в Швейцарии, ювелирные выставки JCK Fair и Couture Show в США, Junwex Exhibition в России, а также конкурс дизайна HRD Awards в Бельгии. За ее новостями на сайте katerinaperez.com и в Instagram следят любители ювелирного искусства из 40 стран мира.



ЭМИЛИ РАТАКОВСКИ



# ВАШ ВЫХОД

В этом выпуске мы начинаем серию публикаций, в которых Катерина поделится с читателями любопытными историями из ювелирного закулисья, даст советы по подбору драгоценностей и многое другое. Сегодняшняя тема — самые яркие ювелирные образы Каннского кинофестиваля за последние несколько лет.

Красная ковровая дорожка — неотъемлемый атрибут церемонии награждений. Дефилируя по ней в лучах софитов и славы, под прицелы камер попадают селебрити, тысячи снимков которых миглом разлетаются по всему свету. Именно поэтому каждый приглашенный гость тратит недели и даже месяцы на выбор прически, макияжа, наряда, обуви и аксессуаров, и украшения переосмысляются вновь и вновь, пока не будет найден единственно верный вариант.

Женевский ювелирно-часовой дом Chopard выступает официальным партнером знаменитого фестиваля и специально для звездного мероприятия ежегодно выпускает коллекцию высокого ювелирного искусства Red Carpet. В 2019 году в нее вошло трехъярусное кольцо с колоссальными 155 каратами грушевидных изумрудов и 91 каратом бриллиантов фантазийных огранок. Драгоценные камни,

эффектно сверкающие на глубоком декольте индийской актрисы Сонам Капур, в таком качестве и количестве крайне редко встретишь в одном украшении.

Еще один ювелирный бренд, чья история тесно переплелась с кинематографом, — римский знаток роскоши Bvlgari. В арсенале итальянской марки спонсорская поддержка ряда кинофестивалей и выпущенная в 2019 году коллекция высокого ювелирного искусства Cinemagia — ода гламурному золотому веку кинематографа. Украшения Bvlgari достаточно легко найти на ковровых дорожках благодаря уникальному сочетанию ярких цветов и смелых объемов — идеального микса для зрелищных мероприятий. Однако выход модели Эмили Ратаковски в Каннах в 2017 году был просто ошеломительным: огромный кулон с изумрудами, рубинами и бриллиантами на объемной золотой цепи она соединила с не менее выразительным колье из розового золота с жемчугом, рубинами и бриллиантами. Все верно, Bvlgari много не бывает!

Ювелирный бренд AVAKIAN активно сотрудничает с Канским кинофестивалем с 2012 года, но юбилейный для компании 2019-й стал настоящим подарком для всех нас: на ковровой дорожке глаз буквально цеплялся за кольцо с колумбийским изумрудом 41,72 карата огранки «сердце».



ПИЧАЙА УОТТАНАМОНТРИ



СОНАМ КАПУР



ФОТО: GETTY IMAGES

ФАНТАЗИЯ LYDIA COURTEILLE ПРИВЕЛА К СОЗДАНИЮ ТАКИХ СЕРЕЖЕК ИЗ ТОПАЗА И БРИЛЛИАНТОВ, А СТИЛИСТ ГОЛЛИВУДСКОЙ ЗВЕЗДЫ НИКОЛЬ КИДМАН УМЕЛО СВЯЗАЛ ИХ С ЕЕ НАРЯДОМ



БРАСЛЕТ FLEUR DE LYS МОЛОДОГО ЛИВАНСКОГО ЮВЕЛИРНОГО БРЕНДА VMAR, УКРАСИВШИЙ ОБРАЗ МОДЕЛИ ЖОЗЕФИН СКРИВЕР

Широкой публике его показала тайская актриса Пичайа Уоттанамонтри, которая, кстати, построила вокруг колье весь свой образ.

Думаю, к этому моменту у вас могла закрасться мысль, что звезды представляют только классические украшения брендов, чьи имена и так знакомы практически каждому. Но не спешите с выводами.

В 2019 году датская модель Жозефин Скривер надела черное платье с пышными воланами и шлейфом от Ali Younes вместе с шикарным браслетом Fleur de Lys ливанского ювелирного бренда VMAR, основанного в... 2018 году! Драгоценный авангардный предмет создан из золота, 66,25-каратного рубеллита, 13,64-каратного турмалина параиба, бриллиантов и редкого «гостя» в высоком ювелирном сегменте — эбенового дерева. А Николь Кидман отдала предпочтение французскому дизайнеру Lydia Courteille и ее веселым сережкам в виде зайчиков, сделанным из бесцветного топаза и бриллиантов.

Согласитесь, только гармоничный образ дает возможность каждому элементу — будь то роскошное украшение или изысканный наряд — полноценно раскрыться. Кстати, это правило действует и за пределами красной ковровой дорожки! **МВУ**



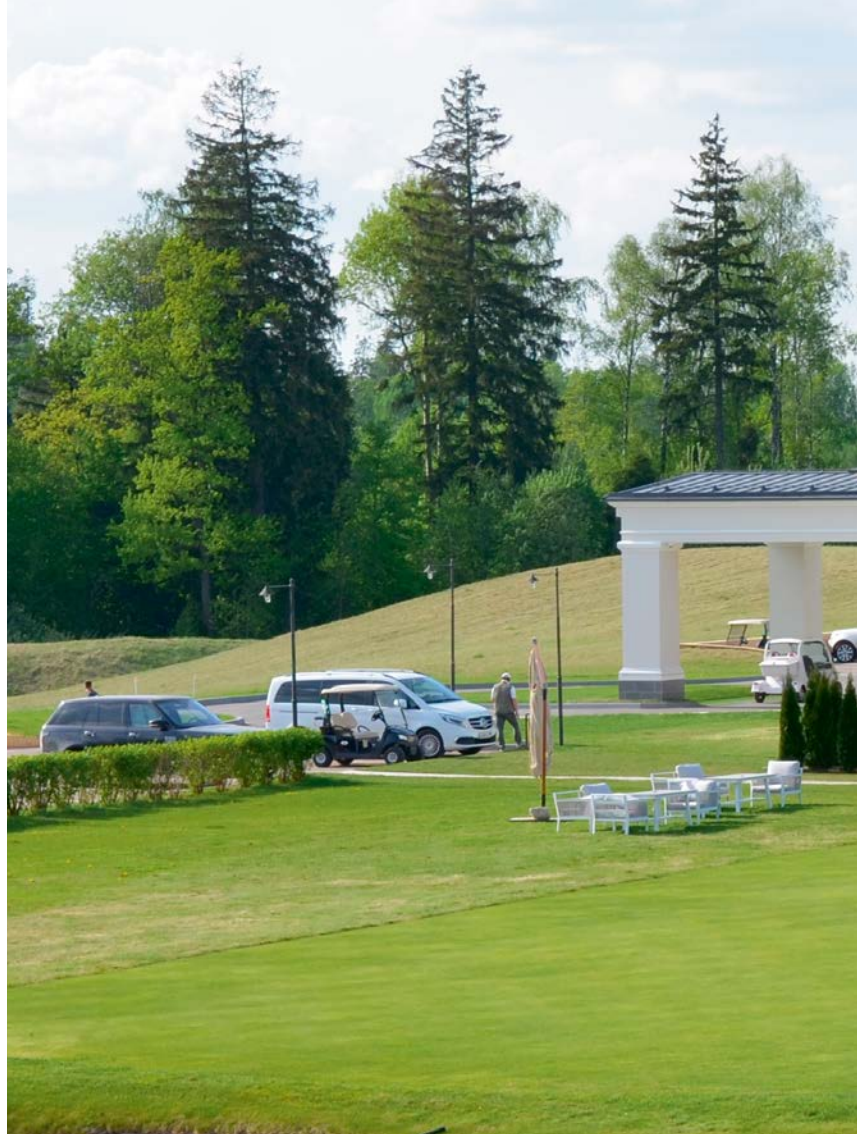
# МАРИНА ПЕТРОВА,

генеральный директор  
«Целеево Гольф и Поло Клуб»

«Целеево Гольф и Поло Клуб» в Подмоскowie — один из флагманов российского гольфа. О новых ярких событиях клубной жизни и планах на сезон мы попросили рассказать генерального директора клуба Марину Петрову.

Текст: **Арина Вишневская**

Фото: «Целеево Гольф и Поло Клуб»



**Марина Владимировна, рады знакомству. Какие задачи вы считаете приоритетными в руководстве клубом?**

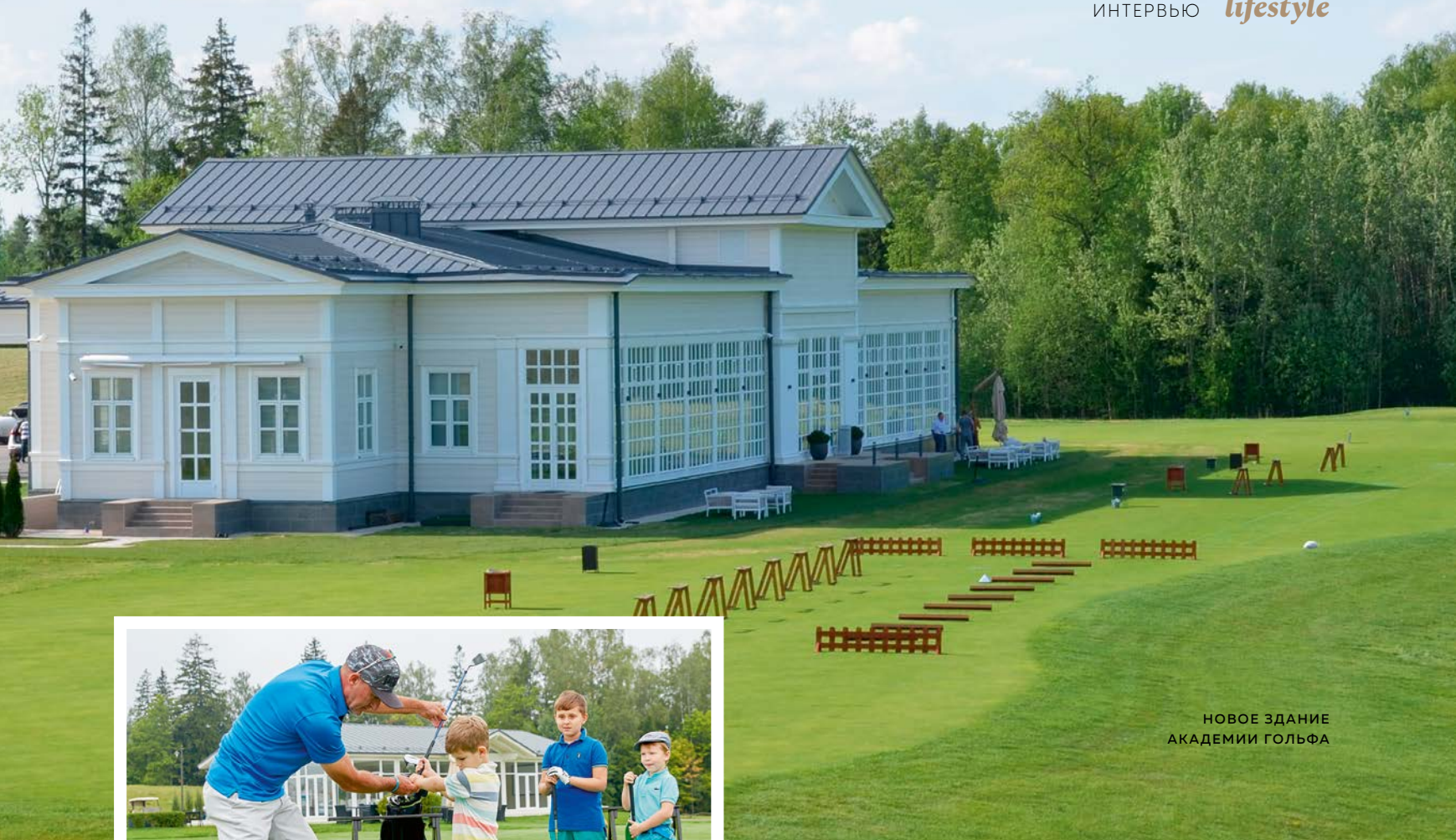
Моя главная задача — вывести «Целеево» на новый уровень сервиса для членов нашего клуба, создать уютную семейную атмосферу, чтобы ни один из наших гостей не остался равнодушным и обязательно вернулся к нам снова.

Особое внимание мы уделяем нашим чудесным полям. Созданное легендарным Джеком Никласом чемпионское гольф-поле — единственный в России четырехкратный обладатель престижной международной премии World Golf Awards (2014, 2016, 2017 и 2019 гг.). А на уникальном для России академическом поле начинающие гольфисты без гандикапа могут проходить полноценное обучение в «боевых» условиях.

**Чем «Целеево» удивит и порадует гольфистов этим летом?**

Начало сезона ознаменовалось очень приятной новостью: членов клуба и игроков встретило новое здание Академии гольфа. Оно расположено в сердце одного из самых красивых и сложных на планете полей Jack Nicklaus Signature Golf Course.

Обновленная Академия стала родным домом для членов клуба со статусом Life Member. Особое внимание мы уделили их комфорту: собственные комнаты для переодевания, отдельная лаунж-зона с панорамной верандой, VIP-зал ресторана, персональные выходы на драйвинг-



НОВОЕ ЗДАНИЕ  
АКАДЕМИИ ГОЛЬФА



рейндж и к VIP-парковке. В здании Академии открыт новый ресторан с концептуальной авторской кухней.

Для пожизненных членов клуба «Целеево» всегда доступна и инфраструктура гостевого дома Villa Alpes: велнес-центр с бассейном, финскими саунами, спа-зоной и тренажерным залом, а также лаунж-зоны, кинозал, бильярдная и библиотека.

### **Особое внимание уделяется только членам клуба?**

Нет, конечно. Мы, к примеру, активно развиваем детский гольф. Этим летом открыли дневной детский гольф-лагерь, который позволяет совмещать интенсивные тренировки с загородным отдыхом на свежем воздухе, мастер-классами и развлекательной программой под руководством опытных тренеров, педагогов и аниматоров.

Для родителей также предусмотрена возможность обучаться гольфу, но уже во взрослой Академии, либо повышать уровень своего мастерства, играя на чемпионском поле.

### **При таком подходе нужна сильная команда профессиональных тренеров, не так ли?**

Безусловно, и такая команда у нас есть. В этом году мы существенно расширили и укрепили гольф-службу. Другие клубы, уверена, могут позавидовать количеству опытных сотрудников, работающих в «Целеево». **MBY**

# ДЕРЕВЯННЫЙ ДОМ: ТРАДИЦИИ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Загородный дом – это особая среда, в которой переплетаются стиль и комфорт, но в каждом конкретном случае история проектирования уникальна. Если говорить о трендах, интерьер все больше обретает классические черты, опираясь на современные технологии. При этом главной задачей в работе дизайнеров остается реализация мечты об идеальном доме, в котором хранится история семьи.

ПРОЕКТ «ДОМ В НОВОМ РЕПИНО» В СТИЛЕ РУССКОЙ УСАДЬБЫ



## СТУДИЯ ДИЗАЙНА И АРХИТЕКТУРЫ FULLHOUSEDESIGN

Семейная студия основана Павлом и Марией Ивановыми, членами Ассоциации дизайнеров и декораторов России (ADDI), обладателями международной премии Luxury Lifestyle Awards, Interia Awards, ADD Awards, 200 Best in Russia по версии ELLE Decoration и др. Творческая пара создает проекты, в которых гармонично сочетаются стиль и функциональность.



ПРОЕКТ «ДОМ НА МЕДНОМ ОЗЕРЕ» В СТИЛЕ ПРОВАНС



ПРОЕКТ ЧАСТНОГО СПА-КОМПЛЕКСА В СТИЛЕ ХАЙ-ТЕК

В проектах загородных домов все меньше встречается чистый выверенный стиль. Это происходит во многом потому, что проектирование интерьеров — это не про стиль — это про человека, которому он предназначен. Каждый проект, словно живой организм, рождается в конкретных условиях и потому уникален. Все чаще в работе используется термин «современная классика», который как нельзя лучше объединяет традиции и новизну. Но детали внутренней жизни могут приобрести совершенно разные формы в интерьере.

FullHouseDesign — это семейно-творческий союз. Счастливая пара и дома проектирует так, чтобы семьи жили в них счастливо. Хороший дизайнер, как режиссер, продумывает индивидуальные сценарии жизни. «Искусство — это упорядоченная художником действительность, несущая в себе печать его темперамента, который проявляется в стиле», — говорил французский писатель Андре Моруа. **МВУ**

# Увидеть все разнообразие яхтенного рынка можно и не уезжая далеко от дома



КАТЕРА – САМЫЙ  
ВОСТРЕБОВАННЫЙ СЕГМЕНТ  
РОССИЙСКОГО ЯХТЕННОГО  
РЫНКА, И НА MOSCOW YACHT  
SHOW ИХ БЫЛО МНОЖЕСТВО



# MOSCOW YACHT SHOW 2021

С 28 по 30 мая 2021 года в Москве в четвертый раз прошла выставка яхт, катеров и водной техники Moscow Yacht Show 2021.

Текст: **Ольга Селезнева** Фото: **Алина Гараженко**

Где посмотреть на яхты и катера сегодня, когда нет возможности попасть на международные выставки? Конечно, в Москве, на ежегодном Moscow Yacht Show! Организатор этого события, как всегда, – журнал Motor Boat & Yachting Russia, а выставочной площадкой столь же традиционно выступает престижный яхт-клуб столицы Royal Yacht Club на Водном стадионе. Выставка на воде собрала крупнейшие яхтенные компании страны, среди которых представители ведущих верфей мира, российские производители яхт и катеров, поставщики оборудования. И, разумеется, в боат-шоу приняли участие известные компании из мира роскоши, который тесно связан с яхтенным образом жизни.

## ЯХТЫ ЗАРУБЕЖНЫХ ВЕРФЕЙ

В числе главных звезд Moscow Yacht Show 2021 — впервые показанная в России яхта BG42 от итальянского бренда Bluegame, дочернего подразделения верфи Sanlorenzo. Лодка типа Sport Utility Boat при длине около 13 м обладает массой достоинств более крупных судов и к тому же хорошо подходит для капризного российского климата. Просторный кокпит с защищенным от непогоды постом управления позволяет с комфортом проводить время на воде в любую погоду и даже жить на борту: на нижней палубе предусмотрены большая каюта, салон с камбузом и санузел. При высоком уровне комфорта Bluegame BG42 еще и очень быстрая лодка: на тест-драйве, который мы провели за несколько дней до выставки в акватории Невы, она показала скорость 35 узлов в условиях сильного ветра и волнения.



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР  
ВЫСТАВКИ MOSCOW YACHT  
SHOW 2021 – ГРУППА КОМПАНИЙ  
«ЕВРОСТРОЙ»

## ПАРТНЕРЫ MOSCOW YACHT SHOW

Генеральным партнером Moscow Yacht Show 2021 выступила группа компаний «Еврострой» – девелопер элитной недвижимости Санкт-Петербурга, создающий уникальные жилые объекты мирового уровня, которые признаются архитектурными шедеврами современного Петербурга. Каждый жилой дом уникален: эксклюзивное местоположение, беспрецедентные видовые характеристики, высочайшее качество строительства, сервис уровня пятизвездочных отелей и собственная инфраструктура класса De Luxe.

Тем, кто ищет недвижимость у теплого моря, стоит обратить внимание на Limassol Marina в центре самого оживленного города Кипра: прекрасное сочетание роскошных апартаментов и эксклюзивных вилл с яхтенной мариной, где предлагается полный цикл услуг и прекрасный выбор ресторанов и магазинов.

Еще один партнер Moscow Yacht Show – российская инвестиционная компания «Фридом Финанс», предоставляющая услуги на мировых фондовых рынках, и первый брокер из стран СНГ, получивший листинг на американской бирже.



Еще одна российская премьера — британская лодка Fairline F-Line 33. Это уже второй корпус, доставленный в Россию, но первое официальное появление модели на публике: интерес к F-Line 33 чрезвычайно высок, учитывая, что элегантный «средиземноморский» облик этой лодки сочетается с великолепными ходовыми качествами и редким удовольствием от управления. Обе премьерные яхты доставила на выставку компания West Nautical.

Крупные яхты легендарных мировых брендов, включая Riva 44 Rivarama, можно было увидеть в брокеражном флоте компании Nordmarine, официального представителя в России британской верфи Princess Yachts и одного из признанных лидеров российского яхтенного рынка.

Azimut Yachts Russia представила на MYS 2021 две модели, идеально подходящие для России как по размерам, так и по функциональности: спортивный Azimut 45 Atlantis — для тех, кто любит скорость, и Azimut 43 Magellano, адресованный людям, нацеленным на долгие путешествия в автономном режиме.

Компания Smart Yachts представляла на выставке бренд Galeon с моделью Galeon 400. Моторные яхты этой польской верфи хорошо известны в России. А еще один пример отличной лодки для российских акваторий — харизматичный финский катер XO DFNDR, брутальный, универсальный, быстрый и всепогодный. Модель, одинаково хорошо подходящую как для моря, так и для внутренних вод, показала на выставке компания Nord Star Yachting.

Команда Rond Yachting — официального дилера верфи Neptune Marine — прибыла на выставку с великолепным «голландцем» Elling E6. Флагманская 20-метровая яхта верфи с корпусом из кевларового композита и тремя каютами на борту выделяется завидной мореходностью, высоким уровнем комфорта и впечатляющей универсальностью благодаря сдвижной крыше над салоном и отличному балансу закрытых и палубных пространств.





МОДЕЛИ ИТАЛЬЯНСКОЙ ВЕРФИ AZIMUT YACHTS: СПОРТИВНЫЙ ATLANTIS 45 И MAGELLANO 43 ДЛЯ ДОЛГИХ КРУИЗОВ

На берегу, на стенде Bering Yachts, можно было познакомиться с моделями и проектами океанских экспедиционных яхт Bering длиной от 18 до 40 м, стальных, мощных и надежных, а узнать подробности о бренде Majesty из ОАЭ — у представителей компании Jonacor Marine.

В экспозиции Prestige Yachts, как всегда, присутствовали отлично зарекомендовавшие себя на российском рынке катера: 10-метровый Jeanneau Merry Fisher 1095 и 7-метровый Jeanneau Merry Fisher 795, которые подходят как для рыбалки, так и для семейных путешествий.



В СОСТАВЕ БРОКЕРАЖНОГО ФЛОТА ВЫСТАВКИ — ШИКАРНАЯ RIVA RIVARAMA



ЯХТА ELLING E6 (19,8 М) — ФЛАГМАНСКАЯ МОДЕЛЬ ГОЛЛАНДСКОЙ ВЕРФИ NEPTUNE MARINE SHIPBUILDING



РОССИЙСКАЯ ПРЕМЬЕРА:  
BLUEGAME BG42  
ИТАЛЬЯНСКОГО БРЕНДА  
BLUEGAME – ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ  
ЛЕГЕНДАРНОЙ ВЕРФИ  
SANLORENZO



ОТ КАБИННЫХ КАТЕРОВ  
ДО ХАУСБОТОВ:  
ЭКСПОЗИЦИЯ MOSCOW  
YACHT SHOW ЯВНО  
ДЕМОНСТРИРУЕТ ТРЕНДЫ  
РОССИЙСКОГО РЫНКА

А зажигательный и маневренный Cap Samarat 9.0 WA с подвесными моторами — универсальная «площадка» для отдыха, развлечений и водного спорта на скорости до 44 узлов.

Тем же, кто ищет профессиональные катера для вейкбординга и вейксерфинга, была адресована экспозиция компании Ultraboats, представившей великолепные боурайдеры: Nautique G23 Paragon с расширенным носом и новейшее пополнение премиальной Ri-линейки бренда Centurion — модель Centurion Ri245, которая благодаря своей балластной системе объемом более 2,5 т способна создавать безупречную волну нужного для катания профиля.

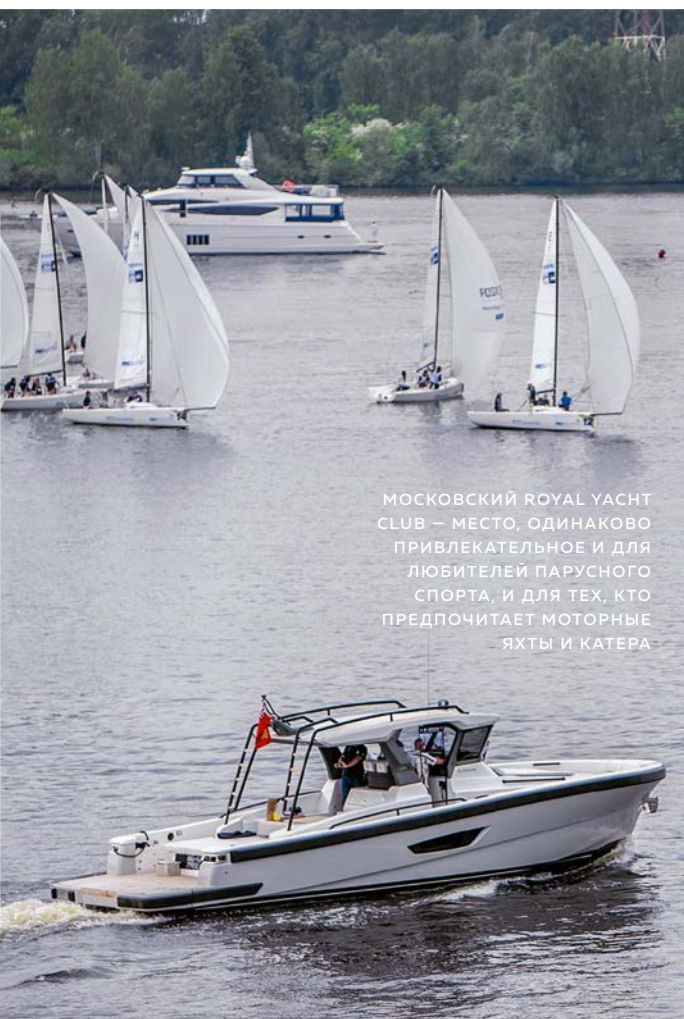
Понтоновые катера — пока новый для России тип судов, а вот в США они очень популярны. Познакомиться с такой лодкой и оценить ее преимущества можно было на примере канадского понтонового катера Princecraft Vogue 27 SX — самого шикарного из серии Vogue, оборудованного 300-сильным мотором Mercury и имеющего бар в корме.



ТРАДИЦИОННО В ЧИСЛЕ  
ЭКСПОНАТОВ ВЫСТАВКИ —  
ПОЛЬСКИЕ ЯХТЫ GALEON



ВОЗМОЖНОСТЬ  
ПРОТЕСТИРОВАТЬ ЛОДКУ  
ПЕРЕД ПОКУПКОЙ –  
ОГРОМНЫЙ ПЛЮС  
MOSCOW YACHT SHOW



МОСКОВСКИЙ ROYAL YACHT CLUB – МЕСТО, ОДИНАКОВО ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОЕ И ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ ПАРУСНОГО СПОРТА, И ДЛЯ ТЕХ, КТО ПРЕДПОЧИТАЕТ МОТОРНЫЕ ЯХТЫ И КАТЕРА

## РОССИЙСКИЕ ЯХТЫ И КАТЕРА

С каждым годом российских производителей на Moscow Yacht Show наблюдается все больше. Так, Самара была представлена сразу двумя марками: алюминиевыми катерами Voyager 960 (флагман верфи VBoats) и Voyager 600 COB, а также катером с рубкой Swift Chaser 780 Cabin XO. Из Ростова-на-Дону прибыли лодки Aluma Fish, построенные из высокопрочного морского алюминия и отличающиеся смелым современным дизайном, а честь Санкт-Петербурга отстаивали компания «СПЭВ» с моделью Phoenix 600HT — новой концепцией катера с защищенной сверху и с бортов рулевой консолью и открытым кокпитом, а также верфь NorthSilver. Недавно начавшие свою работу в Конаково «Волжские верфи» — подразделение хорошо известной верфи Pacifico Yachts из Владивостока. Рост популярности этого бренда и большие планы на будущее привели к созданию новой производственной площадки в Центральной России. Оттуда на Moscow Yacht Show и прибыл катамаран Pacifico Voyager 9.9 в версии с подвесными моторами, что удобно для эксплуатации во внутренних водах.



МОДЕЛЬНЫЙ РЯД СУПЕРПОПУЛЯРНЫХ В РОССИИ КАТЕРОВ VBOATS ПОСТОЯННО РАСШИРЯЕТСЯ



АВТОМОБИЛЬНАЯ  
ЗВЕЗДА ВЫСТАВКИ –  
ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ  
И КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ  
MERCEDES VITO LIFE



«ИНГОССТРАХ»:  
СТРАХОВАНИЕ ЯХТ,  
КАТЕРОВ И НЕ ТОЛЬКО



УЮТНУЮ ЗОНУ ОТДЫХА НА БЕРЕГУ  
ОБУСТРОИЛА КОМПАНИЯ YACHTLINE  
DESIGN, ЗАНИМАЮЩАЯСЯ  
ИЗГОТОВЛЕНИЕМ УЛИЧНОЙ  
И ДОМАШНЕЙ МЕБЕЛИ И СТИЛЬНЫХ  
АКСЕССУАРОВ

## ДЛЯ ЛЮДЕЙ И ЛОДОК

Многочисленные экспонаты Moscow Yacht Show 2021 добрались в Royal Yacht Club при помощи официального перевозчика выставки — АТП «Невское». Компания имеет собственный специализированный транспорт и реализует даже самые сложные проекты — от разработки маршрута до получения специальных разрешений и организации сопровождения.

Страхование яхт давно стало насущной необходимостью, и традиционным партнером Moscow Yacht Show уже несколько лет является компания «Ингосстрах», занимающая лидирующие позиции среди российских страховщиков.

Сердце яхты, во всяком случае моторной, — ее двигатель, и Volvo Penta — марка, заслуженно почитаемая яхтсменами всего мира, не только вновь участвовала в MYS, но и приурочила к выставке свою дилерскую встречу.

В то же время компания Raymarine представила судовладельцам все, что необходимо для полного навигационного оснащения прогулочного судна: от радаров и цифровых эхолотов до морских радиостанций. Столь же хорошо известны яхтсменам и торговые марки Isotherm и Isotemp. Isotherm — это надежные и экономичные морские холодильники и морозильники, системы охлаждения, встраиваемые блоки, переносные холодильные камеры и даже «винные погреба». А Isotemp, напротив, объединяет разные виды бортовых водонагревателей.

Яхтинг — это, конечно, не только заботы, но и роскошь во всех ее смыслах. Сухопутной звездой Moscow Yacht Show стал новый вместительный и комфортабельный Mercedes Vito Life — минивэн для ярких поездок и семейных приключений. Экспозицию также украсил минивэн Mercedes V-Class VIP. Компания Yachtline Design устроила уютный корнер для посетителей выставки, оснастив его трендовой мебелью, которая уместна не только на яхте, но и везде, где требуется противостоять капризам погоды.

Все гости могли получить сеанс массажа от Yamaguchi — эксперта в области массажного и фитнес-оборудования. Также вниманию посетителей выставки предлагались коллекции Parure Atelier — ювелирного бренда эксклюзивных украшений, где каждое изделие выполняется вручную.

Конечно, пандемия создала определенные проблемы для яхтинга, закрыв многие границы. Но мы не устаем напоминать, что приобщиться к яхтингу можно и не уезжая далеко от дома. И не просто посмотреть на лодки, но протестировать их, а также поучаствовать в обсуждении актуальных вопросов и проблем российского яхтинга, как это всегда происходит в рамках деловой программы Moscow Yacht Show. Жаль, что сильный дождь в один из дней выставки помешал провести традиционную парусную регату, но настоящим яхтсменам не привыкать к разной погоде. Праздник жизни — на воде и у воды — в очередной раз состоялся. До встречи на Moscow Yacht Show 2022! **MBY**



LIMASSOL MARINA –  
ЯХТЕННАЯ ГАВАНЬ  
В САМОМ СЕРДЦЕ КИПРА



ШЕДЕВРЫ ОТ PARURE  
ATELIER – ЮВЕЛИРНОГО  
БРЕНДА ЭКСКЛЮЗИВНЫХ  
УКРАШЕНИЙ



БЕЗ ПРЕУВЕЛИЧЕНИЯ,  
ДВИГАТЕЛИ VOLVO PENTA  
ЗНАКОМЫ КАЖДОМУ  
ЯХТСМЕНУ

# BENETEAU. SWIFT TRAWLER

Текст: **Михаил Романов**

Фото: **Beneteau**

Как говорится, из песни слов не выкинешь! Однако случается, что они вылетают сами и становятся пословицами и поговорками. Вот и строки «Как вы яхту назовете, так она и поплывет» из мультяшной песенки про капитана Врунгеля ушли в народ и обрели пророческую силу. Замечу, не только по отношению к конкретной лодке, но и, возможно, даже применительно к типу. При таком формальном подходе траулерным яхтам уготовано таскать трал и добывать рыбу, однако на деле их миссия совершенно в ином: это комфортабельные суда для отдыха, обладающие рядом специфических черт. Именно они и делают такие яхты весьма популярными среди опытных мореманов.

ХАРАКТЕРНОЙ КОНСТРУКТИВНОЙ ДЕТАЛЬЮ ЛОДОК BENETEAU SWIFT TRAWLER ЯВЛЯЕТСЯ ТАКОЙ КОРАБЕЛЬНЫЙ ШТУРВАЛ

Модель  
**ST 41 (Fly)**

Длина  
**13,43 м**

Ширина  
**4,20 м**

Осадка  
**1,15 м**

Водоизмещение  
**11,2 т**

Запас топлива  
**1170 л**

Запас воды  
**400 л**

Мощность  
**2 × 270/  
2 × 300 л.с.  
(валы)**

Каюты  
**3**

Скорость (макс.)  
**24 узла**

Автономность  
(10 узлов)  
**280 миль**





Одним из факторов успеха моторных яхт Beneteau Swift Trawler является их специфически привлекательный облик

ФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬ  
ЭТИХ ЛОДОК  
ПОВЫШАЮТ БОРТОВАЯ  
ДВЕРЬ И ЛАЦПОРТ  
В ФАЛЬШБОРТЕ



Модель <b>ST 47</b>	Водоизмещение <b>12,8 т</b>	Скорость (макс.) <b>26 узлов</b>
Длина <b>14,74 м</b>	Запас топлива <b>1930 л</b>	Автономность (10 узлов) <b>380 миль</b>
Ширина <b>4,42 м</b>	Запас воды <b>640 л</b>	Мощность <b>2 × 425 л.с.</b> (валы)
Осадка <b>1,17 м</b>	Каюты <b>3</b>	

## ОСОБЕННОСТИ ТИПА

Траулерные яхты составляют весьма специфическую группу. Массово их принялись строить в середине XX века, поначалу переделывая преимущественно из судов промысловых, откуда и пошло название типа. После рефита яхты-траулеры сохраняли свои высокие мореходные качества: плавучесть, остойчивость, способность держать ход на волне, — при этом переделке подвергались в основном компоновка обитаемых помещений и интерьеры, без сильного изменения внешнего вида. А спустя время такие суда начала строить группа компаний Beneteau. У нее богатая история. Начав в 1884 году с деревянных парусных рыболовных траулеров, небольшая верфь на западе Франции в 1912 году уже выпускала моторные лодки, тоже рыболовные (прежде всего — для ловли тунца). С 1964 года верфь строит уже не только промысловые лодки, но и яхты для отдыха и спорта, а в 2003 году у бренда Beneteau появились траулерные яхты линейки Swift Trawler.

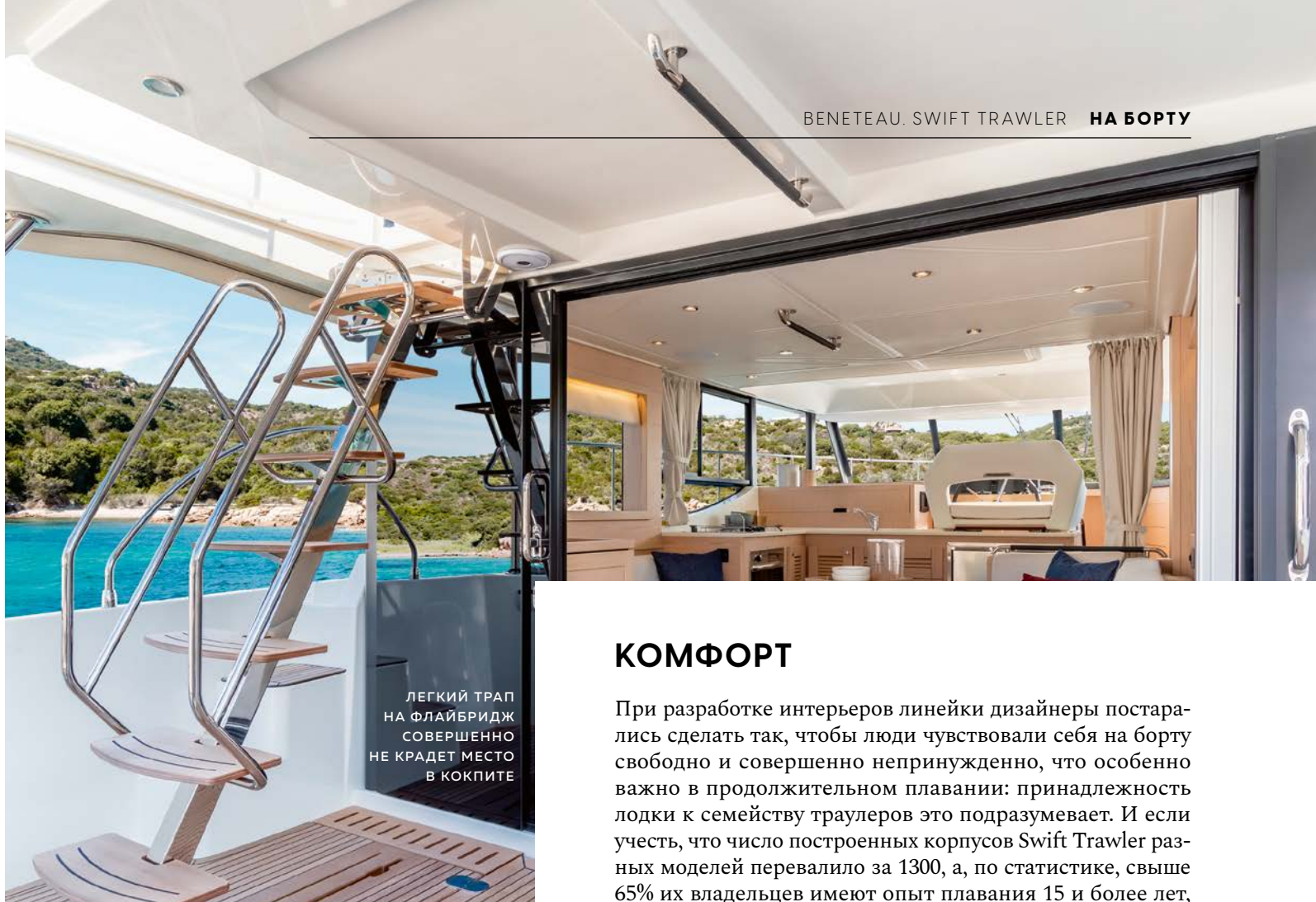
Когда-то, заинтересовавшись такими яхтами, я написал для МВУ статью «Траулеры без трала», где предложил несколько вариантов классификации этих судов. Так, согласно одной из них, яхты-траулеры подразделяются по конструктивному типу на Classic, Sedan и Pilothouse. Но эта классификация не затрагивает мореходные качества яхт, и с этой целью их можно разбить на две другие группы: Recreational Trawlers (тихоходные прогулочные траулеры с существенным ограничением по погоде) и Passagemakers,

что подразумевает высокие мореходные качества, включая автономность по топливу. Так вот, у всех моделей Swift Trawler прослеживаются многие полезные признаки отмеченных типов.

Линейка Swift Trawler несколько раз обновлялась; сегодня она состоит из четырех моделей длиной 35, 41 (Fly и Sedan) и 47 футов; ранее были еще модели Swift Trawler 30 и 50/52. Для всех характерны такие конструктивные решения, как высокая надстройка на высокобортном корпусе, асимметричная планировка палубы с проходом по правому борту, частично защищенным сверху, флайбридж с постом управления (за исключением Swift Trawler 41 Sedan), большой кокпит в корме и зона отдыха на фордеке с лежаками. Сюда же добавим дверь на палубу (правый борт), мощный релинг по периметру, транцевую платформу (она возможна на гидравлике) и вариации на флайбридже (бимини, ветбар и пр.). Любопытно, что на первых моделях еще стояла декоративная мачта, гик которой служил кран-балкой для спуска и подъема шлюпки; но здесь произошло то же, что и в живой природе, где по мере утраты физиологической потребности рудименты изменяются и даже отмирают...

Перечень может показаться стандартным, но дизайнеры из итальянского бюро Andreani Design собрали все воедино таким образом, что лодки выглядят абсолютно нетривиально. Их брутальный, или, если по-русски, суровый стиль и привлекает, и намекает на готовность покорять моря.





ЛЕГКИЙ ТРАП  
НА ФЛАЙБРИДЖ  
СОВЕРШЕННО  
НЕ КРАДЕТ МЕСТО  
В КОКПИТЕ

## КОМФОРТ

При разработке интерьеров линейки дизайнеры постарались сделать так, чтобы люди чувствовали себя на борту свободно и совершенно непринужденно, что особенно важно в продолжительном плавании: принадлежность лодки к семейству траулеров это подразумевает. И если учесть, что число построенных корпусов Swift Trawler разных моделей перевалило за 1300, а, по статистике, свыше 65% их владельцев имеют опыт плавания 15 и более лет, непростую задачу решить удалось.

Говоря о внутреннем устройстве этих лодок, снова надо признать, что набор «элементов конструктора» здесь точно такой же, как и на любом другом круизере схожей длины, и снова эти «кубики» собраны дизайнерами по-своему. Говоря предметно, отмечу, что у Swift Trawler 35 и 47 рулевая консоль смонтирована на правом борту (как положено), а у Swift Trawler 47 она в диаметральной плоскости, как у траулерных яхт многих брендов. С камбузом в салоне тоже вариации: у Swift Trawler 41 он помещен на границе салона и кокпита, у дверей, а у других двух моделей находится рядом с постом управления (как на многих траулерах). Не стану рассуждать о том, как удобнее: каждый вариант имеет свои преимущества.

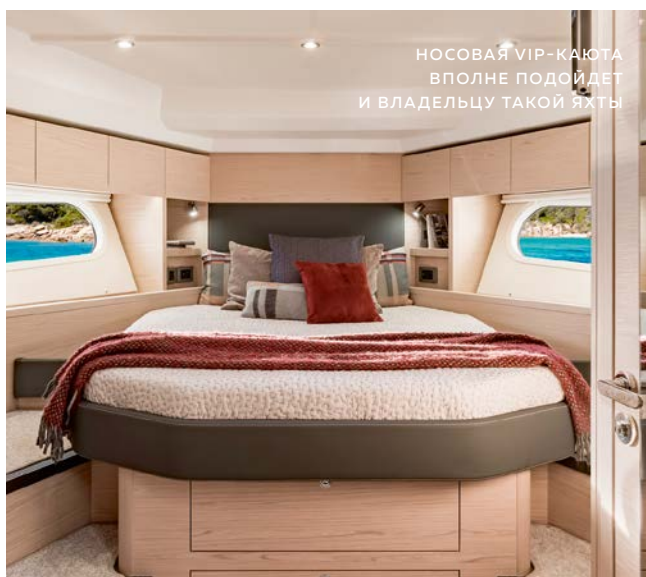
Но вот чего не отнять у салона (и у кают внизу), так это высоты помещения. Архитектура типа предопределила высокий профиль, и это обеспечило заметно увеличенные объемы, главным образом обитаемые. И не отнять обилия света за счет большой площади остекления надстройки. И достаточного количества диванов, и трансформируемые элементы (легким движением диван динетты превращается в спальное место), и насыщенных приборами постов управления с большими корабельными штурвалами, и скругленных углов мебели, безопасных при контакте с телом...

Каюты, две или три, не дают разгула фантазии в отношении их расположения, но в любом случае «мастер» оказывается в носовой части. А количество галюнов рассчитывается по простой формуле: их на один меньше, чем кают. Есть на борту и развлекательная электроника...

Все эти конструктивные решения призваны обеспечить комфорт в путешествии.



ПОЛНОЦЕННЫЙ  
КАМБУЗНЫЙ БЛОК  
ПОДРАЗУМЕВАЕТ ДОЛГИЕ  
ПУТЕШЕСТВИЯ



НОСОВАЯ VIP-КАЮТА  
ВПОЛНЕ ПОДОЙДЕТ  
И ВЛАДЕЛЬЦУ ТАКОЙ ЯХТЫ



## АРСЕНИЙ АНДРЕЙКОВСКИЙ,

яхтенный брокер  
компании Nordmarine

Моделям яхт линейки Swift Trawler от французского холдинга Beneteau есть чем порадовать российских владельцев: это и функциональная планировка широкого корпуса с удобными каютами, и экономичный расход топлива, полезный в круизах — особенно с учетом не слишком развитой инфраструктуры российских акваторий, и высокие борта с широкими боковыми проходами, гарантирующие безопасность, и, безусловно, легкость в эксплуатации и обслуживании лодок при очень привлекательном соотношении цены и качества.

Модель  
**ST 35**

Длина  
**11,29 м**

Ширина  
**3,96 м**

Осадка  
**1,17 м**

Водоизмещение  
**8,2 т**

Запас топлива  
**800 л**

Запас воды  
**300 л**

Мощность  
**425 л.с. (вал)**

Каюты  
**2**

Скорость (макс.)  
**19 узлов**

Автономность  
(10 узлов)  
**190 миль**

Призер  
**BOB Award 2018**





БОЛЬШОЙ  
И СВЕТЛЫЙ САЛОН  
ВИДИШЬ НА ВСЕХ  
BENETEAU SWIFT  
TRAWLERS



ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ  
СПАЛЬНОЕ МЕСТО  
В САЛОНЕ МОЖЕТ  
ПОТРЕБОВАТЬСЯ  
ДЛЯ НЕОЖИДАННЫХ  
ГОСТЕЙ

## ДАЛЬШЕ, ДОЛЬШЕ И БОЛЬШЕ

В этой интегральной характеристике, сочетающей параметры устойчивости и непотопляемости, ходкости и мореходности (способности противостоять волне), управляемости и много чего еще, мы коснемся только скорости как таковой, дальности плавания и совсем чуть — мореходности.

Заложенные в проект яхт Beneteau Swift Trawler граничные условия в отношении ходкости можно сформулировать так: умеренная мощность и экономичность при достаточной скорости. Для этого предложенные моторные установки (стационарные дизели, соединенные через редуктор с гребными валами) не перегружены лошадиными силами, а объем топливных баков, напротив, увеличен. Что это дает, можно увидеть при сравнении модели Swift Trawler 47 Fly с типичной флайбриджной яхтой той же длины.

Если у 47 Fly моторная установка состоит из двух Cummins QSB 6.7L общей мощностью 850 л.с., то у среднего круизера мы, скорее всего, обнаружим две установки Volvo Penta D8-600 (1200 л.с.). Разница в максимальной скорости составит порядка 4 узлов: 26 против 30 в пользу флайбриджной яхты, которая, в отличие от большинства траулеров, уверенно глиссирует. На крейсерской скорости 10 узлов Swift Trawler 47 Fly может пройти без дозаправки не менее 400 миль (с 10% запаса топлива), тогда как у типичной круизной яхты этот показатель существенно ниже — в районе 250 миль. А на скорости 8 узлов дальность плавания Swift Trawler 47 Fly превышает 1000 миль, да и двигаться на такой скорости значительно комфортнее за счет корпуса переходного типа. Здесь, помимо экономии от умеренной мощности, свою роль играют увеличенные на 30% топливные баки. Конечно, можно

подобрать модели флайбриджных круизеров, где разница будет не столь заметна, но они составляют меньшинство.

Что же до мореходности, то европейская категория RCD «B» (ветер до 20 м/с, волна до 4 м) — вполне солидный показатель для Beneteau Swift Trawler. Кстати, в МВУ была статья «По великой петле» — большое путешествие Swift Trawler 34 по The Great Loop. Так называют «кругосветный» маршрут на востоке США протяженностью от 5000 до 7500 миль вдоль океанского побережья и по внутренним водам, во время которого на маленький траулер обрушивался ветер под 40 узлов, а волны метровой высоты воспринимались как обыденность... Ничего, справился.

В заключение скажу так. Лодки Beneteau Swift Trawler, которые своим появлением задали новое направление развитию среднеразмерных моторных круизеров, трудно назвать типичными. Даже к траулерным яхтам их следует причислять с оговоркой, а про экспедиционные и говорить не будем, хотя Beneteau их позиционирует как True Passagemakers, «спроектированные для приключений и исследований». Зато все остальное оговорок не требует.

И еще одно важное обстоятельство — цена вопроса: полагаю, не много найдется лодок такой ценовой категории и с такими возможностями. То есть, если вы не зациклены на скорости, за умеренные деньги можно получить столько же удовольствия и больше объема внутри по сравнению с экспресс-круизером. Быстро — это, конечно, хорошо: круто, престижно, адреналиново и ветер в волосах. Но, с другой стороны, не зря говорят: «Тихо едущий берет дорогу». А на Swift Trawler даже не так чтобы совсем медленно, зато много дальше получается. И удовольствие это не залпом, а растянутое во времени. **МВУ**

# SUNSEEKER 100 YACHT

Заглянем в недалекое будущее... Новая 100-футовая яхта от Sunseeker почти готова выйти в свет.

Текст: **Ольга Селезнева**

Фото: **Sunseeker International**

До мировой премьеры Sunseeker 100 Yacht осталось совсем немного: лодку, предзаказ на которую уже открыт, покажут осенью 2021 года. Вопрос, где и кому, пока остается открытым: судьба осенних европейских боат-шоу (равно как и наши шансы на свободное перемещение по миру) еще неизвестна. Но уже сейчас появились новые изображения и подробности проекта. Какой же будет Sunseeker 100 Yacht, и почему эта яхта — новая страница в истории верфи?

## ЭКСТЕРЬЕР

Во-первых, это дизайн нового поколения яхт Sunseeker. Сильные, немного хищные, но весьма изящные линии сложились в великолепный образец современной суперяхты с мощным, стремительным силуэтом. Впрочем, дизайн — всегда дело вкуса. Главное, что за ним стоит. И вот здесь у Sunseeker 100 Yacht полная рука козырей.

Первая задача, поставленная перед проектировщиками, — создание корпуса с максимально возможным объемом, но так, чтобы яхта при габаритной длине почти 30 м подпадала под правила RCD для судов длиной до 24 м (это серьезно облегчает жизнь и владельцу, и капитану). Вторая — объединить флайбридж с... носовой палубой. Такая, непонятная на первый взгляд, конфигурация на самом деле гениально проста и позволяет получить единое двухуровневое пространство для отдыха на открытом воздухе, простирающееся от носа до кормы. При этом флайбридж не становится громоздким: он настолько идеально вписан в профиль, что лодка остается лодкой, а не плавучим домом (нередкий на нынешнем рынке результат «надувания» объема обитаемого пространства на борту), причем не только визуально, что подтверждает категория мореходности «А».



Длина  
**29,80 м**

Ширина  
**6,90 м**

Осадка  
**2,00 м**

Водоизмещение  
**99,7 т**

Запас топлива  
**12,8 т**

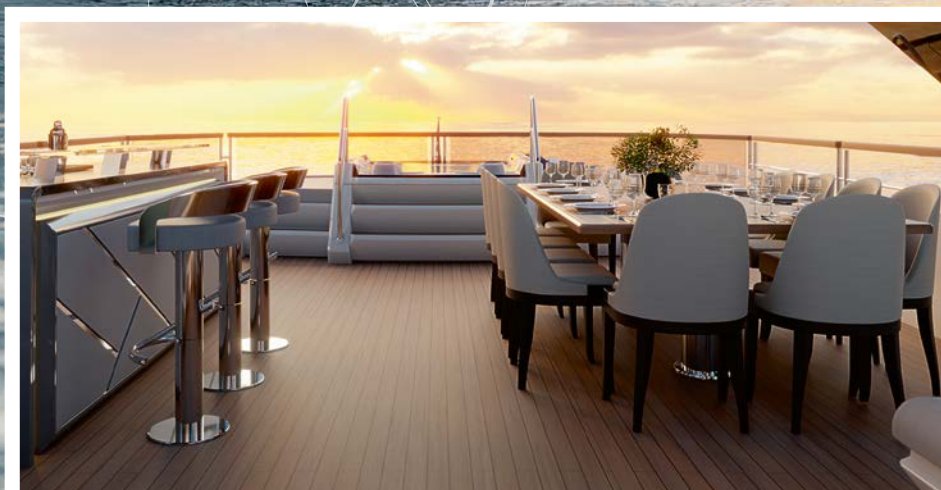
Запас воды  
**1825 л**

Мощность (макс.)  
**5280 л.с.**

Пассажиры  
**10 чел.**

Экипаж  
**5 чел.**

БАР И ОБЕДЕННАЯ  
ЗОНА НА ОГРОМНОМ  
ФЛАЙБРИДЖЕ.  
В КОРМЕ – ДЖАКУЗИ





## КИРИЛЛ ШАБАЛОВ,

управляющий партнер Sunseeker Russia

100 Yacht идеально подходит тем, кто ценит время на открытом воздухе: ужины на рейде живописной гавани, активный отдых на воде или романтические минуты созерцания заката с носовой палубы, куда владелец яхты может попасть прямо из своей каюты. Общее пространство для самого разнообразного отдыха на 100 Yacht организовано блестяще, будь то флайбридж почти во всю длину корпуса или многофункциональный кокпит с гаражом и уникальной системой X-Tend. В целом проект 100 Yacht удался верфи на все сто!

## СМЕЛАЯ АРХИТЕКТУРА

Новое направление дизайна, выбранное для этой модели, выходит далеко за рамки впечатляющих внешних линий. В не меньшей степени оно работает на эргономику и многофункциональность всех пространств. Проявляется это, например, в объединении «пляжного клуба» и гаража для содержания внушительного «флота»: тендера Williams 460 SportJet и буксировщиков Seabob либо более компактного Williams 395 SportJet, но в паре с гидроциклом GTX255. Чтобы уместить все это и оставить большое пространство для отдыха, применено множество фокусов: хитрая система опускаемого пола, откидной транец (он же — ворота гаража), обширная кормовая платформа, «продвинутый» трап Bezenzonі и, конечно, инновационные лежаки-шезлонги X-TEND, которые нам уже знакомы по предшественным недавно моделям.

Как все это работает, к примеру, на якорной стоянке? Ворота поднимаются, открывая гараж. Спустив технику на воду, в гараже нужно опустить отделанный тиком пол, объединив внутреннее пространство с купальной платформой, а в корму из транца откидываются два больших шезлонга. Но это еще не все: ворота на транце, управляясь электроприводом, поднимают шезлонги на уровень кокпита.

Если говорить о других зонах, то упомянутое объединение флайбриджа и «пляжа» на носовой палубе позволило не только расширить последний, но и логичнее зонировать пространство. В итоге на флайбридже располагаются обеденная зона и внушительная барная стойка со стульями. Все это — в тени хардтопа нового дизайнера, который может выполняться по желанию владельца с «жалюзи», дополнительным остеклением или с раздвижными панелями. В корме, под солнцем, располагается джакузи с небольшими лежаками для загорания по бокам, а их львиная доля плюс диван и столик для неформальных посиделок с коктейлями переехали в носовую часть, перед рулевой рубкой. Но это еще не фордек! Последний превращен

## ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

О них также появилось больше подробностей. Максимальная скорость Sunseeker 100 Yacht составит 29 узлов под двумя дизельными двигателями MTU суммарной мощностью 5280 л.с. (максимум). При этом допустимы менее мощные моторные установки, дающие меньшую скорость, но и экономию топлива. Единственное, что не меняется, — вальный привод: верфь Sunseeker всегда отличалась известной долей традиционализма, а валы, как и многие другие классические технические решения (и не только в судостроении), обладают рядом преимуществ, включая курсовую устойчивость. При этом новая яхта способна выступать не только как спринтер, но и как стайер, готовый показать хороший результат и в длинном «забеге»: экономичным 12-узловым ходом (а для многих это нормальный круизный режим) лодка может пройти 1300 миль без дозаправки топливных танков.





САЛОН ГЛАВНОЙ ПАЛУБЫ: ОСТЕКЛЕНИЕ ОТ ПОЛА ДО ПОТОЛКА ЕЩЕ И РАЗДВИГАЕТСЯ

## САЛОН И КАЮТЫ

в персональную открытую террасу владельца яхты, куда можно попасть прямо из каюты, а еще — подняться оттуда сразу на флайбридж: по левому борту есть ступени.

Рубка выполнена в формате raised pilothouse: она слегка «утоплена» ниже уровня флайбриджа и при необходимости полностью изолируется от последнего. В этом случае попасть в рубку можно по внутреннему трапу, который соединяет каюты в носовой части нижней палубы, камбуз на главной, рубку и выводит на флайбридж, где есть верхний пост управления. Таким образом, все рабочие зоны «нанизаны» на одну ось, позволяя команде удобно перемещаться по лодке, не мешая отдыхать владельцу и гостям.

На большинстве яхт кокпит в корме служит «расширением» салона, его, так сказать, открытой террасой. На Sunseeker 100 Yacht это привычное решение пересмотрено: кокпит предполагается объединять с «пляжным клубом» и купальной платформой, поэтому даже диван там обращен не к салону, а в корму.

Сам же салон спроектирован в стиле пентхауса с остеклением во всю высоту, которое по правому борту еще и раздвигается. При входе — лаунж-зона, которую можно использовать в качестве домашнего кинотеатра, а в центре — столовая на 10 персон. Камбуз находится дальше в нос: он скрыт за переборкой с потайной сдвижной дверью по левому борту. Можно поступить по-другому: вместо столовой добавить к лаунж-зоне огромный бар, столовую с панорамным видом разместить в носу, а все каюты («мастер» и две гостевые) окажутся на нижней палубе. Но логичнее выглядит другое решение, когда каюты гостей с трансформируемыми кроватями находятся на нижней палубе, а вот мастер-каюта занимает всю носовую часть главной палубы.

Мастер-каюта площадью свыше 30 кв. м — одна из главных приманок Sunseeker 100 Yacht. И дело не только в размерах: помимо кабинета, ванной и гардеробной, здесь есть еще и упомянутая приватная терраса на носовой палубе. Стоит встать с кровати, сделать несколько шагов по ступеням вверх, открыть сдвижную дверь — и ты под чистым небом, под солнцем или звездами... Правда, звезды здесь видны даже с кровати благодаря панорамному верхнему люку, но выход на палубу — настоящая лестница в небо: более романтичное решение еще не встречалось на яхтах такого класса. Так что Sunseeker 100 Yacht своим появлением имеет все шансы произвести сильный эффект. Ждать осталось недолго. **MBY**



МАСТЕР-КАЮТА С ПРЯМЫМ ДОСТУПОМ В ПРИВАТНУЮ ЗОНУ ОТДЫХА НА НОСОВОЙ ПАЛУБЕ

# FAIRLINE F-LINE 33

Текст: **Иван Голубев**

Фото: **Алина Гараженко, Fairline Yachts**

Полтора года назад, когда мы еще свободно летали на разные яхтенные события, я уже тестировал эту лодку во Франции. С тех пор произошло многое: она завоевала Motor Boat Awards 2020 в категории Superboats, обрела модификацию с подвесниками и новую планировку. Но когда в конце мая F-Line 33 в исходной «французской» комплектации прибыла в Петербург, я с удовольствием отправился на тест, ведь его предстояло провести в новых условиях, на сильном ветру и приличном волнении, а главное – в речной акватории, где лодка могла проявить себя по-другому. И в отличие от первого знакомства, продлившегося всего пару часов, в Петербурге я задержался на ее борту почти на полдня, а это ценный опыт и новые впечатления.



Длина  
**9,99 м**

Ширина  
**3,50 м**

Осадка  
**0,87 м**

Водоизмещение  
**6,6 т**

Запас топлива  
**680 л**

Запас воды  
**200 л**

Вместимость  
**8 чел.**

Спальные места  
**4**

Мощность  
**440–860 л.с.**

Категория RCD  
**«С»**

НА РЕНДЕРЕ СОБРАНЫ  
ВСЕ ГЛАВНЫЕ НОВШЕСТВА  
ДЛЯ F-LINE 33: T-TOP,  
НОВАЯ ПЛАНИРОВКА  
КОКПИТА И УСТАНОВКА  
ПОДВЕСНЫХ МОТОРОВ





## ЗНАКОМСТВО ЗАНОВО

Предназначенная для теста F-Line 33 с ее экспрессивной, в чем-то даже «автомобильной» внешностью, как и прежде, приковывала взгляд. Но что-то в ней воспринималось теперь иначе.

На борт лодки заходишь с кормы или через сдвижные бортовые дверки на миделе, что особенно удобно при высоком причале. Перед отходом гидравлическая купальная платформа/«пляж» поднимается нажатием кнопки, формируя эффектный транец. Процесс этот не быстрый, на полминуты; во время швартовки при наличии какого-либо препятствия, не замеченного шкипером, встроенные датчики заблокируют платформу. Здесь же, в корме, при купании можно установить душ (хранится под кормовым диваном).

На мой взгляд, первоначальная планировка с центральным положением динетты предпочтительнее для коротких прогулок большой компании (человек до десяти), тогда как новая U-образная зона отдыха у правого борта с «готовым» лежаком в корме оптимальна для продолжительных круизов с сиделками в более узком кругу. Добротный ветбар, куда, помимо «базовых» мойки и холодильника, можно добавить льдогенератор и полочки для посуды, отделяет зону отдыха от поста управления; в новой планировке ветбар менее вместительный и располагается по левому борту.

Новая версия F-Line 33 получила стильный T-top на двух опорах со сдвижным тканевым люком. Такая конструкция solo (без обвесов) хорошо защитит на стоянке от солнца

или (в меньшей степени) от дождя. На ходу, когда капли бьют в лицо, с ними лучше справляется обычный бимини в комплекте с пластиковым прозрачным тентом, который крепится между ветровым стеклом и бимини. Пост управления в автомобильном стиле с элементами управления на ступице штурвала в целом удобен, но я все искал индикацию работы приборов (например, навигационных огней) и не сразу освоился с МФД 12" от Garmin.

Уютный и светлый салон под палубой — «вещь в себе», и это я ощутил только теперь. Пожалуй, максимально комфортное пространство для лодки такой длины с динеттой-трансформером (спальное место для двоих взрослых или троих детей). Альберто Манчини сформировал его, а заполнить помещение красками и фактурами — привилегия владельца: доступны шесть вариантов цветового оформления и комбинированная отделка из кожи и ткани. Искусная подсветка в потолке, на стенах и за спинками диванов создает иллюзию, будто сюда проникают солнечные лучи (особенно эффект заметен через открытую дверь из «спальной» каюты на миделе), а уже знакомое крупное зеркало в самом носу проявило себя в новом качестве. Оно позволяет практически из любой точки наблюдать происходящее на палубе и даже за бортом. Для хода по волнам в салоне нашлось безопасное место для хрупких предметов — панель над холодильником и кондиционером по левому борту: все, что мы туда поместили, сохранилось в целости. Напротив — санузел с душем и стильной раковиной-чашей.



**АННА ГОНЧАРУК,**  
менеджер по продажам Fairline Russia

Главная изюминка F-Line 33 в том, что за яркой внешностью скрываются высокая функциональность, практичность и надежность. Отличные ходовые качества обеспечивают комфортное нахождение на борту даже на предельных скоростях, которые, кстати, впечатляют. Поэтому если хотите с удовольствием провести жаркий день на воде, а потом быстро и непринужденно дойти из точки «А» в точку «Б», то F-Line 33 станет идеальным помощником в таком приключении.



ЛЮБИТЕЛИ КУПАНИЙ  
ОЦЕНЯТ ВОЗМОЖНОСТЬ  
УСТАНОВКИ ДУША  
В КОРМЕ ЛОДКИ



С ЭТОЙ ТОЧКИ ОСОБЕННО  
ХОРОШО ЧИТАЕТСЯ  
«АВТОМОБИЛЬНЫЙ» ХАРАКТЕР  
ДИЗАЙНА F-LINE 33



# За 20 минут на лодке можно домчать до Кронштадта, а через пару часов оказаться в Выборге

## ХАРАКТЕРИСТИКИ

	ECO					FAST				
	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	
Обороты	1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	
Скорость	5,2	5,8	7,2	8,7	10,8	13,2	18,4	26,2	36,2	
Расход	12	17	25	36	58	68	92	121	171	
Миль/л	0,43	0,34	0,29	0,24	0,19	0,19	0,20	0,22	0,21	
Запас хода	265	207	176	148	114	119	122	132	128	

ДВИГАТЕЛИ 2 × VOLVO PENTA V8-430/DPS, 430 Л.С. ПРИ 6000 ОБ/МИН, 8 ЦИЛИНДРОВ, 6,0 Л, БЕНЗИН. СКОРОСТЬ В УЗЛАХ (СРЕДНЯЯ ПО ДВУМ ГАЛСАМ), ЗАПАС ХОДА В МИЛЯХ (ИЗ РАСЧЕТА 10% РЕЗЕРВА), РАСХОД В Л/Ч. УКАЗАННЫЕ ВЕЛИЧИНЫ ОСНОВАНЫ НА ПОКАЗАНИЯХ БОРТОВЫХ ПРИБОРОВ И МОГУТ ОТЛИЧАТЬСЯ ОТ ПОЛУЧЕННЫХ ВАМИ ДАННЫХ. ЗАГРУЗКА: 75% ТОПЛИВА, 95% ВОДЫ, 6 ЧЕЛОВЕК НА БОРТУ. ТЕМПЕРАТУРА ВОЗДУХА +15 °С, ВЕТЕР 12 М/С, ВОЛНА 2 БАЛЛА.

## ИДЕМ ПО РЕКЕ

Тест на Неве проходил в «особенных» условиях: ветер и волна не позволяли развить максимальную скорость и в то же время были недостаточными для полноценной проверки мореходности. Тем не менее F-Line 33 с самой мощной силовой установкой — двумя бензиновыми Volvo Penta V8-430 и транцевыми колонками DPS (как и тогда, во Франции) — показал скорость 36,2 узла при 5000 об/мин. Мы не рискнули в тот день раскрутить двигатели до 6000 об/мин (они еще не прошли обкатку), но днем раньше капитан в более спокойных условиях развил кратковременно 45 узлов, и «картинка сложилась» — почти совпала по цифрам с результатами французского теста (47 узлов).

На глиссирование катер с поднятыми транцевыми плитами выходил неспешно — примерно на девятой секунде, когда приборы показывали 18 узлов и 4000 об/мин. Если на малых ходах у этой сравнительно легкой лодки наблюдался некоторый дрейф (ветер, течение), а также слабое рыскание, то с повышением оборотов эти явления пропадали. Скорость 25 узлов показалась мне весьма комфортной. В интервале 25–35 узлов «речная специфика» сходит на нет: лодка уверенно держит курс и показывает отличную управляемость. Виражи на этих режимах сопровождалась креном до 15°, впрочем, не создававшим у пассажиров психологического дискомфорта.

За отметкой 35 узлов лодка еще быстрее реагирует на переключку штурвала. На высокой скорости, когда она «летит», человек, стоящий в кокпите, интуитивно стремится придвинуться ближе к посту управления или, наоборот, присесть на диван, хотя лодка вполне безопасна. И стоит отметить шумоизоляцию салона: на высоких оборотах там можно было спокойно разговаривать.

Майский тест подтвердил сформировавшееся мнение, что у Fairline и Альберто Манчини получилась быстрая и эффектная лодка. Люди на набережных Невы любовались ею и, похоже, завидовали нам. Особенно когда мы крутили виражи «на камеру» в самых знаковых местах города, дважды проследовали под семью мостами, а вечером под занавес включили богатую подсветку.

Лодка — отличный вариант для красивых прогулок хоть на реке, хоть в море! Если погода хорошая, то за 20 минут на ней можно домчать до Кронштадта, а через пару часов оказаться в Выборге. Отлично подойдет F-Line 33 и для «разведки» Ладожских шхер. Если придирааться, то река — не идеальная стихия для такого катера, но это не мешает получить массу удовольствия от его использования в акваториях, где реки соседствуют с озерами и морскими заливами. А таких мест в России полно! **МВУ**

# BLUEGAME BG42

Текст: **Петр Шестаков**

Фото: **Алина Гараженко, Sanlorenzo**

В конце мая компания West Nautical провела в Санкт-Петербурге эксклюзивную презентацию нескольких новых моделей брендов, которые она продвигает на российском рынке. Результаты теста одной из них, а именно Bluegame BG42, относящейся к категории SUB, или Sport Utility Boat, и предлагаются вашему вниманию.

## КАК ЭТА ЛОДКА ВЫГЛЯДИТ?

У BG42 (тип walkaround) хорошо заметны характерные «видовые» признаки моделей линейки Bluegame, и это понятно — лодку проектировала уже знакомая триада: Лука Сантелла (концепция, дизайн), Zuccon International Project (дизайн, проект) и Лу Кодега (корпус). Лодка с корпусом из стеклопластикового композита (днище — монолит, остальная конструкция и палуба — «сэндвич») выделяется высоким в носовой части бортом, открытым в корму кокпитом и мощным карбоновым хардтопом. Помимо функции важного элемента дизайна, его миссия — защищать людей в кокпите и служить «солярием», куда легко забраться по любой из двух «воздушных лестниц». А там, лежа под солнцем или звездами, приятно поспать, помечтать... Кстати, загорать можно на фордеке и на лежаке в корме, под которым моторный отсек. Электроприводом подняли лежак, заглянули внутрь — да, здесь довольно места и для машин с IPS, и для генератора с гироскопическим стабилизатором качки. И обслуживать механизмы-системы удобно.

Фальшборт невысокий, что характерно для спортивных лодок, но вдоль борта идешь спокойно. В носу якорная лебедка, кнехты и мощные швартовные утки закрыты откидным объемным кожухом, вписанным в фальшборт (в корме — не менее классное швартовное устройство). Транцевая платформа опускается гидравликой, но не вся: на левом борту остается консоль, в которой поместился телескопический трап-сходня. Остальной части хватает для тендера длиной 2,7 м. А еще на корме предусмотрен душ.

Приятная рулевая консоль (вся в карбоне) светилась двумя МФД Garmin 12" с выводом изображения от камеры кормового обзора и моторного отсека. Органов управления немного, но все по делу и расположены удобно: джойстик IPS, радиостанция, клавиши-переключатели... Сидеть предполагается на двухместном диване, но мне стоять у штурвала было как-то удобнее. Обзор отсюда — на 360°, одно удовольствие!



Помимо интересной  
архитектуры  
и компоновки,  
Bluegame BG42  
демонстрирует  
отличную  
динамическую  
сбалансированность

Длина  
**12,98 м**

Ширина  
**4,37 м**

Осадка  
**1,05 м**

Водоизмещение  
**14 т**

Запас топлива  
**1400 л**

Запас воды  
**360 л**

Мощность  
**870/960 л.с.**

Генератор  
**5 кВт**

Спальные места  
**2 + 2**

Вместимость  
**14 чел.**

Категория RCD  
**«B»**



Что еще есть в кокпите? Камбузный модуль с холодильником, динетта со столом, снабженным электроприводом, рундуки (помимо большого подпалубного на фордеке для кранцев) и... тик в качестве палубного покрытия, много тика!

Внизу оказалось тоже весьма просторно: глядя на лодку снаружи, сразу и не подумаешь. Для спокойного сна на миделе обустроена вполне удобная и светлая каюта с поперечной кроватью (1,8 × 1,6 м) и диваном в ногах. Каюта плавно «перетекает» в салон в носовой части, где из U-образного дивана можно оформить спальное место на двоих или оставить в качестве динетты: имеется стол на телескопической опоре. Есть второй камбуз и, естественно, санблок с душевой кабиной.

Салон высокий (1,85 м при входе), достаточно места для хранения вещей. А для отделки интерьера дизайнеры выбрали светлый тик на полу (в каюте можно расстелить ковер) и светлые тона ореховой мебели под лаком, что формирует в помещении успокаивающую атмосферу. В общем, такая playboy boat, Бонду бы понравилась!

## КАК ЭТА ЛОДКА ХОДИТ?

Каждая достойная лодка типа SUB должна демонстрировать приличную скорость и предоставлять пассажирам комфорт на ходу. Достичь этого можно только за счет умеренной массы, выверенных обводов/центровки и оптимальной моторной установки.

Корпус, спроектированный многоопытным Лу Кодега, имеет наибольшую в плане ширину на 1/3 длины от носа (почти забытая классика), острые носовые ватерлинии (высокая килеватость) и более плоские шпангоуты в корме (17°), что ускоряет выход на глиссирование. Другое преимущество корпусов Кодега — форма и расположение продольных реданов. Они эффективны и для создания подъемной силы (снижения площади смоченной поверхности), и как брызгоотбойники, защищающие палубу (тест это подтвердил).

На тестовой лодке стояли две установки Volvo Penta D6-IPS600 по 435 л.с. с днищевыми колонками. Такой выбор обеспечивает и требуемую скорость, и умеренные эксплуатационные расходы.

В тот день скорость ветра временами переваливала за 15 м/с, в заливе ходили волны высотой 1,2–1,5 м, и было решено провести тест на Неве. Там тоже ветер «перекопал» воду, но волна была всего два балла. На максимальных оборотах Bluegame BG42 показала более 35 узлов, как и заявлено в спецификации, причем — заметьте! — при энерговооруженности менее 70 л.с./т. Думается, на зеркальной воде скорости прибавит. Разгон не ракетный, но тяга чувствуется сразу: при резко положенных рукоятках двигателей глиссирование начинается через 7 с (14 узлов, 2250 об/мин), а полный ход лодка набирает примерно за 25 с. Дифферент идеальный даже без транцевых плит: возможно, они пригодились бы вчера, когда на борту находились 12 человек (кстати, тесно не было).

Проходя волны, удары мы не почувствовали; лодка хорошо держит курс, при этом довольно маневренна. На подходе к причалу при ветере и течении она легко раз-



«КЛЮЧ» ПЛАНИРОВКИ BG42 — ПРАКТИЧНАЯ И ФУНКЦИОНАЛЬНАЯ ПАЛУБА С БОЛЬШИМ «ПЛЯЖЕМ» У ВОДЫ, УДОБНЫМИ И БЕЗОПАСНЫМИ ЗОНАМИ ДЛЯ ОТДЫХА И ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НА БОРТУ

вернулась и тут же замерла на месте — даже не потребовалось включать носовую подрульку. На скорости 20 узлов (около 2500 об/мин) циркуляция устойчивая — радиус составляет примерно три-четыре длины корпуса при крене 10°, а на 30 узлах (3200 об/мин) — 10–12 длин. Если бы не волна и не пассажиры, циркуляция была бы круче. Невскую волну лодка рассекала играючи, а за день до нас она выходила в Финский залив, где противостояла волне высотой до 1,5 м.

И вот что еще интересно. Уровень шума на посту управления не превышал 80 дБ(А), хотя кокпит с кормы и левого борта был открыт: на правом стоял обвес из прозрачного пластика с зашнурованной «дверью».

В заключение скажу, что Bluegame BG42 мне показалась не только довольно быстрой, универсальной и вполне спортивной лодкой, но в первую очередь весьма оригинальной по своей идее и компоновке. В чем-то похожая на Bluegame BG62, она все же демонстрирует заметные отличия. При этом здесь так же грамотно использованы открытые и внутренние пространства, разделение на зоны, которые на ограниченных площадях дают достаточно возможностей по их использованию. К тому же эта лодка с практически открытым кокпитом и тремя лежаками-«соляриями» (явный намек на «пляжный» формат) на питерской воде, где, как известно, преобладают закрытые круизеры, выглядела вполне органично. **МВУ**





**ИГОРЬ  
ГВОЗДЕВ,**  
менеджер  
по продажам Bluegame

Брутальный облик корпуса модели Bluegame BG42 создан мэтрами яхтостроения, а непревзойденный шик в отделке и эргономике салона не оставит равнодушным даже самых искушенных. Но главное – благодаря высоким мореходным показателям яхты вы чувствуете единую с ней связь в любой ситуации. Немаловажно, что запас топлива 1400 литров дает возможность путешествовать на расстояние более 250 миль, не беспокоясь по пути о дозаправке яхты!



НА ПЕРЕДНЕМ ПЛАНЕ – ГОСТИНАЯ, ЗА ТРАПОМ С ТИКОВЫМИ СТУПЕНЬКАМИ ВИДНА КАЮТА С КРОВАТЬЮ И ДИВАНОМ



НА РУЛЕВОЙ КОНСОЛИ ИЗ КАРБОНА РЯДОМ С РУКОЯТКАМИ ДВИГАТЕЛЕЙ УСТАНОВЛЕН ДЖОЙСТИК IRS, А ЗНАЧИТ, ВОЗМОЖНА ОПЦИЯ «ЭЛЕКТРОННЫЙ ЯКОРЬ»

## ХАРАКТЕРИСТИКИ

	ECO		FAST		MAX		
Обороты	1000	1500	2000	2500	3000	3500	3700
Скорость	6,8	8,9	11,7	19,1	26,4	32,9	35,4
Расход	8,2	21,5	47,0	72,0	102,0	144,0	166,0
Миль / л	0,83	0,41	0,25	0,26	0,26	0,23	0,21
Запас хода	1045	522	314	334	326	288	269

ДВИГАТЕЛИ 2 × VOLVO PENTA D6-IPS600, 435 Л.С. ПРИ 3600 ОБ/МИН, 6 ЦИЛИНДРОВ, 5,5 Л, ДИЗЕЛЬ. СКОРОСТЬ В УЗЛАХ (СРЕДНЯЯ ПО ДВУМ ГАЛСАМ), РАССТОЯНИЕ В МИЛЯХ, РАСХОД В Л/Ч, ЗАПАС ХОДА ИЗ РАСЧЕТА 10% РЕЗЕРВА. УКАЗАННЫЕ ВЕЛИЧИНЫ ОСНОВАНЫ НА ПОКАЗАНИЯХ БОРТОВЫХ ПРИБОРОВ И МОГУТ ОТЛИЧАТЬСЯ ОТ ПОЛУЧЕННЫХ ВАМИ ДАННЫХ. ЗАГРУЗКА: 80% ТОПЛИВА, 100% ВОДЫ, 4 ЧЕЛОВЕКА НА БОРТУ ПРИ МИНИМУМЕ ЗАПАСОВ. ТЕМПЕРАТУРА ВОЗДУХА +15 °С, ВЕТЕР 12 М/С, ВОЛНА 2 БАЛЛА.

# САМАРА. BOAT SHOW

Текст: Алексей Максимов

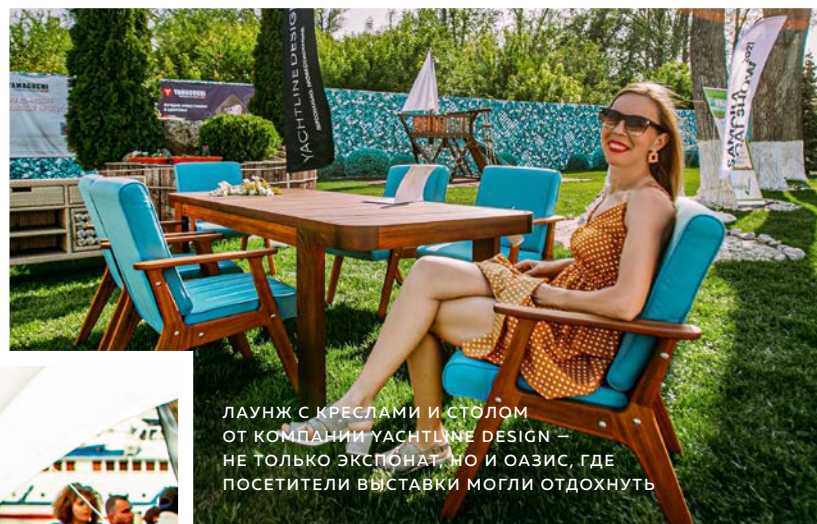
Фото: Алина Гараженко

Эта статья — краткий отчет о состоявшемся в мае на Волге Samara Boat Show 2021, первой в этом году яхтенной выставке в России на воде. Нещадно палящее днем солнце и не характерная для этого времени года жара +35 °С в дни выставки не оставляли никакого сомнения: лето уже наступило. А флот у причалов самарского яхт-клуба «Ласточка» однозначно свидетельствовал, что оно будет очень лодочным.

LAMBORGHINI HURACAN EVO — СУПЕРКАР С САМЫМ УСПЕШНЫМ ДЛЯ МАРКИ ДВИГАТЕЛЕМ V10A



ЛАУНЖ С КРЕСЛАМИ И СТОЛОМ ОТ КОМПАНИИ YACHTLINE DESIGN — НЕ ТОЛЬКО ЭКСПОНАТ, НО И ОАЗИС, ГДЕ ПОСЕТИТЕЛИ ВЫСТАВКИ МОГЛИ ОТДОХНУТЬ



КУПИТЬ «ТОВАР СО СТЕНДА», КАК ОБЫЧНО НА ЛОДОЧНЫХ ВЫСТАВКАХ, В САМАРЕ ВОЗМОЖНОСТИ НЕ БЫЛО: ВСЕ ЛОДКИ ОКАЗАЛИСЬ ПРОДАННЫМИ



Нынешняя выставка, вторая, которую журнал Motor Boat & Yachting устраивает в Самаре, прошла с успехом. Об этом говорили и представители компаний-экспонентов, и владельцы лодок, и посетители. Последних оказалось больше, чем в прошлый раз: порядка 1500 человек. Им было чем заняться: длинный понтон с ошвартованными катерами, лодки и стильные шатры-палатки на берегу с разнообразным оборудованием и другими интересными экспонатами... А главным шоу-стоппером оказался... Lamborghini Huracan Evo — суперкар, привезенный из столицы компанией «Lamborghini Москва». В нем можно было посидеть и, как кто-то написал в инстаграме, «сделать врум-врум». Компания также демонстрировала мощный кроссовер Lamborghini Urus.

Но вернемся к лодкам. На воде и берегу их стояло три десятка, длиной от 5 до 12 м, из алюминия и стеклопластика. Это были модели преимущественно российских верфей, причем наилучшим образом подходящие для







ВСЕХ ПОРАДОВАЛИ  
И ПРАЗДНИЧНАЯ  
АТМОСФЕРА ВЫСТАВКИ,  
И ТО, ЧТО ОНА ДЛИЛАСЬ  
НА ДЕНЬ ДОЛЬШЕ  
ПРЕДЫДУЩЕЙ



волжской акватории, которые по карману жителям Самары или, к примеру, Казани. Казань я упомянул не случайно: на Samara Boat Show 2021 приехали люди и оттуда, и из других городов и регионов.

Лодки тоже были разного происхождения. Производители показали самарские Realcraft 460 Fish и Realcraft 600 Cabin («Салют»), BossForr (740 West, 700 BR и 580 HT) от компании «Зет-Марин», Swift Chaser («Асклас»). Верфь VBoats, тоже из Самары, презентовала Voyager 600 COB с рубкой и еще несколько популярных катеров Volzhanka из своего модельного ряда.

Возможности петербургских судостроителей показали катера Grizzly 600 Cabin, NorthSilver 525 Fish Sport и NorthSilver 615 Fish Sport, а также Phoenix 510 BR и Phoenix 600 HT компании «СПЭВ». Из числа премьер отметчу Victory A11 из легкого сплава. Эта 11-метровая лодка навевает ассоциации с финскими XO 360 и Ахорар 37, но вдвое дешевле. Далее — модель Aluma Storm 577 от компании Aluma из Ростова-на-Дону. Все они с утра до вечера выходили с людьми (хочется думать, с потенциальными покупателями) на тесты — несмотря на волну.

Были на выставке и лодки зарубежные. В их числе Greenline 33 — самая, пожалуй, популярная модель словенской верфи, оборудованная солнечными панелями. Интерес вызвали понтонная лодка Princecraft (Канада) — довольно новый тип для наших акваторий, но востребованный за океаном, а также универсальный катер Glastron 225.

Отдельная тема — презентация парусной яхты mX700 от Mobile Group (Санкт-Петербург). Эти килевые спортивные лодки (daysailer) с вооружением бермудский шлюп, рассчитанные на экипаж из 4–5 человек, простые в управлении и удобные при транспортировке, сформировали новый национальный класс. На выставке ими многие заинтересовались, и даже поступили заказы.

В шатрах посетители могли проконсультироваться по вопросам электронной навигации и связи Raymarine, бортовых бытовых систем Dometic, а также поговорить на интересующие их темы со специалистами, занимающимися палубными покрытиями или перевозкой яхт.

Наверное, ни одна яхтенная выставка не обходится без деловой программы. В Самаре темой такой встречи стали клубные походы на парусных и моторных лодках. В затянувшийся период ограничений на путешествия за рубеж подобный формат отдыха становится весьма популярным.

Серьезный плюс выставки: некоторые визитеры прибывали сюда на своих лодках; в яхт-клубе «Ласточка» для их швартовки был предусмотрен гостевой причал... Но что хотелось бы улучшить даже при таком безусловном успехе? Перво-наперво, увеличить количество лодок-экспонентов. Их могло быть существенно больше, и ожидалось модели покрупнее, но... у большинства производителей и дилеров практически весь «товарный запас» оказался распродан, и большая часть экспонатов боат-шоу уже обрела владельцев. Звучали пожелания осенью провести закрытие сезона в таком же формате. А формат — шоурум на воде — одобрили все производители: такой водный показ продукции для них предпочтительней по сравнению с павильонным: на воде все виднее и интереснее! **МВУ**

# КОГДА ГРЕЧЕСКИЕ ОСТРОВА БЫЛИ РУССКИМИ

Текст: Борис Денисов

Фото: envato.com

250 лет назад в составе Российской империи появилась новая губерния – Архипелагская, иначе именовавшаяся Архипелагским великим княжеством, состоявшая из нескольких десятков греческих островов. Никогда дотоле ни Московия, ни Россия не имели подвластных территорий на Средиземном море. Впору было говорить, что мечты Екатерины Великой о возрождении Византийской империи со столицей в Москве – Третьем Риме – начали воплощаться в жизнь.

ПОРТРЕТ  
ИМПЕРАТРИЦЫ  
ЕКАТЕРИНЫ II  
РАБОТЫ ХУДОЖНИКА  
Ф. С. РОКОВОТА (1763)



**Вольтер – Екатерине II**

(из письма 1770 года):

«Когда Вы станете сувереном Константинополя, Вы сразу же создадите греческую академию изящных искусств. В Вашу честь напишут “Катериниады”... Афины станут одной из Ваших столиц... Все негоцианты Эгейского моря будут просить греческие паспорта у Вашего Величества».

Яхтсмены  
из России – частые  
гости Кикладского  
архипелага.  
Но хорошо ли  
мы знаем историю  
этих островов?

БОЙ В ХИОССКОМ  
ПРОЛИВЕ. ХУДОЖНИК  
И. К. АЙВАЗОВСКИЙ  
(1848)

# Победы в Хиосском и Чесменском сражениях стали истинным триумфом русского флота

ЧЕСМЕНСКИЙ БОЙ. ХУДОЖНИК И. К. АЙВАЗОВСКИЙ (1848)



ГРАФ А. Г. ОРЛОВ-ЧЕСМЕНСКИЙ. ПОРТРЕТ РАБОТЫ НЕИЗВЕСТНОГО ХУДОЖНИКА (1782)

## ПУТЬ НА ЮГ

С восшествием на престол Екатерины II стратегические планы России не изменились. То, что начал Петр I, требовало продолжения. Стране был нужен выход к Черному морю, но этой цели всячески препятствовала Турция, хозяйничавшая в Северном Причерноморье. Было очевидно, что войны не избежать. Так и случилось: 25 сентября 1768 года Османская империя объявила войну России.

Доподлинно не известно, в чьей светлой голове: самой ли Екатерины или кого-то из ее советников-фаворитов, людей отважных и неглупых, — родилась дерзкая идея нанести туркам «удар в спину». Для этого было решено использовать... Балтийский флот.

Никогда еще корабли под Андреевским флагом в таком числе не совершали столь дальних плаваний. Они и в Атлантику толком не выходили, не считая переходов от архангельских верфей в Кронштадт вокруг Скандинавии. В 1769-м русская эскадра под началом графа Алексея Орлова покинула холодные воды Балтики. Так началась экспедиция, впоследствии получившая название Архипелагской. Первоначальный план был таков: высадить на побережье Греции несколько небольших десантов и тем побудить греков выступить против турецких оккупантов, дабы заставить тех направить войска для усмирения восставших, что неизбежно ослабило бы их позиции на сухопутном театре военных действий.

Увы, греки не смогли договориться, кто из вождей станет «номером один», да и отвага их куда-то испарилась, поэтому десантникам пришлось вернуться на корабли. Казалось, экспедицию ждет фиаско, но победы в Хиосском и Чесменском сражениях изменили все, став настоящим триумфом русского флота. Особенно Чесма! Русские моряки под командованием адмирала Спиридова и контр-адмирала Эльфинстона (англичанина на русской службе) числом 6500 противостояли 15 000 турок; потери русских — около 650 моряков, у турок — 11 000.

Воодушевленное победой командование экспедицией попыталось захватить остров Лемнос, служивший своего рода «ключом» к Дарданеллам, чтобы потом войти в пролив, начать бомбардировку Константинополя и заставить османов подписать мир. Однако атаки были отбиты, к тому же 80-пушечный «Святослав» — главная сила русского флота, сел на мель, а потом сгорел. Неудача поубавила решимость графа Орлова быстро и победоносно закончить войну. 15 октября 1770 года российские корабли «Три иерарха», «Ростислав», «Родос», «Гром», «Слава», «Победа» и «Святой Павел» ушли к Кикладским островам, чтобы создать там опорный пункт для будущего наступления.

## СВОИ ПОРЯДКИ

Базой флота выбрали остров Парос. Это было стратегически верное решение. Во-первых, Парос находится в центре Киклад, что давало контроль над Эгейским морем. Во-вторых, защищенная глубоководная бухта Наусса позволяла там стоять на якоре не только «мелким судам», как в Парикии, столице острова, но и боевым кораблям. В разное время на острове квартировало от 2500 до 5100 русских солдат и матросов. Вели себя они достойно, с уважением к местным жителям, пахарям, виноградарям, овцеводам, коих насчитывалось около 5000 человек. Однако и свои требования россияне выдвигали, в частности, в отношении чистоты и порядка, поскольку положение, когда мусор выбрасывался на улицы, сочтено было нетерпимым.

«Жителям накрепко подтвердить, дабы на улице никаких пометов отнюдь не было, а всякой бы имел чистоту пред своим домом, также в каналах, где вода протекает, платья не моют, и скотину не резать, и кишок мыть не велеть, а мыли бы платье и прочее пристойное тех каналов близ моря».

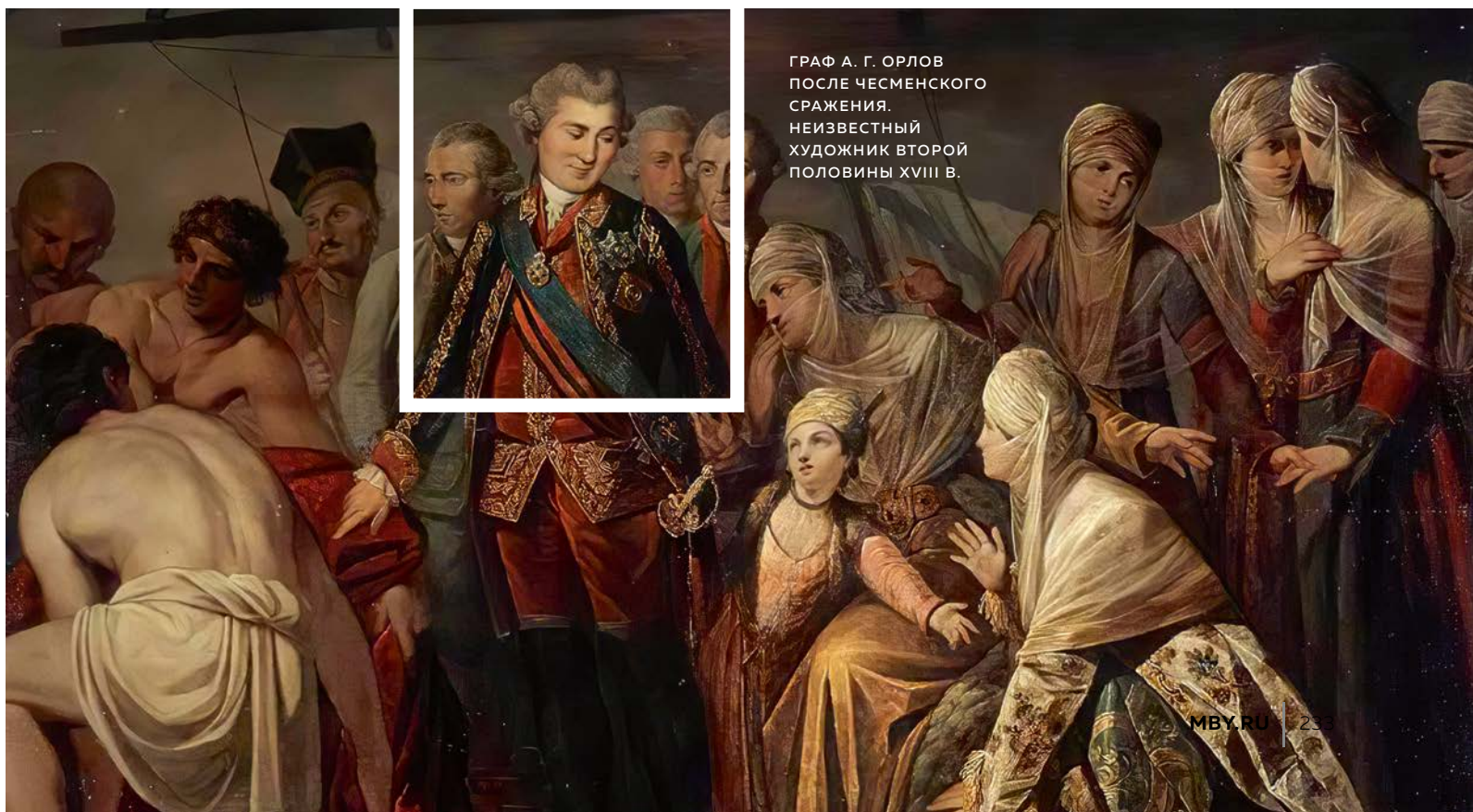
Развернулись работы по укреплению бухты. На ее левом берегу возвели два редута с почти двумя десятками пушек и каменными брустверами и оборудовали еще одну батарею на десять пушек на крошечном островке у входа в бухту. Огня этих батарей было достаточно, чтобы поразить турецкие корабли, вздумай они зайти в бухту. Также были построены госпиталь, казармы Шлиссельбургского пехотного и лейб-гвардии Преображенского полков, мельница, пекарня, парусная и прядильная мастерские. На верфи вели ремонт кораблей, строили небольшие суда. Общее руководство жизнью на острове осуществлялось из Адмиралтейства, для которого возвели отдельное здание. Подумать только, Адмиралтейство!

## ПОШЛА ПИСАТЬ ГУБЕРНИЯ...

Граф Никита Панин, ведавший российской внешней политикой, собирался сделать из греческих островов, буде их отвоюют у Турции, некое государство по образцу «Голландских генеральных статов соединенных Нидерландов»: «Они, отложась тогда от Гишпании, сделали конфедерацию между семи своих провинций и... учредили себе правительство в одном корпусе, составленном из выбранных депутатов от каждой провинции».

Однако четких указаний, что делать и как, из Санкт-Петербурга не поступило, и потому пришлось действовать по собственному разумению. В октябре 1770 года Алексей Орлов издал указ о назначении адмирала Григория Спиридова российским управляющим островов, а Спиридов разослал на острова архипелага «анкету» с вопросами, дабы иметь полную информацию о населении, наличии укреплений, производимых продуктах и товарах. 12 января 1771 года Спиридов потребовал признания островов зависимыми от Российской империи: «Ежели положите точно под покровительством нашего оружия освободиться от рабства и подданства агарянского и возоставить древнюю вашу славную греческую волность, то надлежит вам, немало не боясь турков, ныне публично отказатца от рабства и подданства турецкаго и турков на острова свои не пускать».

К концу февраля 18 островов архипелага прислали свою «слезную мольбу» российской императрице «принять в вечное защищение и покровительство несчастливый архипелаг». Вскоре такие же «слезы» пролили еще девять островов, потом еще четыре. Все они и были объявлены Архипелагским великим княжеством — Архипелагской губернией.



ГРАФ А. Г. ОРЛОВ  
ПОСЛЕ ЧЕСМЕНСКОГО  
СРАЖЕНИЯ.  
НЕИЗВЕСТНЫЙ  
ХУДОЖНИК ВТОРОЙ  
ПОЛОВИНЫ XVIII В.

## ГРЕЧЕСКАЯ ДЕМОКРАТИЯ

В отличие от России с ее «коронованным единоначалием», Спиридов и его первый помощник генерал-адъютант Павел Нестеров наилучшей формой управления губернией полагали республику или «архидукство» по венецианскому образцу. На каждом острове должны были ежегодно выбирать трех «главнейших всего острова членов», коим предстояло стать «островными депутатами» в Сенате и осуществлять гражданскую власть. Руководствоваться при этом они должны были своеобразной «конституцией» — Сводом законов Архипелагской губернии.

Так и было сделано, хотя, как водится, не обошлось без накладок. Если с «депутатами» все прошло гладко, то с местным самоуправлением заладилась не везде. Так, например, в 1773 году жители острова Самос умоляли прислать им главой «российского человека», и, когда просьбу уважили, выражали горячую благодарность за такую милость, ибо «мы прежде были, как овцы без пастыря».

Организован был и сбор податей с жителей Киклад, но налоги назначили щадящие — лишь четверть того, что взималось при турецком владычестве, причем часть податей шла натурой — скотом, вином, мрамором, древесиной.

Был решен и вопрос с пиратством: этот промысел греки считали вполне законным делом, сродни торговле. Незадолго до Чесменского сражения несколько греческих капитанов явились к Орлову и попросили разрешения поднять на их кораблях Андреевский флаг. Разрешение было получено, и вчерашние пираты стали каперами, с дозволением и даже обязанностью захватывать турецкие корабли и атаковать турецкие порты в Малой Азии. Часть добычи каперы честно отдавали в российскую казну. И, надо заметить, иной раз в каперские рейды греки отправлялись под водительством российских офицеров...

## ВЕК ПРОСВЕЩЕННЫЙ

На российских кораблях наряду с моряками находились ученые и путешественники, да и сами офицеры проявляли похвальную склонность к наукам. Их совместными стараниями была проведена перепись населения островов, детальное картографирование, описаны поселения, монастыри, церкви, античные руины. Так, голландец на русской службе Паш ван Кринен утверждал, что якобы нашел на острове Иос гробницу Гомера.

По распоряжению графа Орлова и на его средства в монастыре на острове Наксос была открыта гимназия для мальчиков из семей различного состояния. Из них предполагалось вырастить «новую породу людей» будущего Греческого государства. После отъезда Орлова адмирал Спиридов отправил «малолетних гречат 46 человек... в число кают-юнг на разные корабли», чтобы учить морскому делу. Потом школьников забрали в Россию — указом Екатерины II в 1775 году в Петербурге было учреждено новое учебное заведение — Гимназия чужестранных единокоренцев.

## ВОЗВРАЩЕНИЕ

Архипелагская губерния просуществовала недолго. В 1774 году между Россией и Турцией был заключен Кючук-Кайнарджийский мирный договор, согласно которому Османская империя получала назад Киклады в обмен на отказ от Крымского ханства. Россия должна была уйти с островов в течение трех месяцев.

Отдельно оговаривалось, что все греки, сражавшиеся на стороне России, подлежат амнистии и не будут преследоваться турецкими властями. Тем не менее жителям островов, российским подданным или только вознамерившимся ими стать, разрешалось на русских и греческих судах отплыть в Россию с гарантией получения в пользование обширных земельных участков. Согласиться на предложение решили несколько тысяч человек, большинство из которых в дальнейшем поселились в Крыму и на побережье Азовского моря. Несколько каперских кораблей под видом торговых судов прошли проливами в Черное море и тем фактически положили начало зарождавшемуся Черноморскому флоту. А мир оказался лишь перемирием: в августе 1787 году Османская империя вновь объявила России войну...





В 2019 ГОДУ  
В РАМКАХ ОПРОСА  
ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ  
В ПРЕДДВЕРИИ  
ПУБЛИКАЦИИ РЕЙТИНГА  
«ЛУЧШИЕ ОСТРОВА МИРА»  
МИЛОС БЫЛ ПРИЗНАН  
ЛУЧШИМ ОСТРОВом  
ЕВРОПЫ

## ДЕНЬ НЫНЕШНИЙ

Свободолюбивая Греция, где доход от туризма составляет заметную часть бюджета, распахнула свои прежде закрытые из-за ковида границы в мае этого года. Моторные и парусные яхты вновь украсили собой воды Кикладского архипелага. Места эти давно любимы яхтсменами. Это же просто мечта: каждый день новый остров, белые домики, уютные бухты, рестораны и таверны с прекрасной кухней... Правда, сервис в маринах часто оставляет желать лучшего, зато дешево. И вообще, для Греции именно такое отношение к туристам является обычным. Они уверены, что к ним, эллинам, все равно приедут, и в этом правы!

Да, приятно курсировать на яхте среди Кикладских островов, а еще лучше — имея при этом вполне конкретную цель. Например, посетить бывшие русские греческие острова. Каждый достоин отдельного рассказа, но мы, дабы избежать искушения «объять необъятное», уделим внимание лишь некоторым.



ГАВАНЬ НА ОСТРОВЕ  
МИКОНОС, ВХОДЯЩЕМ  
В ЧИСЛО САМЫХ  
ПОСЕЩАЕМЫХ  
ТУРИСТАМИ ОСТРОВОВ  
КИКЛАДСКОГО  
АРХИПЕЛАГА

## ПАРОС

Этот остров был главной базой российского флота в годы Архипелагской губернии. О тех временах напоминают остатки артиллерийских батарей, руины госпиталя, якоря русских кораблей, а в монастыре Лонговардос хранятся корабельные иконы, карты, личные вещи, документы и рисунки русских моряков. Еще на Паросе есть залив Наусса, где некогда стоял «Шлюсенбургский полк». Яхтсмены обычно встают в порту Наусса, хотя он недостаточно защищен от северного ветра и часто переполнен.

## МИКОНОС

Здесь находилась вторая база русского флота, охранявшего покой Архипелагской губернии. На здании мэрии столицы острова, известном как «дом Орлова», есть мраморная табличка, где по датам расписана история острова, и там 1770–1774 годы значатся как «русская оккупация». Старый город Миконоса, чрезвычайно популярного у туристов, прозвали Маленькой Венецией.

## КЕА

Порт Вуркари — основная якорная стоянка на острове, неплохо защищенная от мелтеми — дующих летом сильных северных ветров, хотя при сильных западных ветрах здесь наблюдается зыбь. Летом на рейде мест практически нет, особенно в выходные. В Вуркари можно стать на якорь непосредственно в бухте или ошвартоваться кормой к набережной. В небольшом селении множество баров и таверн.

## НАКСОС

Этот остров — излюбленное место яхтсменов. Их очаровывает старый город, словно нависающий над портом. Местная марина хорошо защищена, но с ее внешней стороны беспокойно во время мелтеми, и к тому же туда докатываются волны от многочисленных паромов.

## КИТНОС

Здесь находится одно из красивейших и удобных для стоянки на якорь мест — бухта, разделенная надвое песчаной отмелью. Альтернатива ей — порты Меридас и Лутра с на редкость хорошей инфраструктурой: электричество, вода, топливо, таверны, пункты проката. Рестораны и бары прилагаются. А вот в тихой бухте Ейринис яхты швартуются кормой к скалистому утесу.

## СИРОС

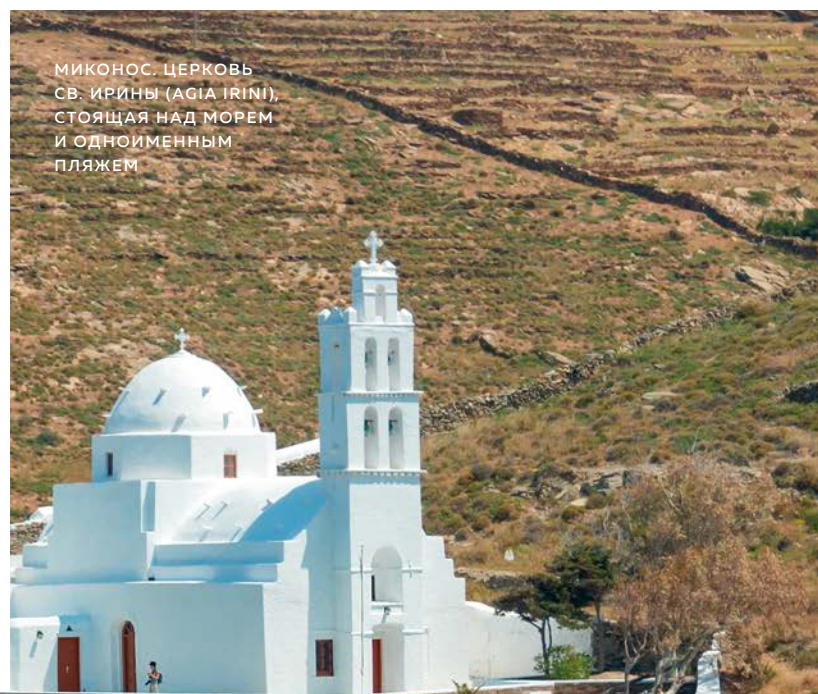
Когда-то этот остров был важнейшим после Афин торговым местом Греции. Ныне его столица Эрмуполис — не самый чистый и слишком шумный порт. И все же здесь не так многолюдно, как на Миконосе или Санторини, соответственно, и цены ниже. Однако на западе острова, в маленьком порту Финикас, спокойно и уютно. Яхты обычно швартуются у причалов ресторанов и кафе.

## СИФНОС

Сифнос может похвастать живописными поселками, такими как Камарес, отлично защищенными бухтами, такими как Вафи (круглая бухта с узким входом, огибаемая горным хребтом) или Фарос на восточной стороне (с часовней на живописном узком мысе, выдающемся далеко в море). Марина Платис-Гиалос — тоже хорошее место.

## СЕРИФОС

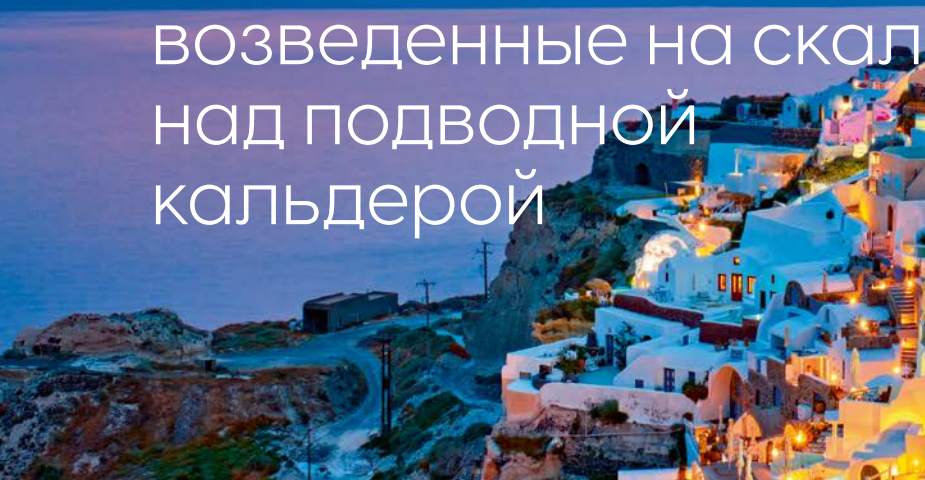
В центре острова высится 600-метровая гора с крутыми склонами. Столица острова — городок Ливади с небольшим портом. У берегов острова есть хорошие якорные стоянки, однако надо опасаться мелтеми, спускающегося в бухту с горных склонов беспорядочными потоками. Однозначно стоит подняться в старый город, идти туда около часа и все в гору, но какой оттуда открывается вид!



МИКОНОС. ЦЕРКОВЬ СВ. ИРИНЫ (AGIA IRINI), СТОЯЩАЯ НАД МОРЕМ И ОДНОИМЕННЫМ ПЛЯЖЕМ



# Город Ия, Санторини. Белые дома-кубики, возведенные на скалах над подводной кальдерой



## МИЛОС

Природа самого западного острова архипелага поражает разнообразием. На севере — белые меловые скалы, на западе — глубокие гроты, на юге — пляжи Фириплака с разноцветными вулканическими породами. В большой бухте в середине острова расположена рыбацкая деревня Клима и главный порт Адамас. И, кстати, остров Милос подарил человечеству эталон женской красоты — Венеру Милосскую.

## САНТОРИНИ

Санторини — самый известный остров архипелага Киклады. Сначала дорийцы дали острову название Фира (или Тира), а название Санторини остров получил много позже в честь святой Ирины.

Визитная карточка острова — кальдера, напоминающая об извержении, которое вызвало волну такой высоты, что ей удалось погубить минойский Крит. В наследство от тех вулканических времен острову достались отвесные берега, местами высотой 300 м, а еще пляжи «красный» и «черный» — по цвету песка.

На яхте можно встать в нескольких местах. Например, на якорь в старом порту Скала-Фирон под фуникулером (глубины там от 50 до 100 м). Еще есть стоянка в северной части внутренней бухты острова — там установлены вполне надежные буи. Есть на острове и классическая марина на самом юге, только она обычно переполнена и до городков острова оттуда далековато. А их стоит посмотреть — и столицу Фиру, и не менее красивый городок Ия, да и деревня Аммуди тоже достойна внимания. И что обязательно: на Санторини надо задержаться до вечера — там самые красивые закаты в мире! Во всяком случае, те, кто ими любовался, в этом уверены. **МВУ**

## ИНФОРМАЦИЯ О РЕГИОНЕ

- В Афины летают все крупные авиакомпании, на острова — только при наличии взлетно-посадочной полосы, но повсюду ходят паромы.
- Самые крупные чартерные базы находятся в Афинах и поблизости от столицы Греции.
- Начиная с июня на Кикладах хозяйничает мелтеми. Наибольшей силы он достигает в июле-августе и стихает в сентябре. Обычно дует с севера и северо-востока силой 5–6 баллов, но может достигать и 7–8 баллов. Осенью чаще дуют южные ветра.
- На гористых островах при сильном ветре могут формироваться нисходящие воздушные потоки, а также «туннельные» ветра. Печально известна ветровая воронка между островами Парос и Наксос.
- Температура воды в сентябре выше +20 °С; в мае прохладнее.
- Муниципальные порты на островах предлагают электричество (почти всегда), пресную воду (реже), дизельное топливо (еще реже), но обычно в марине всегда можно договориться о топливе с автоцистерн.
- Плата за стоянку — от 0 до € 20 за ночь (это, как правило, но бывает и больше, а меньше некуда).

# СРЕДСТВА СПАСЕНИЯ: УЧИМСЯ ДУМАТЬ

Текст: **Ольга Селезнева**

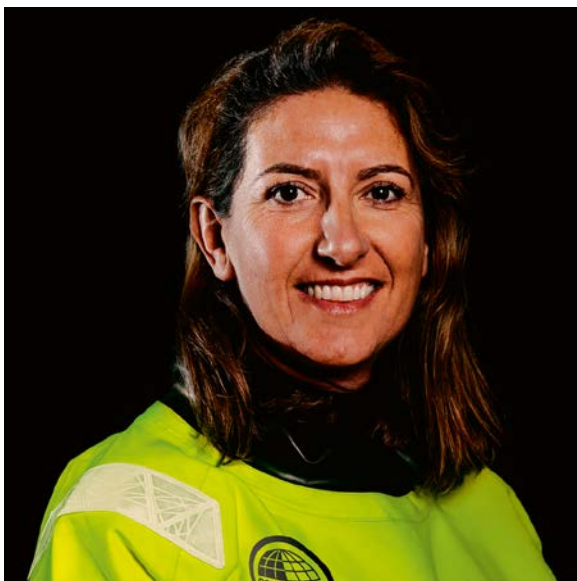
Фото: **Ocean Safety, envato.com**

Организаторы серьезных парусных регат всегда предъявляют участникам гонок высокие требования по безопасности. Никто не хочет повторения трагедии Fastnet Race 1979 года, стоившей жизни 19 яхтсменам, или Sydney to Hobart 1998, когда пришлось организовывать крупнейшую в истории Австралии спасательную операцию. Требования касаются не только обязательного на борту оборудования, но и квалификации участников регаты. В правилах подробно оговариваются опыт членов команд и необходимые сертификаты о прохождении специальных курсов: по выживанию в море, оказанию первой помощи, борьбе с огнем на борту.



## ROLEX FASTNET RACE 2021

В этом году одна из самых легендарных парусных гонок планеты, проходящая раз в два года, заметно изменится. Во-первых, маршрут: если прежде участники после старта на острове Уайт огибали скалу Фастнет и финишировали в Плимуте, проходя 600 миль, то теперь они будут финишировать во французском Шербуре, что удлинит дистанцию примерно на 95 миль. Во-вторых, оргкомитет регаты внес очередные изменения в правила, одновременно пообещав более гибкий подход к квалификации и сертификатам участников, учитывая непрекращающиеся локдауны и сложности с прохождением курсов.



## ДИ КАФФАРИ

Гонщики нередко стараются обойти какие-то требования или выполнить их формально. Об этом знают все, в том числе и RORC, поэтому правила стараются разрабатывать так, чтобы команды могли тратить свое время на подготовку к гонке максимально эффективно. А если смотреть на безопасность как на инвестицию, то все ли готовы за это платить? Ведь покупая спасательное оборудование, мы в глубине души надеемся никогда его не использовать.

Готовясь к участию, многие команды обучаются этому, чтобы получить или обновить свои сертификаты. К сожалению, пандемия все усложнила. В частности, были приостановлены самые востребованные курсы RYA Sea Survival. Тем временем всю подготовку к Rolex Fastnet Race 2021, старт которой назначен на 8 августа. Чтобы как-то компенсировать сложившуюся ситуацию, оргкомитет регаты — RORC (Royal Ocean Racing Club) совместно со звездой яхтинга Ди Каффари (на ее счету шесть кругосветных гонок нон-стоп в обоих направлениях!) и британской компанией Ocean Safety, которая последние 10 лет помогает RORC разрабатывать правила безопасности гонок, провел онлайн-вебинар по безопасности для участников регаты и всех желающих.

Мероприятие прошло почти с таким же аншлагом, что и онлайн-регистрация на Fastnet Race, когда все места на гонку разбирают мгновенно (в этом году из 400 участников первые 200 зарегистрировались за рекордные три минуты). Это неудивительно: безопасность в море волнует всех, хотя и не всегда это показывают открыто. Каждая яхта, заявившаяся на Fastnet Race или другие офшорные регаты, обязана пройти проверку, подтверждающую, что судно и его оборудование соответствуют требованиям безопасности.

У КАЖДОГО ЧЛЕНА ЭКИПАЖА ДОЛЖЕН БЫТЬ ПЕРСОНАЛЬНЫЙ ЖИЛЕТ, ЗАРАНЕЕ ПОДОБРАННЫЙ И ОТРЕГУЛИРОВАННЫЙ, ЧТОБЫ В ЭКСТРЕННОЙ СИТУАЦИИ НАДЕТЬ ЕГО МОЖНО БЫЛО ЗА СЕКУНДЫ



МОКРАЯ ПАЛУБА, КАЧКА, ОБИЛИЕ ВЕРЕВОК... ИДЕАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ПАДЕНИЯ ЗА БОРТ! ПОЭТОМУ НЕ ПРЕНЕБРЕГАЙТЕ СТРАХОВОЧНЫМИ ОБВЯЗКАМИ





СМЫСЛ В СПАСАТЕЛЬНЫХ КРУГАХ ЕСТЬ ТОЛЬКО В ОДНОМ СЛУЧАЕ: КОГДА ИСПОЛЬЗОВАТЬ ИХ МОЖНО НЕМЕДЛЕННО



## ПРОВЕРКА ОБОРУДОВАНИЯ

Проблемы с инспекцией RORC бывают практически всегда и почти у всех, зачастую потому, что кто-то просто не понял написанное в правилах, особенно если английский — не родной язык. Во время инспекции важна любая мелочь. По данным RORC, ошибки чаще всего касаются огнетушителей. Если правила говорят, что нужно иметь двухкилограммовые огнетушители, то их не заменит удвоенное число килограммовых. А вот с аварийными помпами ситуация именно такая: согласно новым правилам RORC, все они, стационарные или портативные, в сумме должны откачивать из корпуса не менее 200 л воды в минуту.

Главное правило подготовки к инспекции — не фантазировать насчет правил. Если в них сказано, что у каждого на борту должен быть персональный фонарь, — так тому и быть. То же касается аварийных буюв. По данным Ocean Safety, каждый раз масса участников осознает, что буи обязательны, буквально перед самым началом гонки. И еще один нюанс: на всем спасательном снаряжении должно быть нанесено название лодки, чтобы не вводить в заблуждение береговую охрану и спасательные службы. При обнаружении такого объекта они должны понимать, идет ли речь о терпящем бедствие судне или предметы просто откуда-то смыло.

## ИЩЕМ ЛОГИКУ

Личным опытом в использовании спасательных средств могут похвастать, к счастью, не многие. Поэтому возможность получить экспертные советы привлекательна не только для гонщиков, но и для тех, кто ходит исключительно в круизном режиме, причем неважно на какой яхте — парусной или моторной. Мы не будем давать здесь очевидные рекомендации по использованию спасательного оборудования или приводить его перечень, тем более что требования для разных регат, лодок и ситуаций различаются. Гораздо важнее уметь «проецировать» полученные во время курсов знания на реальную ситуацию.

Действительно (и этому можно только порадоваться), спасательное оборудование годами катается на борту «без толку». Но здесь важно задать себе несколько вопросов. Кто помнит, как им пользоваться? Находится ли оно в правильном месте? Что и в каком случае применять? Проблемы обычно настигают не в солнечный день на спокойной воде: беда может прийти безлунной ночью или вместе со шквальным ветром. При этом события, как правило, развиваются стремительно, и многие далеко не сразу понимают, за что хвататься.



## АЛИСТЕР ХАКЕТТ,

управляющий директор  
**Ocean Safety**

Ситуацию «человек за бортом» необходимо хорошо понимать с двух сторон. Что вы будете делать, оказавшись за бортом? Что вы будете делать, если за бортом кто-то из экипажа? Важно, чтобы любой член команды осознавал, через что проходит упавший в воду человек, и мог представить себя в аналогичной ситуации. Только тогда процедура спасения будет адекватной. Все это нужно продумать заранее в спокойной обстановке, ведь в спешке размышлять будет некогда. Есть множество теорий и методов, как лучше вытаскивать из воды человека без сознания. В реальности задача часто состоит в том, чтобы просто поднять его на борт, неважно, в каком положении. Не тратьте драгоценное время, пытайтесь достать пострадавшего идеальным способом, тащите за всё: руки, ноги, волосы, капюшон... В любом случае, на борту у вас будет больше возможностей держать ситуацию под контролем.

В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ РАЗРАБОТКА СПАСАТЕЛЬНЫХ ЖИЛЕТОВ СИЛЬНО ПРОДВИНУЛАСЬ. ТЕПЕРЬ ЭТО ЛЕГКИЕ И УДОБНЫЕ КОНСТРУКЦИИ, КОТОРЫЕ ПРИЯТНО НОСИТЬ



## СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ

Это самая важная деталь спасательного снаряжения лодки. Каждый на борту должен не только иметь собственный спасательный жилет, но и заранее точно знать, где он лежит и как работает. Его нужно примерить и отрегулировать, чтобы в экстренной ситуации быстро надеть, а не разбираться, подходит он или нет.

В последние годы разработка жилетов сильно продвинулась: объемные пенопластовые «конструкции», в которых чувствуешь себя человекоподобным роботом, уходят в прошлое. Сейчас надувные жилеты стали легкими, комфортабельными и даже красивыми: люди покупают и носят их с удовольствием. Вопрос в том, выбирать жилеты автоматические или раскрываемые вручную? Все зависит от того, в какой ситуации вы рискуете оказаться; кроме того, лучше, если выбор будет командным решением.

Автоматические жилеты, конечно, удобнее, но если вы стоите на палубе и вас обдают потоки воды, ее может оказаться достаточно, чтобы жилет раскрылся самопроизвольно, причем в самый неожиданный момент. В этом случае нужно уметь перезарядить и заново упаковать жилет, а также иметь на борту запасные баллончики с газом. Если у команды разные марки спасательных жилетов, то и ассортимент запасных баллонов должен быть соответствующий. Кроме того, в гонке всегда следует держать запасной, готовый к работе жилет.

У жилетов, раскрывающихся вручную, есть свой минус: при падении за борт человек может потерять сознание, что не позволит ему дернуть за фал. Помимо этого, в воде, особенно ледяной, может развиться паника и шок, так что в большинстве случаев предпочтительнее все же автоматические.

Существуют жилеты со встроенными AIS- и DSC-маячками, но стоит помнить, что первые работают в радиусе всего четырех миль, а сигнал от вторых, как поясняет на собственном опыте Ди Каффари, можно потерять и через 2,5 мили. Как бы то ни было, в ситуации «человек за бортом» нужно как можно быстрее отметить координаты происшествия, чтобы использовать их в качестве отправной точки для поиска.

## СПАСАТЕЛЬНЫЕ КРУГИ

Спасательные круги-подковы обычно хорошо примотаны где-то на корме — чтобы случайно не смыло. Не то чтобы их не нужно как следует привязывать, но рекомендация иметь под рукой нож не случайна. Не верите? Попробуйте оперативно освободить круг, в то же время наблюдая за тем, насколько быстро яхта уходит от места падения человека. Может статься, что, когда круг окажется у вас в руках, бросать его уже будет некому.

СПАСАТЕЛЬНЫЙ ПЛОТ —  
ДЕЙСТВИТЕЛЬНО  
ПОСЛЕДНЕЕ  
ПРИБЕЖИЩЕ.  
ПЕРЕД ТЕМ КАК  
ВЫСАЖИВАТЬСЯ В НЕГО,  
УДОСТОВЕРЬТЕСЬ, ЧТО  
ДРУГИЕ ВАРИАНТЫ  
ОТСУТСТВУЮТ

ПЛОТ НЕ СПАСЕТ  
ВАС САМ ПО СЕБЕ.  
УБЕДИТЕСЬ,  
ЧТО В НЕМ ЕСТЬ  
НЕОБХОДИМЫЕ  
ДЛЯ ВЫЖИВАНИЯ  
ВЕЩИ, А КОМАНДА  
В КУРСЕ, КАК  
ВЕСТИ СЕБЯ ПОСЛЕ  
ВЫСАДКИ В ПЛОТ



## СПАСАТЕЛЬНЫЙ ПЛОТ

Люди обычно предпочитают не думать об использовании плота, ведь если дошло до этого, то дело плохо. Но даже те, кто умеет обращаться с плотом, почти наверняка учились этому на тренировках в бассейне. В открытом море все происходит не так гладко, а потому имеет смысл познакомиться с этим элементом снаряжения поближе.

Найдите время проверить плот и вовремя отнести его в сервисный центр. «У нас были клиенты, которые купили два шестиместных плота, закрепили контейнеры с ними где-то в корме и ходили на своей яхте по Средиземному морю, — рассказывает Алистер Хакетт из Ocean Safety. — Спустя три года они, как положено, принесли их в сервисный центр где-то в Испании. Представьте себе, что в одном из контейнеров плота не оказалось вовсе! То есть люди три года понятия не имели, что на яхте лишь один плот на всех».

Но даже если ваш плот на месте, убедитесь, что в нем есть вода, аптечка, сигнальные ракеты (помните, как ими пользоваться?) и прочие необходимые вещи. Плот всегда должен быть доступен: не примотан намертво к палубе, не засунут в дальний рундук и не завален кранцами, концами и запчастями. Кроме того, не забывайте, что даже облегченные версии плотов все же прилично весят, и обращаться с ними непросто. Любой плот вместимостью более шести человек — это уже «упражнение» для двоих, но даже с маленьким плотом в одиночку управится не каждый, тем более когда нужно приводить его в действие окоченевшими пальцами. А что будет, если единственный, кто это умеет, уже за бортом?!

ИМЕЕТ СМЫСЛ ХОТЬ РАЗ  
ЗАГЛЯНУТЬ В КОНТЕЙНЕР  
ПЛОТА: А ВДРУГ ПЛОТА  
ТАМ ПРОСТО НЕТ?

## ТРЕВОЖНЫЙ ЧЕМОДАНЧИК

Открыть плот — целое мероприятие, залезть в него — тоже непросто, особенно с «тревожным чемоданчиком». Людям обычно нравятся объемные сумки, куда влезает много всего, но когда дело доходит до укладки, становится ясно, что хватит и небольшого герметичного мешка. Если речь не идет о пустынных удаленных акваториях, то нет смысла запасать провизию и воду на месяцы. Лучше позаботиться о важных медикаментах и таких необходимых вещах, как, например, запасные очки или компактные рыболовные снасти. Разумеется, «тревожный чемоданчик» должен храниться в легкодоступном месте, желательно недалеко от плотов.

Разные ситуации требуют разных методов спасения, которые стоит время от времени отрабатывать на тренировках. Но все же главное — это уметь предвидеть и снижать риски, сохранять холодный рассудок и решительно действовать, не позволяя панике взять верх. **МВУ**

**Princess Y88, 2018****4 990 000 EUR**

Длина	26.82 м	Двигатель	2 x MTU 12V 2000 M96L
Ширина	6.3 м	Наработка	526 м/ч
Осадка	1.78 м	Каюты	4+2

Яхта в отличном состоянии. Находится на Майорке. Европейский НДС выплачен.

**NAZCA (2020)****290 000 000 RUB**

Длина	23.88 м	Двигатель	Yanmar 6LY3-STPA (2 x 440 л.с.)
Ширина	5.82 м	Каюты	4+2
Осадка	1.4 м		

Новая яхта. Находится в Московской области. ГИМС

**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.

**Azimut 62, 2008****550 000 EUR**

Длина	19.25 м	Двигатель	Caterpillar C18 (2 x 1 150 л. с.)
Ширина	5.06 м	Наработка	2 200 м/ч
Осадка	1.5 м	Каюты	3+1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Находится в Аликанте (Испания).

**CRANCHI 50 HT, 2007****20 800 000 RUB**

Длина	15.30 м	Двигатель	2 x Volvo Penta
Ширина	4.33 м	Наработка	1 150 м/ч
Осадка	1.05 м	Каюты	3

Яхта в отличном техническом состоянии, полностью обслужена, прошла масштабный рефит. Растаможена в РФ.

**RIVA 44 RIVARAMA (Riva, 2008)****785 000 EUR**

Длина	13.4 м	Двигатель	MAN (2 x 700 л.с.)
Ширина	3.9 м	Наработка	990 м/ч
Осадка	1.2 м	Каюты	1+1

Яхта в отличном состоянии. Находится в Москве. ГИМС

## РЕКЛАМА



000 «Яхт-трейд»  
 Москва, Ленинградское шоссе, 39  
 Т + 7 (495) 775 11 00, + 7 (985) 201 01 01  
[www.nordmarine.ru](http://www.nordmarine.ru), [brokerage@nordmarine.ru](mailto:brokerage@nordmarine.ru)

**ПРОДАЖА | TRADE-IN**

Указанная в макете информация не является коммерческим предложением. Точную стоимость и комплектацию яхт уточняйте у представителей компании.



Princess S66, 2021

2 500 000 GBP



Длина	20.32 м	Двигатель	2 x MAN V12-1400
Ширина	5,08 м	Каюты	4 + 1
Осадка	1,47 м		

Новая яхта. Находится в Англии.

Princess 21M, 2008

1 200 000 EUR



Длина	19.99 м	Двигатель	MAN D2842 LE 404 (2x1 150 л.с.)
Ширина	5.55 м	Наработка	1 850 м/ч
Осадка	1.57 м	Каюты	4+1

Яхта в отличном техническом состоянии. ГИМС. Растаможена. Находится в Москве.

Princess 54 (ref. 045), 2008

55 000 000 RUB



Длина	16.57 м	Двигатель	Volvo Penta D12 (2 x 715 л.с.)
Ширина	4.57 м	Наработка	2 350 м/ч
Осадка	1.27 м	Каюты	3+1

Яхта в отличном состоянии. Находится в Москве. Растаможена. ГИМС.

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.

Elan Power 42, 2006

14 900 000 RUB



Длина	12.8 м	Двигатель	Volvo D6 (2 x 370 л.с.)
Ширина	3.9 м	Наработка	1 050 м/ч
Осадка	0.75 м	Каюты	3

Яхты в состоянии «как новая». Находится в Москве. ГИМС

XO DFNDR, 2018

6 900 000 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.



**PLVS VLTRA, Amels, 2016, 74м**

**ПРОДАЖА**

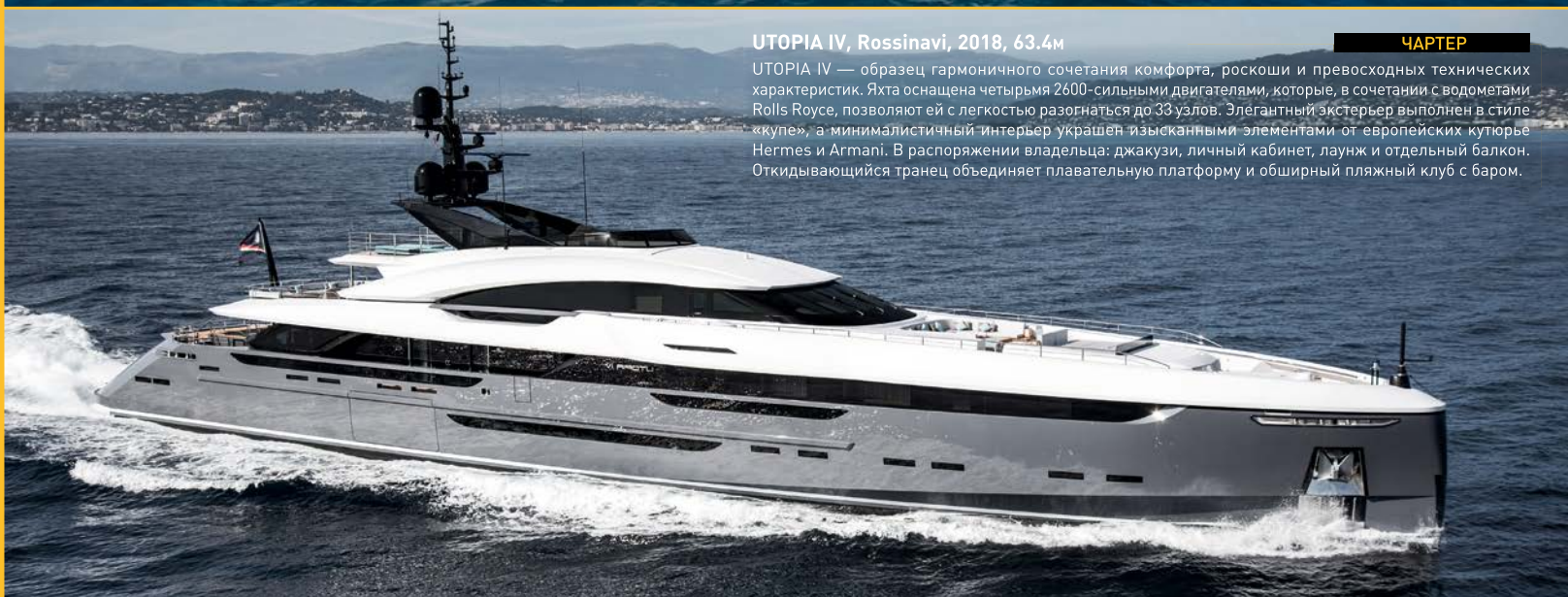
Первое судно серии 242 Limited Edition было создано именитым Тимом Хэйвудом и строилось под контролем Moran Yacht and Ship. Все детали интерьера от Andrew Winch Design были выполнены по индивидуальному заказу. Личная палуба владельца занимает 240 м<sup>2</sup> и включает просторную мастер-каюту с панорамным 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 «купе», 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.

**MADSUMMER, Lurssen, 2019, 95м****ПРОДАЖА И 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 борт 12 гостей, которые разместятся в 10 каютах в абсолютной роскоши.

**AVANTI, Lurssen, 2004/ рефит 2016, 61.3м****ПРОДАЖА**

AVANTI — потрясающее судно, получившее свой экстерьер и роскошный интерьер от непревзойденной студии Winch Design. При проектировании яхты главным требованием заказчика было наличие приватной зоны владельца, профессионального дайвинг-центра и вместительного гаража для хранения тендеров. Помимо этого, яхта обладает высокой автономностью и способна совершать длительные путешествия до 30 дней.

**ПРОДАЖА**

GHRAMAR, Custom Line, 2001 / рефит 2015, 30.8м

**ПРОДАЖА**

APRICITY, Mangusta, 2014, 50м

**ЧАРТЕР**

LADY KATHRYN V, Lurssen, 2011, 61м

**ПРОДАЖА**

SORCHA, Northern Marine, 2005, 46.3м

**ПРОДАЖА**

OCTOPUSSY, Heesen, 1988 / рефит 2018, 43.6м

**ЧАРТЕР**

NAMASTE, Benetti, 2013, 37м

**ПРОДАЖА**

INTERMISSION, Burger, 1998, 31м

**ПРОДАЖА  
ЦЕНА СНИЖЕНА**

ALILEA, Van Der Heijden, 2019, 23.95м

**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

# ВЫБЕРИТЕ ЯХТУ МЕЧТЫ, КОТОРАЯ МОЖЕТ СТАТЬ ВАШЕЙ УЖЕ В ЭТОМ СЕЗОНЕ

Купить лодку на российском рынке или найти ее за рубежом? Мы собрали для Вас лучшие брокеражные яхты на продажу в отличном состоянии, готовые к немедленной поставке и проверенные лично нашей командой брокеров.



## BENETTI

БАЛКОН В КАЮТЕ ВЛАДЕЛЬЦА, ДЖАКУЗИ,  
ВЫПЛАЧЕН ЕВРОПЕЙСКИЙ НДС



Год:	2016	Каюты:	5+5
Длина:	49.92 м	Расположение:	Италия
Ширина:	9.26 м	Стоимость:	19 500 000 €



## BLADE

ЕДИНСТВЕННАЯ В СВОЕМ РОДЕ:  
ЛИФТ, ОКНА В ПОЛ И ГАРАЖ НА НОСУ



Год:	2009/2020	Каюты:	5+4
Длина:	44 м	Расположение:	Монако
Ширина:	8 м	Стоимость:	5 500 000 €



## SAGE ADMIRAL

ЕВРОПЕЙСКИЙ НДС ОПЛАЧЕН,  
СТАБИЛИЗАТОРЫ КАЧКИ И НАРАБОТКА 1150 М/Ч



Год:	2017	Каюты:	5 + 3
Длина:	39.70 м	Расположение:	Франция
Ширина:	8 м	Стоимость:	12 500 000 €



## ADMIRAL 35

АЛЮМИНИЕВЫЙ КОРПУС  
И НАРАБОТКА 1133 М/Ч



Год:	2007/2017	Каюты:	4+3
Длина:	34.98 м	Расположение:	Италия
Ширина:	7.4 м	Стоимость:	3 250 000 €



## DREAM

ОБЛАДАТЕЛЬ ПРЕМИИ SUPERYACHT AWARD,  
ДЖАКУЗИ, СТАБИЛИЗАТОР КАЧКИ



Год:	2007/2021	Каюты:	5+3
Длина:	33.2 м	Расположение:	Хорватия
Ширина:	7.1 м	Стоимость:	2 950 000 €



## SUNSEEKER 86

УМНАЯ ПЛАНИРОВКА  
И НАРАБОТКА 560 М/Ч



Год:	2018	Каюты:	4+2
Длина:	26.3 м	Расположение:	Турция
Ширина:	6.47 м	Стоимость:	4 620 000 €



**Smart Yachts** - международная команда профессионалов в сфере продаж водно-моторной техники, представитель ведущих мировых верфей. Более 12 лет на рынке

г. Москва, ул. Петровка д. 26  
 стр. 3, этаж 1, помещ. 1, офис 102  
 +7 494 215 02 26  
[sales@smartyachts.ru](mailto:sales@smartyachts.ru)  
[smartyachts.ru](http://smartyachts.ru)



## PRINCESS 25 M

ФЛАГ РФ, ХОРОШО ОБОРУДОВАНА,  
 ПРЕДСТАВЛЕНА В ОТЛИЧНОМ СОСТОЯНИИ



Год:	2005	Каюты:	4+2
Длина:	25.97 м	Расположение:	Россия
Ширина:	6.10 м	Стоимость:	1 200 000 €



## PRINCESS V85

СТАБИЛИЗАТОРЫ КАЧКИ,  
 ПРОДУМАННАЯ ПЛАНИРОВКА



Год:	2011	Каюты:	4+2
Длина:	25.91 м	Расположение:	Греция
Ширина:	6.27 м	Стоимость:	2 350 000 €



## PIK II

ФЛАГ РФ, АЛЮМИНИЕВЫЙ КОРПУС  
 И ГОЛЛАНДСКОЕ КАЧЕСТВО ПОСТРОЙКИ



Год:	2004/2019	Каюты:	3+1
Длина:	25.5 м	Расположение:	Турция
Ширина:	6.3 м	Стоимость:	1 100 000 €



## AZIMUT MAGELLANO

СОВЕРШЕННО НОВАЯ ЯХТА,  
 СТАБИЛИЗАТОРЫ КАЧКИ



Год:	2021	Каюты:	4 + 2
Длина:	25.22 м	Расположение:	Италия
Ширина:	6.35 м	Стоимость:	5 880 000 €



## GALEON 500 FLY

РАСКЛАДНЫЕ БАЛКОНЫ, СТАБИЛИЗАТОР  
 КАЧКИ, УПЛАЧЕН ЕВРОПЕЙСКИЙ НДС



Год:	2016	Каюты:	3+1
Длина:	16.2 м	Расположение:	ТУРЦИЯ
Ширина:	4.46 м	Стоимость:	735 000 €



## COBREY 28 SC

АБСОЛЮТНО НОВАЯ ЛОДКА БЕЗ НАРАБОТКИ,  
 НА ВОДЕ НЕ БЫЛА



Год:	2020	Каюты:	1
Длина:	9.10 м	Расположение:	Россия
Ширина:	2.59 м	Стоимость:	13 990 000 Р

«Мы подготовили актуальные предложения,  
достойные вашего внимания».



**БОРИС ЛАШКОВ**

Генеральный директор  
Nord Star Yachting



**IPANEMA, 2016**

**\$ 20 000 000**

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.



**BELLKARA, 2016**

**€ 6 500 000**

Верфь: Conrad Shipyard Двигатели: 1 x Cummins QSB 5.9 335 л.с.

Длина: 27.91 м Каюты: 3

Ширина: 7.46 м Яхта находится в Хорватии.



**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.

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





## SELENE 54, 2015

€ 875 000

Длина: 18.92 м      Двигатели: Cummins QSL9 (1 x 330 л.с.)  
Ширина: 5.08 м      Каюты: 4+1  
Осадка: 1.75 м      Растаможена. ГИМС. Находится в Санкт-Петербурге.

+7 812 325 55 32

brokerage@nord-star.com

www.nord-star.com

/nord.staryachting

/nordstaryachting

@nord.staryachting



## PRINCESS 52, 2014

€ 1 100 000

Длина: 16.66 м      Двигатели: Volvo Penta D11 (2 x 725 л.с.)  
Ширина: 4.75 м      Каюты: 3+1  
Осадка: 1.25 м      Растаможена. ГИМС. Находится в Поволжье.



## PRINCESS 52, 2016

€ 830 000

Длина: 16.66 м      Двигатели: Volvo Penta D11 (2 x 725 л.с.)  
Ширина: 4.75 м      Каюты: 3  
Осадка: 1.25 м      Яхта находится в Эстонии. VAT не выплачен.

**NORD STAR YACHTING**

197198, Санкт-Петербург

Петровский пр., д. 14, корп. 4



**NEW Majesty 120, 2022 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**



**NEW 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**



**NEW PRICE FNM 40, 2014, Франция**

Длина - 39.60 м | Ширина - 8.00 м | Осадка - 2.40 м  
Двигатель 2 x MAN 735 кВт

~~9 500 000 EUR~~ **8 500 000 EUR**



**NEW PRICE Heesen 44.7, 2011, Италия**

Длина - 44.70 м | Ширина - 8.50 м | Осадка - 2.50 м  
Двигатель 2 x MTU 16V 4000 M90

~~14 350 000 EUR~~ **13 500 000 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**



**Bandido 66, 2009 г, Крым**

Длина – 20.40 м | Ширина – 6.07 м | Осадка – 1.53 м  
Двигатель 2 x MAN 560 л.с.

**1 700 000 EUR**





**Majesty 100, 2020, ОАЭ**

Длина - 31.70 м | Ширина - 7.10 м | Осадка - 1.65 м  
Двигатель 2 x MAN 1900 л.с.

**6 800 000 USD**



**READY Oryx 379, 2021 г, ОАЭ**

Длина - 11.55 м | Ширина - 3.65 м | Осадка - 0.70 м  
Двигатели 2 x Mercury 300 л.с.

**291 000 USD**



**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.

**~~+15 500 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**

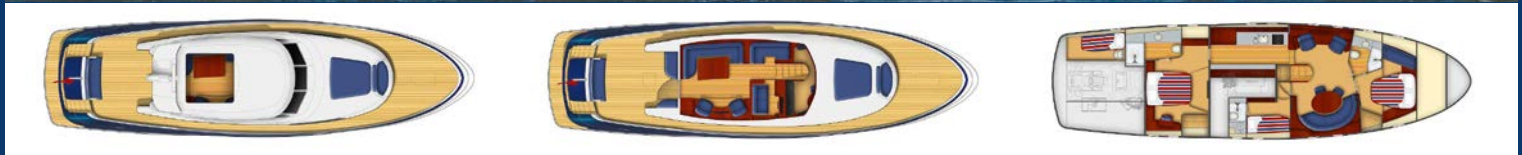


**Hallberg-Rassy 64, 2012 г, Кипр**

Длина - 19.85 м | Ширина - 5.17 м | Осадка - 2.50 м  
Двигатели Volvo Penta D6 300 л.с.

**1 700 000 EUR**

# Мечты о кругосветке... ? а Теперь можно и без мечты!



## elling e6



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](http://www.elling-yachting.ru)  
+7 (985) 998-38-34

# Свеженький брокераж к лету 2021 года от компании «Адвентор Яхтс»

## ELLING E4 ULTIMATE 2005 Г.В. РЕГИСТРАЦИЯ ГИМС!

Растаможена в России – русский флаг, находится в России (Чёрное море)

**ЦЕНА: 328 000 EURO (ОПЛАТА В РУБЛЯХ ПО КУРСУ)**



Уникальное предложение. Растаможенных яхт Elling с регистрацией ГИМС практически не осталось! Данная яхта все годы эксплуатировалась у одного владельца, одним профессиональным и очень ответственным капитаном в российской акватории Чёрного моря. В 2015 году лодка ходила на родную верфь в Нидерланды, где были проведены большой рефит и модернизация. Продаётся в связи с заказом владельцем новой яхты Elling E6. Яхта очень ухоженная, готова к походам, не требует вложений. Три каюты, два салона, два санузла с душевыми кабинами, большой камбуз. Хорошая комплектация, включая: главный дизельный двигатель Cummins 450 л.с. (наработка 2400 м.ч., скорость около 17 узлов), носовое и кормовое подруливающие устройства, дизель-генератор (заменён новым в 2015г.), климат контроль во всех помещениях, навигация Raymarine (установлена новая в 2015г.) – автопилот, радар, GPS картплоттер, лаг, компас, эхолот, радиостанции. Натуральная тиковая палуба и многое другое. При необходимости, осуществим перегон с Чёрного моря до Москвы или Санкт-Петербурга.

## ELLING E6 HIGHLINE 2021 Г.В. В НАЛИЧИИ!

Редкое предложение, новый Elling E6

(будет готов на верфи в Нидерландах в конце мая 2021 г.). Гарантия верфи 2 года.

**ЦЕНА ЭКСПОРТНАЯ НА ВЕРФИ СО СКИДКОЙ: 1 980 000 EURO**



Обычно, новых лодок Elling E6 с двухлетней гарантией на верфи не бывает. Сейчас ожидание постройки такой яхты займёт более года. Судно строилось как демонстрационный образец для выставки в Дюссельдорфе. В связи с отменой выставки принято решение о продаже этого нового судна и закладке ещё одного к следующему сезону. Богатая комплектация, включая: топовая модификация «Highline», эксклюзивная отделка интерьера красным деревом (Махагони), кожаная отделка диванов и кресел, полный климат контроль, центральное водяное отопление, гироскопический стабилизатор качки, гидравлический трап-сходня, тиковая палуба и многое другое. Цвет корпуса тёмно синий, цвет рубки белый.

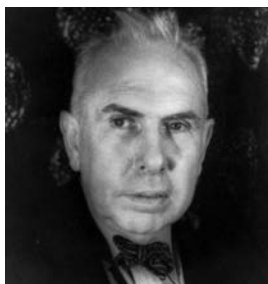
**Более подробную информацию об этих и других брокеражных яхтах Elling смотрите на нашем сайте [www.elling-yachting.ru](http://www.elling-yachting.ru) раздел «Брокераж из NL»**

Компания «Адвентор Яхтс» Москва  
Эксклюзивный дилер яхт «Elling» в России  
(кроме Северо-Западного региона)  
[www.elling-yachting.ru](http://www.elling-yachting.ru)  
+7 (495) 998-38-34



# СТОИК

(отрывок из заключительной части цикла «Трилогия желания»)



**ТЕОДОР ДРАЙЗЕР  
(1871–1945),**

**американский писатель,  
публицист и прозаик,  
общественный деятель**

Прочитав о его [Каупервуда] недомогании, Беренис подумала, не отправиться ли им вместе в какой-нибудь тихий красивый уголок, подалеже от спешки и суеты делового мира. Но есть ли на земле такие края? И если есть, то, возможно, Фрэнк уже бывал там и они успели наскучить ему, — ведь он так много путешествовал: был в Италии, Греции, Швейцарии, во Франции, Австро-Венгрии, Германии, Турции, в Святой Земле.

А что если съездить в Норвегию? Насколько помнится, Каупервуд никогда не рассказывал о ней. Она непременно убедит его поехать вместе в эту незнакомую, непонятную страну! Беренис даже купила книжку о Норвегии, чтобы подробно ознакомиться с ее красотами и достопримечательностями. С увлечением перелистывала она страницы, рассматривая фотографии сумрачных высоких скал; горы поднимались круто вверх на тысячи футов, между ними зияли пропасти, прорубленные, словно взмахом меча, рукой суровой, неумолимой природы; с вершин низвергались водопады, шипя и пенясь неслись горные потоки, а в долинах дремали живописные мирные озера. То тут, то там к каменным склонам, словно моряки к плоту после кораблекрушения, лепились крошечные фермы. Беренис читала о древних богах норвежцев: об Одине — боге войны, о Торе — боге грома, и о Валгалле — своеобразном рае, готованном для душ тех, кто погиб сражаясь.

Читая книгу и разглядывая иллюстрации, Беренис пришла к убеждению, что в стране этой нет никаких следов промышленности. Вот такое место и нужно Каупервуду для отдыха! Каупервуд вернулся в Англию осунувшийся, усталый; Беренис быстро сумела заразить и его желанием побывать в Норвегии, где, как ни странно, он еще ни разу не был.

Вскоре он уже поручил Джемисону отыскать и зафрахтовать для него яхту. Но прежде чем Джемисону удалось что-либо найти, некий лорд Тилтон, узнав от Стэйна о намерениях Каупервуда, любезно предложил ему для поездки свою яхту «Пеликан». И вот, в разгаре лета, Каупервуд и Беренис оказались на борту яхты, плавно скользившей вдоль западного побережья Норвегии по направлению к фиорду Ставангер.

Яхта оказалась очень красивой, а Эрик Хансен, шкипер-норвежец, искусным мореходом. Он был могучего сложения, хотя и невысок ростом, румяный, с целой копной желтых волос, падавших ему на лоб. Его голубые, холодные, как сталь, глаза словно бросали вызов всем морям и непогодам. Его движения наводили на мысль об извечной

борьбе с бурями: он ходил враскачку даже по земле, будто хотел всегда жить в одном ритме с морем. Всю жизнь он был моряком и всей душой любил эти прибрежные воды, изрезанные лабиринтом таинственных гор, что выступают на тысячи футов из морских глубин и уходят на тысячи футов под воду. Иные говорят, что горы эти образовались от сдвигов или трещин в земной коре; другие — что это застывшая лава вулканов. Но Эрик знал: эти берега и эту землю в незапамятные времена изрубили мечами грозные викинги — они могли проложить себе путь сквозь любые преграды, хоть на край света.

Беренис, глядя на крутые склоны, где далеко в вышине прилепились домики, не могла даже представить себе, как это их обитатели умудряются спускаться к проходящим судам, а потом взбираться к себе наверх. Да и зачем это им нужно? Все здесь казалось таким необыкновенным. Беренис была незнакома с искусством лазания по горам, которое норвежцу, по-видимому, пришлось изучить волею-неволей, беря пример с коз, перепрыгивающих со скалы на скалу.

— Странный край, — говорил Каупервуд. — Я рад, что ты привезла меня сюда, Беви. Но мне кажется, природа, создав эту страну такой прекрасной, обидела ее климатом. Днем в летнюю пору здесь чересчур много света, а зимой — чересчур мало. Слишком уж много тут романтических заливов и фиордов, слишком много голых скал. А все же, должен признаться, мне здесь очень нравится.

Беренис уже заметила, какой живой интерес пробудила в нем поездка. Каупервуд то и дело звонил и, вызвав к себе учтивого шкипера, засыпал его вопросами.

— Чем, кроме рыбы, промышляют здешние жители? — спрашивал он Эрика.

— Видите ли, мистер Диксон (под этим именем путешествовал Каупервуд), у них немало всякой всячины. Есть козы, и они продают козье молоко. Есть куры, а значит, и яйца. Есть коровы. Здесь часто судят о богатстве человека по тому, сколько у него коров. Есть, понятно, масло. Тут у нас упорный, выносливый народ: они добиваются с пяти акров такого урожая, что вы и не поверите. Хоть я и немного в этом смысле и ничего особенного не могу вам рассказать, но они, право, живут лучше, чем вы думаете. И потом, — продолжал он, — большинство молодых людей в здешних краях учится мореходному делу. С годами они становятся капитанами, матросами или коками, ведь в норвежские гавани заходят сотни судов — и откуда и куда только не идут эти суда — во все порты и гавани мира. **МВУ**

56 M | BLUE II

YOUR YACHT,

DESIGNED,  
ENGINEERED,  
CRAFTED  
for  
EXPLORATION

YOUR WORLD

of  
DISCOVERY



ISTANBUL  
MONACO  
FT LAUDERDALE  
turquoiseyachts.com

TURQUOISE  
YACHTS



**DREAMBOAT** 90m / 295ft

BUILT BY  
**oceAnco**

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