

MOTOR BOAT & YACHTING


ЖУРНАЛ О ЯХТИНГЕ В РОССИИ И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ

В НАЧАЛЕ БОЛЬШОГО ПУТИ



9 772077 823783 22001
№1 (7Э) ЯНВАРЬ-ФЕВРАЛЬ 2022





А ЧТО ЕСЛИ ПОТРЕБНОСТЬ ОТЛИЧАТЬСЯ ЗАЛОЖЕНА В НАШУ ДНК?

BRAVO EUGENIA

109m / 357ft

BUILT BY

oceAnco

www.builtbyOCEANCO.com



TECNOMAR FOR



BEYONDTHELIMITS

HORSEPOWER
4000 HP

MAX SPEED
63 knots

THE ALL-NEW PRINCESS X80
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



“В наших лимитированных изданиях Amels наступила новая эра. Проверенная платформа и быстрая доставка, которую ожидают наши владельцы, сформировали будущее. Начало следующего поколения.”

Rose Damen (Роуз Дэмен), Управляющий директор

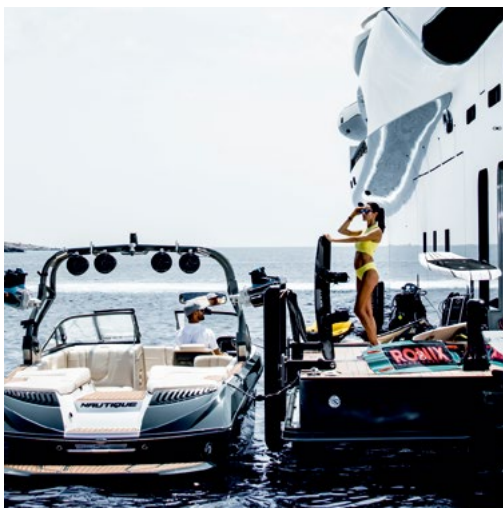
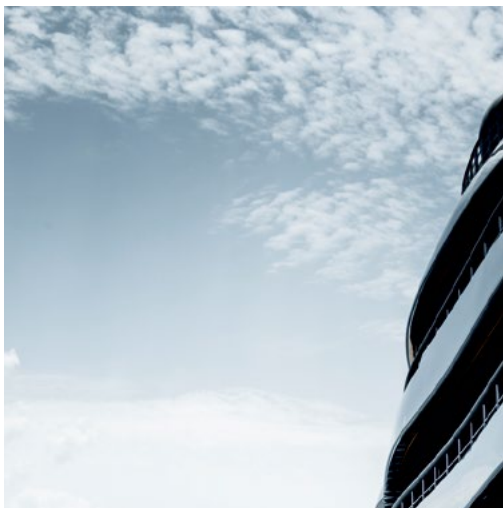
AMELS 

• РОЖДЕНИЕ ЗВЕЗДЫ •

AMELS 60



ДИЗАЙН ЭКСТЕРЬЕРА ОТ ESPEN ØINO (ЕСПЕН ØИНО)



...

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



RESIDENCES
MOSCOW

АПАРТАМЕНТЫ В АРЕНДУ
ОХОТНЫЙ РЯД, 2

«Резиденции Москва»
сервисные апартаменты в аренду
для длительного и краткосрочного проживания

Охотный Ряд, д. 2, подъезд 5
+7 495 259 2000
info@residencesmoscow.ru
www.residencesmoscow.ru



ДОСТИЧЬ МЕЧТЫ

SeaXplorer



Добраться до дикой Камчатки с двумя вертолетами на великолепно оснащенной 77-метровой яхте класса люкс - вот мечта, стоящая за отмеченной наградами яхтой SeaXplorer LA DATCHA, самой успешной чартерной яхтой в своем классе. Пора начать свою историю? С линейкой 60-105-метровых яхт SeaXplorer от Damen Yachting вы уже на шаг ближе к мечте.

ladatcha.com
damenyachting.com/seaxplorer

DAMEN
yachting



BG42

СОКРАТИТЕ
РАССТОЯНИЕ МЕЖДУ
ВАМИ И МОРЕМ.

Я совершенный синтез дизайнерского видения и аутентичной жизни на море. Я рождена союзом двух параллельных миров из революционной идеи, которая изменила правила на море. Я быстрая, компактная, маневренная, со мной вы откроете море совершенно по-новому.



BLUEGAME



Привет, друзья!

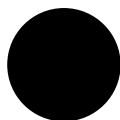
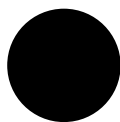
Оптимизм, с которым весь яхтенный мир входит в 2022 год, запомнится надолго. Причин тому много, и в публикациях этого выпуска о них достаточно сказано, поэтому повторяться не стану. Вместо этого попробую подняться чуть выше и рассмотреть общую картину. Ее можно охарактеризовать одним словом — обновление. Оно происходит повсеместно и несет в себе так необходимую яхтингу энергию действия.

Провожая в редакции уходящий год, мы произносим первый тост за то, чтобы этот мощный импульс не прекращался как можно дольше.

Второй предлагаю за свободу. Прежде всего свободу передвижения по миру, без которой яхтинг во многом теряет смысл, и свободу творчества, ведь именно она породила все то многообразие прогулочного флота, которое нас окружает и радует.

Ну а третий бокал по традиции за тех, кто в море... или только туда собирается. Говорят, море не знает усталости, так почему бы время от времени не черпать в нем жизненные силы? С Новым годом, в котором обязательно будут новые яхты и новые путешествия!

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



LET'S
DO SOMETHING
DIFFERENT!



LÜRSEN

The difference.

СОДЕРЖАНИЕ

№1 (73) ЯНВАРЬ–ФЕВРАЛЬ 2022

30 / НОВОСТИ

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

72 / ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ

Роб Дойл. В чем заключается профессиональная мудрость яхтенного дизайнера? Когда и у кого она появляется? Честный взгляд на «закрытую» индустрию

Всеволод Гаврилов. Автономное судостроительство: эксперимент норвежцев с беспилотным паромом, или Как заставить всех соблюдать МППСС

Денис Новоселов. «Атлас ВВП»: информационная интерактивная поддержка для путешествующих по внутренним водным путям РФ



78 / ИНТЕРВЬЮ

Рафаэль Солó, генеральный директор брокерского дома Fraser Yachts, — об ажиотаже на яхтенном рынке, о том, как долго он может продлиться и во что вылиться для всех участников индустрии



82 / «ДАЧА» В ЮЖНОМ ПОЛУШАРИИ

Экспедиционная яхта La Datcha начала свой первый чартерный сезон в Антарктиде. Как проходят путешествия у берегов Белого континента, что можно и нельзя там делать и какие впечатления ждут путешественников — в специальном репортаже МВУ



92 / ИНТЕРВЬЮ

Рикарду Диниш, португальский яхтсмен, писатель и киноактер, — об одиночных путешествиях под парусом и «семенах» бизнеса

Реклама



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

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


VACHERON CONSTANTIN | ОДИН
GENÈVE | ИЗ НЕМНОГИХ.



96 / ПО СТРАНАМ И КОНТИНЕНТАМ

Как устроен яхтинг в Южной Корее? Рассказываем, куда и на чем ходят корейцы, где они держат яхты и как государство помогает развитию этого вида отдыха



116 / ИНТЕРВЬЮ

Али Танир, директор по маркетингу и продажам Numagine, — о технологиях турецкой верфи, японском подходе к производству и нестандартном космополитичном дизайне яхт



104 / ПУТЕШЕСТВИЕ? ЭКСПЕДИЦИЯ!

Что такое истинный эксплорер? Вопросы терминологии, экологии и строительства экспедиционных яхт обсудили на Explorer Yacht Summit в Монако

110 / ВЫСТАВКИ

METS во время «шторма»: выставка яхтенного оборудования Marine Equipment Trade Show прошла в Амстердаме несмотря на ковидные ограничения и внезапно поредевшие ряды участников

122 / SANLORENZO SD118

Асимметричную концепцию планировки своих яхт, которая оказалась востребованной, верфь активно внедряет на новых моделях



128 / ДЛЯ ВАС, ДЖЕНТЛЬМЕНЫ!

Об устройстве и ходе строительства трехпалубной яхты Moopen 110, которую на верфи называют джентльменской



НЕПРЕХОДЯЩАЯ КРАСОТА

SOARING от A&R

ABEKING & RASMUSSEN

www.abeking.com



**134 / «СОКОЛ»
НА БОРТУ СУПЕРЯХТЫ**
Высокотехнологичные тендеры Falcon для экологичного и роскошного яхтинга

136 / МАРКО + МАРЬЯНА
Творческий почерк миланской студии M2atelier в дизайне суперяхт



**140 / ТЕСТ-ДРАЙВ
В СТИЛЕ BENTLEY**
Автомобили, гольф и почти французские шато — все удовольствия сразу!

**144 / В МАЛЬДИВСКИХ
ДЖУНГЛЯХ**
Приманки Fairmont Maldives Sirru Fen Fushi: пиратские квесты, подводный музей, спа и коктейли... Вот такой отдых!

148 / СЕКРЕТЫ ЖЕМЧУГА
Природный и «рукотворный»... Сколько растет жемчуг, каким бывает, как его выбирать, носить и хранить



**152 / ОРИГАМИ
НА ЭЛЕКТРИЧЕСТВЕ**
Новые электрические модели Audi: четкие линии, виртуальные зеркала и быстрая зарядка

**154 / НЕФОРМАЛЬНЫЕ
ФОРМАЛЬНОСТИ**
Как придерживаться делового стиля, когда душа требует перемен?



158 / ПРЕЗИДЕНТСКАЯ РЕГАТА
Парусные гонки в Босфоре: россияне здесь ждут всегда



 **ROBERTO COIN**



164 / ПРИКЛЮЧЕНИЯ PRINCESS

Продолжение путешествия яхты Princess V48 по «Большой петле» Америки: рифы, аллигаторы и «парад» ВМС США

170 / ИНТЕРВЬЮ

Алессандро Каппиелло, глава итальянской компании CMC Marine, — о преимуществах электрических плавниковых систем стабилизации качки перед гидравлическими



174 / PEARL 72

Проект, которому уготовано особое место в модельном ряду британской верфи Pearl Yachts



180 / BLUEGAME 72

Новый флагман верфи Bluegame, как всегда — с интересным дизайном, богатым внутренним миром и уже с коллекцией наград

186 / СКОРОСТЬ ПРЕВЫШЕ ВСЕГО

Для тех, кто любит скорость, существует Pershing. И не только...



192 / SUNSEEKER 65 SPORT YACHT

Оригинальный по дизайну и конструкции пост управления на флайбридже яхты... Тест-драйв от британского эксперта Джека Хейнса



HEESEN



200/ X-YACHTS 4³

Новое воплощение бестселлера датской верфи X-Yachts



206/ НЕТ ЗАУРЯДНОСТИ!

Необычная история и индивидуальные проекты верфи Steeler Yachts из Нидерландов

212 / SILVERCRAFT 47

Флагманская модель линейки круизеров верфи Gulf Craft с подвесными моторами. Ну очень много лошадиных сил!

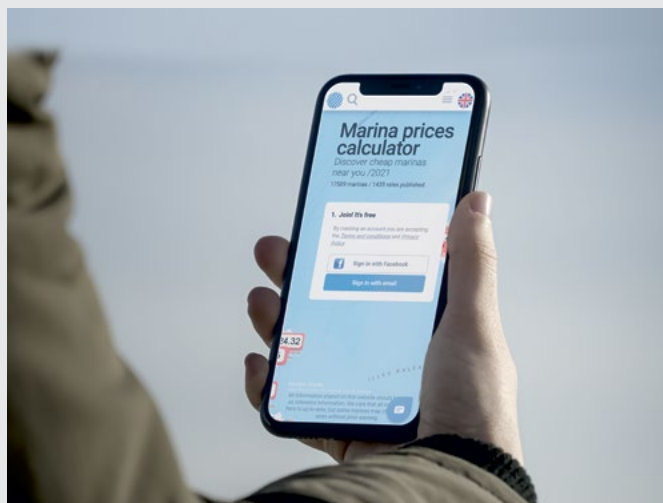
216 / ПУТЕШЕСТВИЕ «ВАЛЕРИЯ»

Переход в 1900 миль из Новороссийска в Дубну на нестареющем «голландце» Elling E4, который верно служит своему владельцу почти 17 лет



220/ СТАЛЬНОЙ ХАРАКТЕР

Noordкапер: парусники, способные жить долго или даже вечно



226 / ШКОЛА МВУ

Приложения для яхтсменов, существенно упрощающие поиск достойного места стоянки по приемлемой цене

ИНГОССТРАХ

Просто быть уверенным

Страхование катеров и яхт

Каско судна и страхование
ответственности перед третьими
лицами

Покрытие рисков при
транспортировке яхты,
подъеме и спуске на воду

Рекомендации
по предотвращению
убытков



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

СПАО «Ингосстрах». Лицензии ЦБ РФ СИ № 0928,
СЛ № 0928, ОС № 0928-03, ОС № 0928-04,
ОС № 0928-05, ПС № 0928 от 23.09.2015,
ОС № 0928-02 от 25.12.2019. Реклама.

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

ОЗАРЯЮЩАЯ ОКЕАН

НОВАЯ 90 ОКЕАН





МОТОРВОАТ & YACHTING

№1 (73) ЯНВАРЬ – ФЕВРАЛЬ 2022

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: **Numarine 37XP**

Журнал подписан в печать **17.12.2021**

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ

Авторы и колумнисты: **Арина Вишневская, Всеволод Гаврилов, Роб Дойл, Ирина Зелеранская, Алексей Кириллов, Ирина Королева, Алексей Максимов, Эллиот Морис, Денис Новоселов, Катерина Перез, Александр Рубинов, Иван Старов, Джек Хейнс, Евгений Хромченко, Петр Шестаков**
Иллюстраторы и фотографы: **Андрей Андреев, Карл Гролл, Саша Дон, Антониу Медейруш, Эллиот Морис, Кирилл Невоструев, Том ван Ооссанен, Пол Уайет, Антон Черкасов-Нисман**

РАСПРОСТРАНЕНИЕ И РАЗВИТИЕ

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

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.



2010–2022 © 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



Отпечатано в типографии
Printall AS
Tala 4, Tallinn 11415 Estonia
+372 503 8 555 · printall@printall.ee
+7 (812) 335-1830 · www.npt.ru



АВАНГАРДНЫЙ МЕГАКАТАМАРАН: 100 SUNREEF POWER



ДОБРОГО ПУТИ, *Ahpo*!



В конце ноября 2021 года моторная яхта *Ahpo* (ранее проект Enzo) покинула немецкую верфь Lürssen и отправилась в свой первый поход.

Ahpo, входящая в число 35 самых крупных моторных яхт мира (длина 115,1 м, ширина 18,3 м, валовая вместимость 5257 рег. т), построена для постоянного клиента верфи, который до этого владел 86-метровой *Quattroelle*. Ему требовался первоклассный дизайн, отличная инженерия, а также высокий уровень комфорта для 14 пассажиров. Поэтому разработку экстерьера и интерьера новой яхты со стальным корпусом и надстройкой из легкого сплава он снова доверил дизайнерскому бюро Nuvolari & Lenard. По словам Питера Люрссена, это было сложное задание, однако инженерный опыт верфи и талант дизайнеров позволили создать уникальную яхту, которая и спустя годы будет опережать свое время.

Как и все яхты Lürssen, *Ahpo* оснащена новейшими инженерными системами. Например, система рекуперации тепла в генераторах нагревает воду для бассейна, что снижает потребление электроэнергии и выбросы, а «электронные якоря» (система динамического позиционирования) обеспечивают безопасную стоянку в экологически чувствительных районах, защищая морское дно независимо от глубины места.

Покинув Германию, судно прошло по Ла-Маншу в Саутгемптон, а в середине декабря, когда журнал готовили к печати, оно находилось в Карибском море. По данным Marine Traffic, у яхты, оборудованной двумя двигателями MTU, была зафиксирована скорость 17 узлов.



PRINCESS X80: мировая премьера



В январе на boot Düsseldorf состоится мировая премьера Princess X80 – новой модели с концепцией «суперфлайбридж» от британской верфи Princess Yachts. У посетителей выставки будет возможность увидеть рядом и сравнить две яхты X-класса: новую X80 и флагманскую X95, показанную ранее. При разработке проекта X80 задача состояла в том, чтобы перенести успех X95 с ее огромным объемом обитаемого пространства на более компактную яхту.

Концепция «суперфлайбридж» позволяет увеличить площадь верхней палубы на 30% по отношению к площади флайбриджной яхты той же длины, но стандартной архитектуры. Палуба в корме открыта, а ее носовая часть представляет собой просторный и уютный скайлаунж, который можно использовать как неформальную гостиную, столовую или домашний кинотеатр. Пост управления отделен от салона.

Все пространство салона главной палубы – от кокпита в корме до лобового стекла – находится в полном распоряжении гостей. Здесь предусмотрены гостиная, камбуз (при желании – изолированный), дневной санузел, а в носовой части, на выбор, может находиться

столовая или апартаменты владельца – и то и другое с панорамным видом.

На нижней палубе – еще четыре каюты, одна из которых (во всю ширину корпуса) – тоже мастер-апартаменты. Планировка обитаемых помещений Princess X80 одновременно инновационна и проста: ее логика в том, чтобы обеспечить владельцу яхты возможность проводить на борту много времени. Новый уровень комфорта подразумевает и масса опций с возможностью добавлять нестандартные элементы.

Отсек экипажа в корме (базовый вариант) рассчитан на трех человек, но число спальных мест можно увеличить до пяти, как на Princess X95. Тендер Williams Sportjet 395 хранится на купальной платформе, а дополнительный рундук на транце вмещает Seabob.

В моторном отсеке – два двигателя MAN V12 по 1650 или 1900 л.с., что позволяет Princess X80 развивать максимальную скорость 31 узел. А запас топлива 7000 л можно опционально увеличить до 8800 л, значительно повысив дальность хода. И, конечно, на выбор заказчика можно установить как гироскопические, так и плавниковые стабилизаторы качки – для комфорта на ходу и на якорю.

PORTOFINO 52



В начале декабря итальянская верфь Rossinavi сообщила о концепте суперяхты Portofino 52, разработанном совместно с командой дизайнеров Энрико Гобби (Team for Design). Судно длиной 52 м (вместимость 499 рег. т) будет четырехпалубным. Половина открытой палубы (сандека) площадью 130 кв. м, предназначенной для завтраков и обедов на воздухе, принятия солнечных ванн, с зоной для коктейлей (большой бар) и даже танцевальных вечеринок защищена хардтопом. По словам Энрико Гобби, эта палуба – самая длинная на рынке.

Просторный кокпит наверху идеально подходит для установки обеденного стола. В прекрасно остекленном панорамном салоне в носовой части есть бар с винным «погребом». Носовая часть этой палубы используется как открытый кинотеатр.

На главной палубе расположили салон со столовой. Апартаменты владельца в носовой части, занимающие более 50 кв. м, задуманы в разных планировках: с большой гардеробной у входа или с личным кабинетом. Все зоны этой палубы получили окна во всю высоту.

Помимо каюты владельца, на борту будут четыре одинаковые по площади гостевые каюты (нижняя палуба). Чтобы обеспечить более комфортное размещение гостей, хранение тендеров и «игрушек» организовали на носовой палубе под закрытием, изящно вписанным в архитектуру яхты. «Пляжный клуб» (60 кв. м) включает в себя кормовую площадку у воды, зону отдыха, велнес-центр с сауной; к нему можно отнести и бассейн со стеклянным дном в кокпите на главной палубе уровнем выше. Зону «пляжного клуба» расширяют откидывающиеся конструкции борта.

Два Caterpillar C32 разгоняют корпус из легкого сплава, снабженный носовым бульбом, до 15 узлов, а на скорости 10 узлов дальность плавания яхты достигает 4000 миль.







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 Гланси Фосетт. 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



СТАВЛЮ НА ЧЕРНОЕ

Компания Rolls-Royce Motor Cars, выпускающая роскошные автомобили, всегда славилась внимательным отношением к своим клиентам: здесь учитывают потребности, продиктованные образом жизни успешных людей, и ориентируются на их специфические вкусы. Такая обратная связь позволяет создавать продукты, точно отвечающие интересам покупателей. И Black Badge – яркий тому пример.

Темное альтер-эго марки Rolls-Royce родилось в ответ на предпочтения тех, кто ценит уверенность в себе и смелый дизайн, а таких немало: сегодня на модели Black Badge приходится более 27% мировых продаж. Линейка Black Badge дебютировала в 2016 году с темными версиями Wraith и Ghost, годом позже портфолио пополнил дерзкий двойник Dawn, в 2019-м – Cullinan, и вот сейчас семейство приросло автомобилем лаконичного дизайна Post Opulence, где производитель подчеркнуто вывел на первый план качественное содержание.

Самая технологичная на сегодня модель Black Badge Ghost оснащается двигателем V12 (6,75 л), который выдает увеличенную мощность 600 л.с. и крутящий момент 900 Н·м. Коробка передач и шасси переработаны для еще более доверительных отношений между водителем и автомобилем. Покупатель может выбирать из 44 000 готовых оттенков кузова или разработать свой уникальный цвет, однако большинство клиентов предпочли именно фирменный черный. Чтобы добиться его, 45 кг краски распыляют на электростатически заряженный кузов, предварительно покрытый белой основой, а затем автомобиль отправляется на сушку. Потом наносят два слоя прозрачного лака, после чего четыре мастера вручную полируют автомобиль до «рояльного блеска». Весь процесс занимает от трех до пяти часов, в результате чего получается глубокий черный оттенок, недостижимый при массовом производстве и беспрецедентный для индустрии. Новая кожаная отделка в бирюзовом цвете Turchese, карбоновые вставки в салоне, карбоновые колесные диски – согласитесь, чертовски хорош!

Black Badge Ghost уже доступен для заказа.

*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

BOOT DUSSELDORF

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

*Смелость это красота

 [SirenaYachts](https://www.facebook.com/SirenaYachts)  [/sirenayachts](https://www.instagram.com/sirenayachts)



SIRENA 68

58

58

COUPE

68

88

RPH



SIRENA YACHTS

www.sirenayachts.com

НОВЫЕ «ТРАДИЦИОННЫЕ»

3 знаменитая часовая мануфактура Vacheron Constantin с 1755 года создает часы с уникальными техническими и эстетическими характеристиками, постоянно пополняя и обновляя свои коллекции.

Классическая линейка Traditionnelle – неотъемлемая часть наследия дома. Новые часы Traditionnelle с функцией полного (тройного) календаря, уже выпускавшиеся в корпусе из 18-каратного розового золота, теперь будут представлены в корпусе диаметром 41 мм из белого золота 18 карат с темно-серым циферблатом с бархатистой отделкой. Такое цветовое решение с явным акцентом на структуру индикаторов придает им более современный вид. В отличие от стандартных моделей с тройным календарем, дни недели и месяцы считываются не в центре, а у края циферблата. Для даты выбран изящный вариант индикации с помощью центральной стрелки с серповидным наконечником. Благодаря столь необычному расположению

индикаторов в нижней части циферблата остается достаточно места для точного указателя возраста и фаз Луны в положении «6 часов», требующих корректировки лишь один раз в 122 года.

Часы Traditionnelle оснащены калибром 2460 QCL/1, состоящим из 308 деталей и совершающим 28 800 пк/ч. Он имеет механизм быстрой остановки секундного счетчика и обладает запасом хода 40 часов. Сквозь прозрачную заднюю крышку виден скелетонизированный ротор из золота 22 карата, стиль оформления которого навеян эмблемой дома – мальтийским крестом. Такие детали отделки, как, например, основание с круговым зернением или скругленные мосты с узором «жневские волны», выполнены в полном соответствии с традициями высокого часового искусства. Модель обладает водонепроницаемостью на глубине до 30 м и поставляется с черным ремешком из кожи миссисипского аллигатора с застежкой из 18-каратного белого золота.



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/

...PEARL



...PEARL | 95



...PEARL | 80



...PEARL | 72



...PEARL | 62

Представительство Pearl Yachts в России тел. +7 495 973 72 45
www.pearlyachts.ru, e-mail office@pearlyachts.ru
Россия, 125212, Москва, Ленинградское шоссе, 39 стр. 7



Высочайшее качество материалов, уточненный дизайн, эффективная планировка и отличные мореходные характеристики – преимущества, которыми славится британская бутик-верфь Pearl Yachts. В линейке флайбриджные модели длиной от 18,5 до 30 метров. Все они разработаны звездным тандемом дизайнеров. За морскую архитектуру и экстерьер отвечает знаменитый Билл Диксон, в портфолио которого успешные проекты с такими верфями, как Royal Huisman, Alloy Yachts, Holland Jachtbouw и Azimut. Решения для интерьера создает лондонский дизайнер и телеведущая Келли Хоппен. Все яхты Pearl имеют пятилетнюю гарантию от производителя.



ДЛЯ СЕБЯ И ПРИРОДЫ

В преддверии зимних праздников швейцарская кофейная компания Nespresso выпустила лимитированную коллекцию кофе, темой которой в этом году стал лес.

Коллекция «Дары лесов Амазонии» включает в себя три бленда для систем Original и Vertuo: два с добавлением натуральных ароматов и один классический. Дополнить покупку можно эксклюзивным аксессуаром: термокружка для путешествий будет желанным подарком родным и друзьям.

Чтобы воплотить в жизнь интересную задумку, в Nespresso решили обратиться к колумбийскому дизайнеру Джоанне Орtiz. Джоанна — посланник колумбийского стиля и сторонник защиты окружающей среды на планете, поэтому разделяет приверженность кофейного бренда бережному отношению к природным ресурсам (вот уже 20 лет Nespresso инвестирует в проекты поддержки экосистем, от которых зависят кофейные фермы). При разработке коллекции она старалась запечатлеть красоту леса во всех деталях, отражая в дизайне прелесть и богатство лесных ландшафтов и темные земляные тона.

Благодаря такому сотрудничеству поклонники ароматного напитка смогут не только порадовать себя и близких, но и сделать подарок природе. Выберут ли они классический пряный Forest Black с экзотическими древесными нотами, Forest Fruit Flavour с сочными ягодными ароматами, Forest Almond Flavour с рождественскими нотками сладкой выпечки — в любом случае все останутся довольны и зарядятся праздничным настроением. Включаем обратный отсчет!






CODECASA

SHIPYARDS SINCE 1825 



CODECASA 43

Вечная итальянская элегантность

A black and white, high-contrast photograph of a man's face in profile, looking towards the right. He is wearing a dark, wide-brimmed hat and a textured, heavy jacket. The lighting is dramatic, with deep shadows on the left side of his face and bright highlights on the right. The background is a soft, out-of-focus landscape.

**ДОРОГАЯ, НАС ЖДЕТ КРУГОСВЕТНОЕ
ПУТЕШЕСТВИЕ!**

**ПАРУСНЫЕ ЯХТЫ YACHTS СОЗДАНЫ ДЛЯ ТОГО,
ЧТОБЫ ОТПРАВИТЬСЯ ВМЕСТЕ С ВАМИ В ЛЮБУЮ ТОЧКУ МИРА.**



YYACHTS.DE

BY MICHAEL SCHMIDT YACHTBAU

СНАЧАЛА ПОКАЖИ ЯХТУ...

ЗАБРОНИРУЙТЕ ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ПОКАЗ ПРЯМО СЕЙЧАС:
www.yyachts.de

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР YYACHTS В РОССИИ:

NORD STAR YACHTING
197198, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
ПЕТРОВСКИЙ ПР., Д. 14, К. 4

+7 921 410 07 29
+7 812 325 55 32
INFO@NORD-STAR.COM



CUSTOM



АДРЕНАЛИН НА ЗАПЯСТЬЕ

Часовая новинка Excalibur Spider Huracán появилась в результате сотрудничества компаний Roger Dubuis и Lamborghini. Часовой механизм, заключенный в корпус из белого керамического композитного волокна, подобен двигателю итальянского суперкара. При виде калибра RD630 у поклонников швейцарской часовой марки начинается учащенное сердцебиение. Оснащенная им 45-миллиметровая модель вобрала в себя элементы стиля Lamborghini Huracán, а ассоциации с Lamborghini Squadra Corse вызывают двойной барабан и расположенное под углом 12° колесо баланса. Наполовину скелетонизированный механизм позволяет увидеть с обратной стороны вращающийся на 360° ротор, повторяю-

щий дизайн колесного обода суперкара Huracán и эффект быстрого вращения его колеса. Заводная головка, напоминающая гоночные гайки на колесах суперкара, сочетается с мостом в верхней части калибра, похожим на распорки стоек автомобильной подвески, как в двигателе V10 Lamborghini Huracán. Криптографический календарь усиливает игривое очарование этих часов, а система быстрого отсоединения на ремешке и застежке позволяет легко заменять их. А еще Excalibur Spider Huracán светятся в темноте: верхний фланец и стрелки здесь заполнены люминесцентным составом Super-LumiNova™. Неординарная модель выпущена небольшой серией – всего 88 экземпляров. Это часы для тех, кто готов к новым прорывам.



BILGIN YACHTS

LUXURY REDEFINED AT SEA

80M BILGIN 263 TATIANA



bilginyacht.com
sales@bilginyacht.com



«ЛАВРУШИНСКИЙ»: Дом с лучшими видами на Кремль



«Лаврушинский» – элитный жилой проект для тех, кто не приемлет компромиссов. Комфортная среда в самом центре российской столицы учитывает потребности каждого члена семьи.

Дом находится всего в километре от Кремля и возвышается над малоэтажной окружающей застройкой района Якиманка, благодаря чему из большинства квартир открываются впечатляющие виды на Кремль и другие достопримечательности центра Москвы.

На территории «Лаврушинского» создан самый большой среди элитных проектов Москвы двор-парк площадью 1,4 га с фонтаном, ручьем, прудом, зонами для спорта и отдыха, где царит поразительная для центра мегаполиса тишина и ощущается простор.

Для занятий на свежем воздухе обустроены удобные площадки, включая уединенное пространство для йоги и медитации. Маленьким новоселам понравится развивающая детская площадка и закрытая игровая комната по стандарту KID'S LAB. Только для жителей в доме есть спортивная зона по стандарту FIT LAB с полноценным спортзалом, 25-метровым бассейном, сауной, хаммамом и beauty room.

В «Лаврушинском» большой выбор роскошных квартир, включая пентхаусы с каминами, собственными бассейнами и террасами, – всего 101 функциональное планировочное решение. Кроме того, есть шесть жилых вилл и два здания ритейла. Авторские решения известного архитектора Сергея Чобана позволили добиться прямых видов на Кремль из большинства квартир: динамичная пластика фасадов, панорамные окна, моллированные стекла, элегантные эркеры и балконы, площадь которых увеличивается к верхним этажам.

IT'S YOUR WORLD



VAN DER VALK EXPLORER 30M
ДЛИНА 30.50М / ШИРИНА 7.20М

VAN DER VALK верфь
+31 6 51 703 199 (русскоговорящий сотрудник)
www.vandervalkshipyard.com





ВОТ И СНОВА СОЛНЦЕ!

В 2020 году новый владелец моторной яхты *Here Comes The Sun*, построенной в 2017 году на мощностях Damen Yachting (Нидерланды), возвратил яхту на верфь для проведения обширной реконструкции. Работы на этой самой крупной из построенных там яхт (экстерьер – Tim Heywood, интерьер – Winch Design) велись 16 месяцев и затронули многие аспекты. На 6 м удлинители корпус (до 89 м), удлинители сандек, оборудовав там вертолетную площадку. Изменили планировку палуб, апартаментов владельца; на палубе мостика разме-

стили две VIP-каюты с балконами; увеличили «пляжный клуб», зону спа и бассейн на главной палубе; модифицировали гараж для тендера и применили новую схему окраски яхты.

В итоге валовая вместимость судна увеличилась с 2827 до 2977 рег. т. Проект реконструкции разработало бюро Azure Yacht Design, изначально участвовавшее в проектировании яхты. В декабре, по окончании работ на верфи Damen Yachting во Влissingене, *Here Comes The Sun* отправилась в путешествие и прежде всего сделала заход в Лондон.



БОЛЬШОЙ COSMOS

Нeesen сообщила, что в ноябре 2021 года на верфи в Оссе спущена на воду яхта *Cosmos*. Это самая большая и самая быстроходная в мире яхта из легкого сплава. При длине 80 м (валовая вместимость 1700 рег. т) четыре дизельных MTU 20V 4000 M73L по 4830 л.с., работающие на гребные валы с ВРШ, должны разогнать корпус типа FDHF до 30 узлов. Задачу обеспечения прочности инженеры решили при помощи запатентованной технологии Backbone (усиление конструкции по всей длине корпуса).

Экстерьер яхты от Winch Design выделяют чистые линии и обилие стекла, создающие неподвластный времени динамичный спортивный силуэт. Легкий дизайн интерьера разработали в компании Sinot Yacht Design and Architecture. Ключевые элементы – вертолетная площадка, трансформирующаяся в открытый кинотеатр, бассейн со стеклянным дном и водопадом, стеклянный лифт, «пляжный клуб» с кормовой и боковыми платформами, а также баром с отделкой из оникса и подсветкой. На борту предусмотрены шесть кают для 12 гостей.

После спуска на воду *Cosmos* предстоят достроечные работы и ходовые испытания в февральском Северном море. Поставка владельцу запланирована на июнь 2022 года.



НАРУЧНЫЕ ЧАСЫ • ЮВЕЛИРНЫЕ УКРАШЕНИЯ • АКСЕССУАРЫ



WWW.ALLTIME.RU
ДОСТАВКА ПО РОССИИ

МОСКВА, ПЕТРОВСКИЙ БУЛЬВАР, 21



ОТКРЫВАЕМ РОССИЮ с Land Rover

Британскому автомобильному бренду Land Rover всегда был близок дух приключений. Проект Adventure Collection – это уникальная коллекция путешествий на легендарных внедорожниках захватывающими маршрутами по России. В ходе таких поездок можно не только посетить места, где не бывал прежде, но и насладиться процессом управления «Лэнд Ровером» в самых разных дорожных условиях.

В «Коллекции путешествий Land Rover» три направления, позволяющих поближе познакомиться с особенностями автомобилей трех семейств: Range Rover Voyage, Discovery Weekend и Defender Expedition, – и поделиться опытом с такими же искателями приключений.

Range Rover Voyage объединяет владельцев Range Rover, Range Rover Sport, Velar и Evoque, которые путешествуют на своих автомобилях и отдыхают в премиальных отелях с высочайшим уровнем комфорта.

Discovery Weekend – это в первую очередь семейные путешествия и поездки с друзьями. Направление позволяет интересно провести

выходные на своих автомобилях, получить новые знания и зарядиться положительными эмоциями. Заказав один из авторских туров, участники смогут погрузиться в мир редких животных в заповеднике, познакомиться с историей и культурой регионов через местную кухню, освоить новый для себя вид спорта и т. д. Кстати, даже если вы пока не являетесь клиентом Land Rover, модели семейства Discovery можно опробовать в ходе тест-драйва.

Defender Expedition – экспедиции для смелых духом экипажей, готовых бросить вызов сложнейшим дорожным условиям. Чарующий зимний Байкал, склоны гор Адыгеи и Дагестана, величественный Эльбрус, Кольский полуостров – этим автомобилям подвластно всё. В таких турах предусмотрено проживание в лучших отелях, трехразовое питание, экскурсионная программа и обязательное обучение навыкам вождения на бездорожье при поддержке профессиональных инструкторов Land Rover Experience.

Стать участником проекта можно уже сейчас, а приобрести внедорожник Land Rover – в любое время в официальном дилерском центре «Авилон».



THE BIGGEST THRILL ON THE WATER.*

* Самые острые ощущения на воде



PERSHING

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



A FERRETTI GROUP BRAND

Официальный дилер

www.alphayachtgroup.com | +33 628 46 63 17 | sales@alphayachtgroup.com

GALEON на boot Düsseldorf '22

На предстоящей яхтенной выставке в Дюссельдорфе (22–30 января) верфь Galeon покажет четыре модели из своего модельного ряда: Galeon 640 Fly, Galeon 510 Skydeck, Galeon 425 HTS и Galeon 405 HTS. Почти 40 лет непрерывной работы принесли в копилку польской верфи множество наград за инновационный подход и оригинальный дизайн, созданный знаменитым британским проектировщиком яхт Тони Кастро.

Борта Galeon 640 Fly раскладываются (функция beach mode), увеличивая габаритную ширину яхты в районе кокпита до 7,4 м. Еще одна особенность этой модели – возможность попасть на фордек прямо через лобовое остекление. Galeon 640 Fly –

обладательница премий Motor Boat Awards 2019 и World Yachts Trophies 2018.

В Galeon 510 Skydeck удачно сочетаются преимущества классического флайбриджа и спортивного хардтопа: стеклянный люк дает в салон свет и воздух, а мягкий выдвигающийся тент накрывает открытую палубу, где расположен второй пост управления. Функция beach mode также позволяет увеличить ширину лодки до 6 м.

Огромные открывающиеся окна в салоне и полностью раскрывающиеся двери в кокпит объединяют эти зоны главной палубы Galeon 425 HTS. Обе каюты: «мастер» на миделе во всю ширину корпуса и гостевая в носовой части – имеют собственные туалетные комнаты.

Galeon 405 HTS оснащен большой купальной платформой и гаражом для надувного тендера (открывается нажатием кнопки). Панорамное остекление и сдвижной люк над кокпитом дают много света, а тент, выдвигающийся в корму из крыши надстройки, служит дополнительной защитой от солнца и дождя.

Получить пригласительный билет на выставку или записаться на просмотр яхт Galeon можно у официального дилера верфи в России, Монако и Эстонии – компании Smart Yachts.





ВСЕ МОРСКИЕ ПУТИ ВЕДУТ
К ГАВАНИ
WEST ISTANBUL MARINA



West Istanbul Marina
Yakuplu Marmara Mh.
Ulusum Cad. No:28 Beylikduzu
ISTANBUL / TURKEY | N40 57'46" E28 39'49"
Tel: +90212 8502200
marina@westistanbulmarina.com
www.westistanbulmarina.com
f westistanbul
@westistanbul_marina

Norqain Independence 21: СЕРДЦЕ НА РАСПАШКУ



Молодая швейцарская часовая компания Norqain специализируется исключительно на механических часах. В 2020 году под этим брендом совместно со швейцарским производителем высококачественных часовых механизмов Kenissi было выпущено два новых мануфактурных калибра. Азарт и желание покорять новые вершины вдохновили основателей Norqain на создание трех коллекций часов на основе этого калибра: Adventure, Freedom и Independence. В одной из них в 2021 году компания представила рынку лимитированную 100 экземплярами серию своих первых часов со скелетонизированным механизмом Independence 21 DLC Skeleton Limited Edition.

Уникальный дизайн скелетона основан на архитектурных принципах конструкции балки, где каждая точка опоры фиксируется минимум двумя креплениями. Благодаря такому решению механизм Sellita SW200-1 исключительно прочен и удароустойчив.

Отсутствие традиционного циферблата дает возможность любоваться сердцем часов. Логотип марки нанесен на устойчивое к царапинам сапфировое стекло, сквозь которое на фланце четко просматривается надпись «Хронометр».

Изящный 42-миллиметровый корпус, bezель и браслет новых Independence 21 выполнены из нержавеющей стали с DLC-покрытием. Часы также выпущены в варианте с черным кожаным ремешком.

Часы Norqain в России эксклюзивно представлены в интернет-магазине и салонах сети AllTime.



FALCON
TENDERS



**Создано с энтузиазмом.
Доведено до совершенства.**

ОЧЕНЬ УМНАЯ БРИТВА

При нынешнем ритме жизни современному успешному мужчине не так просто найти время, чтобы побыть наедине с собой. И, конечно, нужно, чтобы это время приносило удовольствие. Бритва Philips SkinIQ серии 9000 поможет начать утро с приятных мыслей у зеркала и настроиться на хороший день.

Благодаря встроенным датчикам мощности, давления и управления движением бритва адаптируется к особенностям лица. Больше никаких порезов и раздражений: 72 самозатачивающихся лезвия Dual SteelPrecision совершают 2500 срезаний в секунду, а защитное покрытие SkinGlide гарантирует более гладкое скольжение, снижая трение. Тщательно удалить щетину даже на самых труднодоступных участках помогают вращающиеся на 360° головки.

А еще бритва серии 9000 синхронизируется с приложением Philips GroomTribe, в котором можно не только настраивать параметры бритья, но также следить за состоянием кожи, в режиме реального времени получать рекомендации по улучшению

техники бритья. На интерактивном OLED-дисплее все функции и уведомления отображаются с анимацией.

Компактное устройство удобно брать в поездки: в комплекте идет чехол, и, в отличие от обычного станка, эта бритва разрешена для провоза в ручной клади. В зависимости от ситуации и личных предпочтений можно выбрать сухое или влажное бритье, бриться с гелем или пеной даже в душе. Устройство поддерживает беспроводную зарядку и работает до 60 минут без подключения к сети. Корпус прибора оснащен индикаторами заряда аккумулятора, датчика движения, силы давления и кнопкой включения дорожной блокировки. В ручку гаджета встроен высокоточный триммер, с которым удобно поддерживать форму усов и подравнивать бакенбарды.

Бритва снабжена самой компактной и мощной беспроводной станцией, эффективно очищающей и смазывающей бритву за одну минуту. Новая линейка бритв уже в продаже, и это отличная идея для новогоднего подарка.





EXPLORER series

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

NUMARINE 32 XP / EXPERIENCE EXCEPTIONAL*

Яхты Numarine серии Explorer созданы для исследования самых заповедных регионов нашей планеты. Они задают новые стандарты в классе экспедиционных яхт и открывают совершенно новый мир возможностей для тех, кому само путешествие не менее важно, чем прибытие в место назначения.

* Испытайте исключительное



СЕКРЕТ МОЛОДОСТИ

Имя Жана Луи Себа на слуху у всех, кто так или иначе интересуется бьюти-индустрией. Доктор Себа – признанный эксперт в области эстетической медицины и омоложения. В основе разработанной им новой ночной антивозрастной сыворотки Retinol Night Repair 0,3% ретинола. Постепенно воздействуя на кожу в течение ночи, сыворотка стимулирует процесс обновления клеток, сокращает видимость морщин, в том числе глубоких, повышает упругость кожи, выравнивает текстуру и тон кожи, борется с нежелательной пигментацией, а также обладает противовоспалительным действием, стимулирует выработку коллагена, эластина и фибронектина, помогает бороться с нежелательной пигментацией. Препарат показан тем, кто в течение дня подвергается воздействию УФ-лучей, HEV-излучению от экрана смартфона или компьютера. Доктор Себа подчеркивает, что ретинол – это светочувствительная молекула, поэтому его следует использовать исключительно для ночного моциона. В состав сыворотки также входят масло семян шиповника, витамин Е, кокосовое и оливковое масло, сквалан и смола мастикового дерева, экстракт овса и т. д.



УТЕПЛЯЙТЕСЬ В FOXLAND

Однажды, научившись летать, ты будешь ходить по земле, постоянно глядя на небо, потому что захочешь туда вернуться». Эта аллегория будет понятна только истинным поклонникам легендарного итальянского бренда Aeronautica Militare. Этой зимой культовый стиль АМ представлен в ярких цветах, и даже самые спортивные модели выглядят очень изысканно.

Любителям загородной жизни и ценителям утонченного классического стиля магазины Foxland приготовили предметы одежды исключительного качества от Barbour и GANT.

Зимние куртки Scanddi Finland созданы для города и путешествий. Коллекция FW 21/22 – это воплощение современных модных тенденций, новые технологии и ткани. Самые теплые и технологичные модели проверены в условиях Северного полюса, как и шведские сапоги марки Polyver, сделанные из вспененного полиуретана, которые выдерживают температуру до -50 °С и очень долговечны.

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



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.

SANLORENZO 72 STEEL

В конце ноября пришло сообщение, что итальянская верфь Sanlorenzo завершает год подписанием контракта на строительство 72 Steel – самой большой суперяхты из когда-либо построенных на верфи. Эта сделка венчает рекордный год для подразделения Superyacht Division Sanlorenzo – число новых контрактов достигло 15, что демонстрирует значительный рост производственной активности компании.

Пока что известно, что у 72 Steel при длине 72 м и вместимости 1850 рег. т будет стальной корпус и надстройка из алюминиевого сплава. Как сказал Бернардо Зуккон (Zuccon International Project), задачей дизайнеров при формировании внешнего облика яхты было сохранение визуальной идентичности Sanlorenzo, которая все больше ценится на заведомо неоднородном и многокультурном рынке. Архитектура яхты сочетает в себе чистоту линий со сбалансированными пропорциями, а «диалог между интерьером и экстерьером, интеллектуальный и функциональный, поддерживает широкое использование стеклянных поверхностей».

У яхты пять палуб. Апартаментам владельца будет целиком отдана отдельная палуба (над палубой мостика), а на главной палубе разместятся гостиная с зонами отдыха и пять просторных кают. Интерьеры будут обставлены в соответствии с конкретными требованиями владельца и индивидуализированы до мельчайших деталей. Одной из особенностей яхты станет обширный велнес-центр для релаксации гостей на борту.

На судне запланирована гибридная дизель-электрическая установка. По словам Антонио Сантеллы, директора по развитию новых продуктов подразделения верфи Superyacht Division, ее применение позволит значительно сократить выбросы в атмосферу и море, снизить воздействие яхт на морскую экосистему, оптимизировать пространство, отведенное под двигатели, в пользу внутреннего объема, доступного для владельца и гостей для обеспечения максимального уровня комфорта.

Сделка заключена через международный брокерский дом Edmiston; срок поставки готовой яхты заказчику – весна 2025 года.

«Верфь Sanlorenzo вышла победителем после тщательного отбора, – сказал представитель заказчика Алекс Бушер из Edmiston. – Стремление клиента построить яхту своей мечты с применением наилучших доступных экологических технологий идеально согласуется с подходом Sanlorenzo».





SUNSEEKER PREDATOR 65



В состав экспозиции из 10 моделей, которые британская верфь Sunseeker представит в январе на выставке boot Düsseldorf, войдет и премьерная Predator 65 – первая яхта 2022-го модельного года.

Лодка (длина 20,5 м, ширина 5,1 м, водоизмещение 37,8 т) получила очень эффектную внешность с обильным остеклением корпуса и надстройки, включая сдвигающуюся прозрачную крышу и бортовые двери. Две внешние зоны отдыха: фордек с большим лежаком для загорания и широкий кокпит, пространство которого может быть оформлено в соответствии с пожеланиями заказчика (в любом варианте предусмотрены диван, большой лежак для загорания над гаражом и бар).

Гараж для тендера (Williams 345) также позволяет держать там подводные скутеры Seabob, надувные доски и оборудование для дайвинга. Спуск тендера на воду упрощает новая конструкция кормовой гидравлической платформы. А в транец, служащий закрытием гаража, вмонтированы тропический душ, освещение и динамики.

Компоновка салона, помимо поста управления и динетты, включает камбуз у дверей в кокпит (левый борт), который может быть перемещен на нижнюю палубу. Внизу спроектированы три каюты. VIP-каюта, расположенная в носовой части, не уступает в комфорте и продуманности оснащения мастер-каюте на миделе. Для последней при желании можно заказать примыкающий к помещению кабинет. Примечательно, что на таких лодках число ванных комнат или равно числу кают, или на одну меньше. Здесь же, при трех каютах, предусмотрены сразу четыре санузла (один из них дневной).

Моторная установка Predator 65 – спаренные установки Volvo Penta IPS1200 или IPS1350, максимальная скорость – 35 узлов.

«Мы рады представить нашу новую Predator 65 – эту невероятно динамичную яхту, которая станет первой среди запланированных у нас в новом году мировых дебютов», – подчеркнул Андреа Фрабетти, генеральный директор Sunseeker International.



ЗА ПОДАРКАМИ — В TOGAS

Многие привыкли запастись подарками для близких задолго до наступления праздников. Но даже если вы замотались, и до боя курантов осталось совсем мало времени, нет никакой проблемы выбрать что-то нужное и приятное каждому, тем более что есть множество уже готовых вариантов. Например, в греческом Доме текстиля Togas всегда знают ответ на вопрос: «Что подарить?»

Любую представительницу прекрасной половины человечества наверняка порадует стильный комплект постельного белья «Селиса» из эвкалиптового волокна, снежно-белый халат «Галио» или тапочки «Глория», выполненные из мягкой кожи. А, может, она давно мечтала о хрустальной шкатулке для украшений «Мэдисон», или в эти морозные дни ей не хватает грелки «Морин» в мягком вязаном чехле.

Главе семьи или просто уверенному в себе мужчине очень подойдет велюровый халат «Арт Лайн», представленный в разных цветах, альтернативой которому может выступить домашний костюм «Рикон». Не лишними будут освежающий гель для душа «Зимняя полночь» и набор полотенец «Лайвли».

Обновить интерьер спальни маленькой принцессы поможет комплект постельного белья «Мериленд», а для комнаты мальчика можно приобрести пару декоративных подушек «Мидли». Трикотажный двусторонний плед «Имоджен» придется по вкусу подросткам. В ассортименте Togas есть детские халатики для брата с сестрой: «Круиз» для мальчика и «Лючия» для девочки, — а полотенца «Пикси» настолько нежные, что, хотя они и принадлежат к детской линейке, без сомнения, будут нарасхват у всех членов семьи.



60 FLY

THE ABSOLUTE PRISMA



Хотели бы вы увидеть эволюцию
нашими глазами?

Узнайте больше на: 60fly.absoluteyachts.com



www.absoluteyachts.com

FOLLOW US AT
ABSOLUTEYACHTS.COM/EVENTS

**POLAR
STAR**
ЯХТЕННОЕ АГЕНТСТВО

Петровская коса 1/1, офис 102
Санкт-Петербург
+7 (812) 409-10-07
polarstar-nautical.ru



ГАВАНЕ ПОСВЯЩАЕТСЯ



В часовом доме Cuervo y Sobrinos мы писали в предыдущем выпуске МВУ, подробно рассказывая о новых дайверских часах Buceador Caribe.

Куба — историческая и духовная родина бренда, и в 2019 году мануфактура посвятила 500-летию Гаваны коллекцию часов Historiador 1519, приковывающих взгляды ярким и изысканным дизайном. Названный изначально в честь Христофора Колумба, город Сан-Кристобаль-де-ла-Гавана знаменит на весь мир своим васильково-голубым небом, ароматом кубинских сигар и зажигательными мелодиями латино-американской музыки.

Этой зимой поклонников бренда ожидает встреча с яркой новинкой коллекции Historiador 1519! Часы демонстрируют страстный кубинский темперамент с легким налетом ретро. Модель оснащена калибром CYS 5104 с автоподзаходом на базе Peseaux 224. Механизм декорирован узорами «жневские волны» и «перляж». Центральная часть циферблата гильоширована узором в стиле ар-деко, под центральной осью циферблата изображен «Ключ от Нового Света» — фрагмент герба Гаваны. Ротор подзавода украшают три крепости, тоже являющиеся частью герба столицы.

Часовщики Cuervo y Sobrinos, тщательно изучив архивы бренда, вдохновились моделями 1940-х годов. Выполненные в стиле той эпохи, они соответствуют современным трендам за счет диаметра 40 мм. Стальной корпус слегка изогнут и весь отполирован. Благодаря удлиненным ушкам часы хорошо садятся на запястье. Двойное изогнутое сапфировое стекло, особым образом преломляя свет, буквально заливает им поверхность циферблата и обеспечивает безупречную считываемость.

Минутная шкала нанесена на рифленый обод, а накладная эмблема бренда CuS расположена на отметке «12 часов». Классические стрелки в стиле бреге и накладные индексы с фасетом, большая секундная стрелка типа baton и апертура даты — все четко, ясно и лаконично.

Historiador 1519 выпускаются с циферблатами трех видов: темно-синим, серебристым с синим или коричневым декоративным ободом. Все модели оснащены ремешками из полированной кожи луизианского аллигатора с тройной раскладной застежкой из нержавеющей стали.

Часы Cuervo y Sobrinos эксклюзивно представлены в федеральной ювелирно-часовой сети и онлайн-магазине AllTime.

**BLACK
STAR
FITNESS**



РЕКЛАМА

**ФИТНЕС-КЛУБ
ПРЕМИУМ-КЛАССА**

**МОСКВА-СИТИ
БАШНЯ МЕРКУРИЙ
BLACKSTAR.FIT**





МНОГООБЕЩАЮЩИЙ ПРОЕКТ

Компания Moran Yacht & Ship сообщила о подписании контракта на строительство яхты длиной 67 м. За проект Maranello взялась итальянская верфь CRN (Costruzioni e Riparazioni Navali, Анкона), входящая в холдинг Ferretti Group.

Индивидуальный проект Maranello отличает стильный внешний и внутренний дизайн, созданный в стенах студии Nuvolari & Lenard. Как видно на эскизах, силуэт яхты с корпусом из стали и надстройкой из легкого сплава отличают плавные, «упругие» и слегка агрессивные линии, в частности, линия борта в виде ниспадающей кривой, текущей от наклонного форштевня до самой кормы. На борту предусмотрены вертолетная площадка

touch & go на носу и большой «пляжный клуб» в корме. Планировка яхты включает семь кают для 14 гостей, а также обширные зоны для развлечений на открытом воздухе. Яхта будет оснащена современной гибридной (дизель-электрической) пропульсивной установкой, которая обеспечит экологичность и значительную экономию топлива. Технические подробности, а также информация о численности экипажа пока не сообщаются.

Специалисты Moran Yacht & Ship провели переговоры по согласованию строительного контракта, составили техническую спецификацию и будут осуществлять технический контроль строительства до момента поставки яхты заказчику.

ТОНКАЯ ГРАНЬ

Созданный нидерландским дизайнером Патриком Мюнстерсом авторский бренд Salle Privee — это нестандартный взгляд на моду. Основным источником вдохновения для Мюнстерса служит эстетика 70-х годов XX века — эпоха формирования новых взглядов, переоценки ценностей, внедрения инноваций. В наше сложное, полное неопределенностей время парфюмеры бренда продолжают раскрывать в ароматах новые грани реальности, в том числе акцентируя внимание на двойственности человеческой природы. Парфюмерный дуэт Legal и Illegal — яркая тому иллюстрация. Чувство долга в нас часто преобладает над желаниями, ответственность борется с легкомыслием, добро со злом, разрешенное — с запретным. Знакомо?

В случае с ароматами Legal/Illegal наше обоняние оказывается перед таким же сложным выбором. Вы можете выбирать туалетную воду в зависимости от вашего стиля, настроения, ситуации или позволить себе играть двумя крайностями, смешивая запахи так, как вам хочется. Цветочно-ориентальный Legal сдобрен провокационными урбанистическими оттенками, а для его древесно-фужерного антипода Illegal характерно завораживающее, даже наркотическое звучание, так как он содержит молекулу каннабидиола, полученную из натуральной марихуаны. В обеих композициях присутствует абсолю ветивера (травы из семейства злаковых с душистым корнем), и вы можете смешивать их так, как вам нравится! Обе туалетные воды обладают невероятной стойкостью и будут раскрываться на вашей коже в течение всего дня все новыми оттенками.

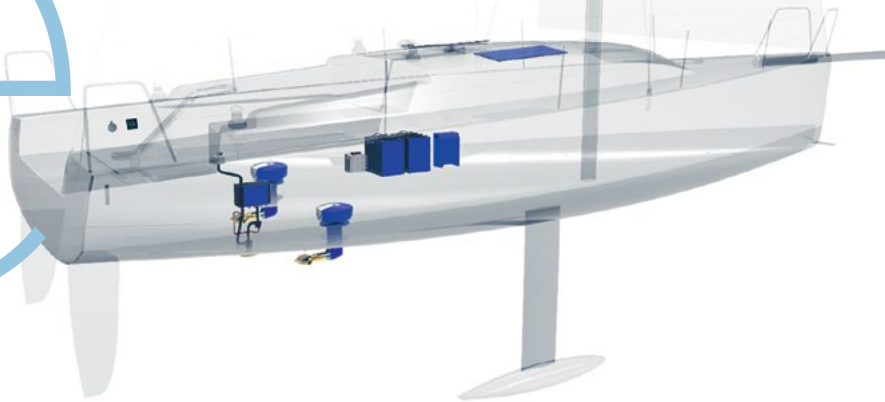


ПЕРВАЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ X-YACHTS

На датской верфи X-Yachts сейчас строится парусная яхта модели X4⁹, впервые — с электрической пропульсивной системой. Это совместный проект X-Yachts и будущего владельца: покупатель участвовал в инвестициях в разработку и оборудование.

Электрическая пропульсивная система, рассчитанная на напряжение 48 В, состоит из двух днищевых колонок с электродвигателями и гребными винтами, четырех литий-полимерных аккумуляторов и контроллеров двигателей. В систему также интегрирован автономный дизель-генератор Fisher Panda мощностью 11 кВт. Генератор предназначен в первую очередь для обеспечения работы кондиционеров, но на X4⁹ предусмотрели также и возможность зарядки АКБ от генератора — с 20 до 80% за полтора часа.

Особенность системы в том, что на ходу под парусами на скорости 6 узлов электродвигатели с гребными винтами работают в режиме генератора и отдают заряд в «банк» аккумуляторных батарей. В числе преимуществ — отсутствие вредных выбросов, низкий уровень шума, бесплатная зарядка на ходу и безопасное для жизни напряжение. Но самое главное — не нужно обслуживать маршевый двигатель: его просто нет.



Поставщик оборудования верфи X-Yachts финская компания Oceanvolt — один из лидеров на рынке пропульсивных электросистем для яхт. Надежность и эффективность компонентов давно подтверждена участниками Vendee Globe — одиночной безостановочной кругосветной гонки. Знаменитый яхтсмен Алекс Томсон доверил установку системы электродвигателей и аккумуляторных батарей на своей лодке Hugo Boss именно Oceanvolt. А Конрад Колман в кругосветке Vendee Globe 2017 года преодолел дистанцию 27 929 миль за 110 дней и при этом не сжег ни грамма топлива. Таким образом, в жизнь обычных яхтсменов приходят технологии, которые давно используются в спорте высоких достижений.

Передача заказчику новой яхты X4⁹ с электрической пропульсивной системой намечена на 2022 год.



Тонкие, но мощные стволы тянутся к солнцу, в лучах которого золотом горят глаза оленя. В воздухе стоит аромат кедровой коры. Кроны деревьев и величественные рога животного, изображенные на крышке-футляре, словно направляют нас в сердце парфюмерной композиции Golden Eyes. Бренд

ПОД КРОНАМИ КЕДРА

Floraïku нередко вдохновляется японской культурой при создании своих ароматов. У южного побережья Страны восходящего солнца находится таинственный остров Якусима, покрытый густыми лесами, где среди тысячелетних кедров петляют тропы. Там и живет пятнистый олень, встретить его — на удачу. Обволакивающий аромат Golden Eyes играет множеством оттенков благодаря сочетанию мускатного ореха, экстракта чая Earl Grey и масла кедр. Дополняют композицию розовый перец, сандал, пачули, ветивер и т. д. Хорошая идея для подарка к предстоящим праздникам, ведь олень, пускаяй и не японский, — это один из новогодних символов.

КОГДА ПРИХОДИТ МУДРОСТЬ?

Роб Дойл, конструктор и дизайнер яхт, руководитель бюро Rob Doyle Design



Обстановка «на поле» яхтенного дизайна сегодня меняется: «зубры» стареют, и многим из них уже за восемьдесят. Однако из этого бизнеса никто не уходит на пенсию — только на тот свет. Когда имеешь дело с проектированием суперяхт, то рассматриваешь это не как работу, а как бизнес в свое удовольствие и стараешься оставаться в строю, пока можешь.

Пробиваться в этой профессии невероятно сложно, и когда люди, заложившие фундамент, постепенно отходят в сторону, открывается дорога молодым. Чтобы добиться успеха, нужно обрести определенный баланс знаний и мудрости. Для молодежи это непросто: у них есть знания, но не мудрость. Они просто еще не видели истинное лицо индустрии с ее ошибками, ограничениями и требованиями заказчиков.

Трудно определить черту, за которой приходит мудрость. Когда клиент поручает проект стоимостью десятки миллионов евро «мальчишке» в надежде, что тот его не запорет, многое держится на доверии. В нашей среде достаточно людей, которые великолепно умеют продавать, но гораздо хуже исполняют заказ. За четверть века в индустрии я не прочитал ни об одной плохой суперяхте, но все мы знаем, что такие есть. Просто о них не пишут, чтобы не расстраивать владельцев и не потерять рекламу из-за конфликта с верфью. Бывают отлично построенные, однако жуткие в эксплуатации суда, или лодки с красивым дизайном, но кошмарного качества. Яхт очень много, и тут важна именно мудрость, позволяющая понять, что тот или иной проект с самого начала был сильно ограничен, например, из-за того, что у кого-то не хватило денег на тщательное проектирование, но очень хотелось лодку покрупнее. На выставках постоянно видишь такие дешевые проекты, и распознать их по косвенным признакам легко.

Появление профессиональной мудрости во многом зависит от человека и его способности впитывать зна-

ния и опыт. Например, у нас в студии были превосходные инженеры, которые навсегда оставались только конструкторами, поскольку не могли перейти на следующий уровень, где нужно уметь начинать с чистого листа, развивать свои идеи и продавать их. То есть, помимо крепких знаний, нужен особый склад личности, прозорливость и удача оказаться в нужном месте в нужное время. Последнее тоже очень важно, ведь порой видишь талантливых людей, которым просто не везет.

Наконец, полезно уметь учиться на своих и чужих ошибках. Все мы стоим на плечах гигантов, и надо иногда обращаться, чтобы видеть их промахи, понимать причины и стараться не повторять их опыт. Изначальная идея могла быть очень хорошей, но выбрали не ту верфь, или материалы не соответствовали задаче, или у заказчика кончились средства... Последнее, кстати, случается часто. Даже если у клиента очень много денег, бюджет всегда будет камнем преткновения.

К сожалению, сегодня в индустрии на всех уровнях — от владельцев и верфей до дизайнеров — чувствуется нежелание помогать людям, указывать им верное направление. Мэтры говорят лишь о себе, не считая нужным замечать восходящие таланты. Кроме того, все покрывают завесой секретности любые вопросы, связанные со стоимостью услуг дизайнеров. Пора уже становиться более открытыми и объяснять клиентам, как устроена система. В индустрии есть ряд табуированных тем, и я не знаю, кто первым осмелится встать и заговорить о них, потому что он неминуемо подвергнется остракизму. Людьями здесь жертвуют гораздо чаще, чем вы можете себе представить. Сегодня ты чей-то лучший друг, а завтра остаешься на обочине, потому что кто-то оказался проворнее, и ему повезло больше. Впрочем, если не принимать это на свой счет и продолжать работать, то скоро привыкаешь и уже не обращаешь внимания. **MBY**



Для всех времен года. Для всех морей.
Moody Deck Saloon 54



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

 **Moody**

AC41 | NEW DS41 | DS45 | DS54

www.moodyboats.com

СЛАБОСТЬ ЧЕЛОВЕЧЕСКАЯ...

Всеволод Гаврилов, генеральный директор компании «Вольво Восток»



В сентябре, в дни выставки «Нева-2021», некая известная телекоммуникационная компания пригласила меня на бизнес-завтрак, где одной из тем было автономное судоходство. В частности, приводился пример успешной эксплуатации трех серийных судов с российским оборудованием: они могли самостоятельно ходить по заданному маршруту, соблюдая правила МППСС и отслеживая других участников движения. Разработчики специально обращали внимание, что автономное судовождение не является безэкипажным: система скорее выполняет роль помощника, берет на себя рутинные операции по управлению судном и мониторингу ситуации вокруг, снижая нагрузку на команду. В настоящее время суда эксплуатируются за пределами портовых зон и узкостей, идет накопление данных и отработка алгоритмов.

В связи с этим мне вспомнилось исследование, выполненное норвежцами. История началась на острове Хьюсёй, недалеко от Осло. Остров отделен от материка проливом шириной до 150 м, через который ходит восьмиметровый пассажирский паром (по сути, катер с подвесником 40 л.с.). Когда пришло время его обновить, продвинутые норвежцы подумали: «А не запустить ли полностью автономный паром?» Для оценки рисков решили выяснить, как часто капитану приходится принимать решения, которые сложно описать алгоритмами.

Надо сказать, судоходная часть пролива шириной 40–60 м, огороженная знаками и с ограничением скорости 5 узлов, активно используется судами, выходящими в море из гавани Тонсберг. Большую их часть составляют прогулочные суда с непрофессиональными шкиперами. Наблюдение за работой парома вели ежедневно с десяти утра до восьми вечера в течение двух летних месяцев. Регистрировали все случаи его расхождения с другими судами, нарушения правил МППСС, какие-либо действия, которые приходилось предпринимать капитану. Напомню,

что по правилам судоходства такой паром в большинстве случаев имеет преимущество при пересечении курсов с другими судами.

За время наблюдения паром пересек пролив 4802 раза, из которых 3152 раза встретил на своем пути другие суда. Нарушения правил расхождения были зарегистрированы в 279 случаях, из которых 12 были признаны критическими: капитану пришлось резко изменять скорость и (или) курс, дабы избежать столкновения. Основные причины: нарушение правил, превышение скорости, недостаток внимания, неправильный выбор стороны фарватера и, в ряде случаев, высокая плотность движения. По мнению наблюдателей и экспертов, такие ситуации характерны для большинства территориальных вод Норвегии в летний период.

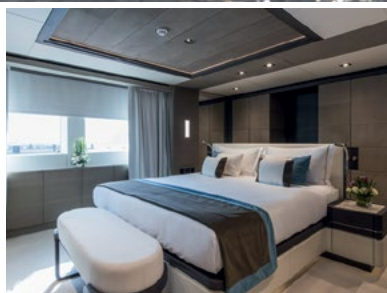
Выводы исследования: при разработке алгоритмов движения следует ожидать, что прогулочные суда будут регулярно нарушать правила расхождения. Это означает, что для перехода к автономному движению нужно либо ограничивать их доступ в акватории, где применяется автономное судовождение, либо в определенных местах все(!) суда должны управляться из одного центра, что в исследуемой зоне ввести невозможно.

Испытатели автономных систем отмечают, что невозможно описать алгоритмами абсолютно все контекстные ситуации, а также в ряде случаев оцифровать всех участников движения. На практике это означает, что при таком подходе (квалификации) яхтенных капитанов либо нам придется в будущем отказаться от удовольствия самостоятельно управлять прогулочными судами, либо такое времяпрепровождение станет доступным только в выделенных зонах (например, в специальных акваториях-резервациях). А в зонах с автономными судами тотальное преимущество будет у тех, кем руководит компьютер. Как говорится, у носорога плохое зрение, но это не его проблема! **МВУ**



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 | +7 812 702 47 70 | +7 921 918 02 52 | Санкт-Петербург | Песочная набережная, 18

Jonacor
marine

Gulf Craft

СЧАСТЛИВОГО ПЛАВАНИЯ!

Денис Новоселов, генеральный директор ООО «МОРИС»



В одной из статей прошлого выпуска МВУ был упомянут «Атлас водных путей для путешествий и туризма» серии «Лоциус», созданный нашей компанией «МОРИС» — «Морские и речные информационные системы». Расскажу о нем подробнее.

Мы занимаемся созданием электронных навигационных карт (ЭНК) водных путей почти 20 лет, и сегодня карты из нашей коллекции покрывают всю европейскую часть России — от Белого и Балтийского до Каспийского и Азовского морей. Ими пользуются практически все, у кого на лодке есть картплоттеры, а мы имеем обратную связь от яхтсменов — их отзывы и рекомендации. В 2019 году мы решили перенести ЭНК на бумагу и дополнить их полезной информацией о яхтенных маршрутах, а также о привлекательных для посещения местах. Так появился «Атлас» — справочно-информационное интерактивное издание, предназначенное для любителей путешествий и активного отдыха на водных просторах России.

«Атлас водных путей для путешествий и туризма» включает набор навигационных карт от государственной границы Российской Федерации в Финском заливе, рек Нева, Свирь, Волхов, Ладожского и Онежского озер. На листах «Атласа» размещены актуальные навигационные карты с отрисованной береговой линией, рельефом дна, глубинами, опасными для судоходства объектами, навигационными знаками, фарватерами с обозначенным судовым ходом — словом, всем, что необходимо для обеспечения безопасной навигации. Также даны описания мест стоянок, условий подходов, фотографии и другая полезная для яхтсменов информация. В том числе представлены справочные материалы о правилах плавания, каналах связи, телефонах служб, отвечающих за безопасность на водных путях, описания исторических, культурных и природных достопримечательностей, информация о яхт-клубах, гостиницах, заправках, больницах, магазинах и пр.

В «Атласе» стоянки, интересные для туристов объекты, блоки важной информации, схемы и собственно карты содержат QR-коды, позволяющие с помощью смартфона или планшета перейти на соответствующий ресурс в Интернете и получить актуальную информацию; одним нажатием кнопки набрать номер телефона, загрузить маршрут или быстро перейти в нужную область на карте. В полной мере воспользоваться интерактивными возможностями путеводителя поможет специальное приложение для мобильных устройств «Лоциус SQRE». Оно работает на основе системы динамических QR-кодов QRREST и базы данных MORIS, информация в которой постоянно обновляется, а ссылки остаются актуальными на протяжении всего времени пользования «Атласом».

В октябре 2021 года утверждена Концепция развития яхтенного туризма до 2030 года. В числе основных намеченных задач — обеспечение качественной информационной поддержки путешествующих по внутренним водным путям России. На эту цель и ориентирован наш «Атлас».

Первый тираж «Атласа» (Т. 1, Ч. 1 «Северо-Западный регион») уже вышел из печати. Подробная информация — на сайте locius.rus и в соцсетях [locius_rus](https://www.instagram.com/locius_rus).

Далее мы планируем продолжить серию «Лоциус» и выпустить «Атлас» для водных путей Верхней Волги, Рыбинского водохранилища и Москвы-реки, а также Северо-Двинской шлюзованной системы и реки Северная Двина. Безусловно, в следующих выпусках мы рассчитываем охватить всю европейскую часть России.

После выхода «Атласа» мы участвовали в нескольких профильных форумах и получили запросы от наших коллег из стран Балтии, Северной Европы и Скандинавии на издание «Атласа» на английском языке. Эта работа уже началась, и в следующем году мы выпустим английскую версию. Надеемся, что после открытия границ путешествия из Европы в Россию по Финскому заливу станут доступнее, и можно будет рассчитывать на увеличение флота гостевых яхт. **МВУ**

MOTOR BOAT & YACHTING '22

РУССКОЕ ИЗДАНИЕ

Samara Boat Show

Самара, 13-15 мая

Vladivostok Boat Show

Владивосток, 20-22 мая

Moscow Yacht Show

Москва, 3-5 июня

Saint Petersburg International Boat Show

Санкт-Петербург, 1-4 сентября

Команда МВУ имеет богатый опыт в организации яхтенных мероприятий в России. Статус журнала нагляднее всего подтверждается его влиянием на развитие индустрии. МВУ не просто освещает события, он их создает.

РАФАЭЛЬ СОЛО



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



Яхты сейчас уходят по вполне адекватной рыночной стоимости: по цене продавца либо чуть ниже, — и никакой выраженной инфляции не наблюдается

Fraser Yachts входит в число самых крупных и успешных яхтенных брокерских домов. Работая по всему миру, компания создала себе репутацию надежного партнера по вопросам продажи, менеджмента и чартера суперяхт. Мы встретились с ее генеральным директором Рафаэлем Солó, чтобы поговорить о том, какие процессы сейчас происходят в индустрии и чем может обернуться нынешний ажиотаж на яхтенном рынке.

Индустрия испытывает эйфорию, у всех отличное настроение, брокеры держат хвост пистолетом, верфи счастливы... А что чувствуете вы?

Если бы сейчас я ответил, что времена не очень, то явно соврал бы вам. Но вы видите, как я улыбаюсь, и это потому, что индустрия сейчас переживает невероятный период. Если так пойдет и дальше, его можно смело назвать золотыми годами яхтинга. Не забывайте, что этой отрасли немногим больше 30 лет, она достаточно молода, и у нее определенно есть потенциал роста. В мире становится все больше ультрасостоятельных людей, но разрыв между их числом и количеством яхт по-прежнему огромный, и его предстоит сократить. Так что яхтинг никуда не денется, даже несмотря на тормозящие факторы вроде дефицита лодок на рынке и забытые на несколько лет вперед книги заказов производителей.

С началом пандемии на яхтинг обратили такое внимание, какого мы прежде никогда не видели. Раньше им интересовались по большей части в связи с богатыми знаменитостями, которые закатывали вечеринки на борту, а теперь его рассматривают в первую очередь как безопасный и очень приятный способ отдыха с семьей и близкими. Это положительно сказалось на динамике чартера, и в ближайшие два года появится ряд новых яхт, построенных специально для аренды. Более того, у меня складывается ощущение, что те, кто раньше заказывал яхты, чтобы сразу выставить их на продажу, теперь не торопятся это делать и предпочитают сами пользоваться ими.

Похоже, больше всего повезло верфям, чьи книги заказов в начале «коронакризиса» оказались пустыми, тогда как загруженные верфи вынуждены отказывать новым клиентам. Изменит ли это ситуацию на рынке в будущем?

Думаю, что все солидные верфи с хорошей репутацией — не только в Италии, Голландии и Германии, но в Турции, Греции, да и вообще в мире — удержат свои позиции. Если высокий спрос сохранится, работы хватит всем. Крупные производители сейчас стараются поглотить более мелких и задумываются о возведении новых эллингов, чтобы получить дополнительные производственные мощности и строить больше. Они не то чтобы отказывают клиентам, а просто вынуждены объяснять им, что заказанные сейчас лодки будут готовы лишь в 2025–2026 году. Конечно, для тех это что-то очень далекое, а все хотят яхту прямо сейчас.

Некоторые компании сейчас заключают контракты, заведомо зная, что не успеют построить яхты в срок из-за проблем с поставками и дефицита рабочей силы. Как вы советуете поступать заказчикам?

С большинством верфей у нас очень хорошие, прозрачные и доверительные отношения. Кстати, это одна из причин, по которой потенциальным покупателям рекомендуют привлекать опытных брокеров и менеджеров проектов, которые проверят контракт и убедятся, что в нем учтены все важные требования. Некоторые верфи любят выставлять заказчикам штрафы за изменения в проект, которые те вносят в процессе строительства, но совсем не любят сами платить неустойки за проволочку. Мы знаем правила игры и понимаем, как поддержать клиентов в переговорах с верфями. Но если возможные задержки вызывают дискомфорт, то лучше не ввязываться в такое рискованное предприятие. Я допускаю, что верфям сейчас непросто, но в договоре все должно быть четко, и если они его подписывают, то обязаны выполнить.



На Средиземном море немало верфей, которые занимаются судоремонтом и рефитами. Не думали ли какие-то из них переключиться на строительство новых яхт, раз есть такой спрос?

Чтобы стать в глазах индустрии и покупателей успешной верфью, нужно иметь историю, хорошую репутацию и собственные ноу-хау. Кто-то пытался перестроиться на другие рельсы, но на это требуется время, да и риски высоки. Кроме того, с такой активностью на рынке судоремонтные предприятия тоже не простаивают и занимаются тем, на чем специализируются. Может, позже кто-то и решится на диверсификацию, но сейчас они все слишком заняты.

Конкуренция обострилась не только между верфями, но и между брокерами, которым сейчас почти нечего продавать. Как вы выходите из положения?

Это весьма сложно! Какие-то яхты все же поступают на рынок, и брокеры охотятся за ними, используя разные, порой сомнительные стратегии. В 2021 году мы продали более 80 яхт, а если считать лодки длиной от 24 м, то почти сотню. Это очень много, и большинство сделок мы провели внутри компании. Однако в результате число яхт, для которых Fraser Yachts выступает центральным агентом, значительно снизилось. Стать центральным агентом сейчас очень трудно, но бизнес можно вести и без этого — нужно просто искать покупателей. У нас это неплохо получается, и мы продолжим работать на два фронта.

Где вы продали большую часть этих яхт: в Европе или за океаном?

Конечно, паровозом сейчас выступают США, и, наверное, порядка 60% наших покупателей оттуда. Впрочем, этот рынок всегда был очень устойчивым, пусть даже абсолютные показатели не достигали тех невероятных значений, которые мы наблюдаем сегодня. И это касается не только спроса на яхты: чартер там тоже востребован как никогда. Думаю, это связано в первую очередь с ограничениями, с которыми людям пришлось столкнуться во время пандемии.

Помимо тех, кому построили новую яхту, кто сегодня продает свои лодки?

Всегда есть определенное количество людей, которые хотят взять паузу или вовсе завязать с яхтингом. Замечу, что до сих пор мы не встречали тех, кто выставил бы сейчас свою лодку на продажу исключительно чтобы заработать, как это делали в 2007–2008 годах. Яхты сейчас уходят по вполне адекватной рыночной стоимости: по цене продавца либо чуть ниже, — и никакой выраженной инфляции не наблюдается.

Белая полоса «золотых лет яхтинга» в какой-то момент начнет темнеть и рано или поздно станет черной. Есть ли у вас запасной план действий на этот случай?

Люди всегда будут покупать и продавать яхты, а учитывая, сколько новых лодок, владельцев и чартерных клиентов появилось за последний год, я вообще считаю, что уровень активности в индустрии вряд ли радикально изменится. Да, процессы замедлятся, но накопленная энергия продолжит питать бизнес еще некоторое время. Что касается продаж, то в следующие год-

Уникальная
экспедиционная
яхта Yersin сейчас
выставлена на продажу
через Fraser Yachts



полтора их будет меньше из-за отсутствия товара, но спустя два-три года на рынке появятся немало новых яхт, и активность снова возрастет. Но опять же, сложно предсказывать, как повлияют очередные возможные ковидные ограничения. Нам удалось пережить первый кризис благодаря цифровым маркетинговым технологиям, однако повторный международный локдаун может затруднить работу, вероятно, даже сильнее. Впрочем, надеюсь, этого не произойдет.

Ощущаете ли вы недостаток профессиональных экипажей?

Экипажи всегда были притчей во языцех. Вечно обсуждают, где их брать, как обучать... На мой взгляд, главное — заботиться о своем экипаже: нормально платить, обеспечить удобный сменный график и относиться с уважением. Если придерживаться этих принципов, то вы вряд ли столкнетесь с текучкой кадров на своей яхте.

Конечно, чем больше новых яхт, тем больше нужно людей, — это обычная арифметика. Определенные сложности есть, но сейчас в яхтинг приходит много профессионалов с круизного и торгового флота, в основном палубные и машинные команды. Немного хуже дела со стюардессами, но если у вас есть хорошая база контактов и учебные центры, а также умение думать нестандартно, то подобрать экипаж несложно.

Зато недостатка в брокерах, наверное, нет?! Ведь момент для начала карьеры очень подходящий...

Многие из тех, кто приходит в эту профессию, мыслят в контексте «хочу стать брокером, чтобы разбогатеть». Таких людей большинство, даже в экипажах мечтают о подобной карьере. Конечно, обстановка сейчас располагает, но не забывайте: на то, чтобы стать успешным брокером, уходят годы. Нужно накопить клиентскую базу, изучить все нюансы процесса купли-продажи яхт, включая

его юридическую сторону, и, разумеется, досконально разбираться в яхтах, чем могут похвастаться далеко не все. Кроме того, важно иметь коммерческую жилку и уметь вести переговоры, ведь наши клиенты входят в число самых умных и успешных людей мира, а потому общаться с ними нужно соответствующим образом.

Я всегда говорю будущим брокерам, что эта работа — не просто продать лодку. Она подразумевает долгий и очень трудный процесс. Все успешные брокеры (по крайней мере, у нас во Fraser Yachts) — настоящие трудяги, и это у них в крови. Поэтому, приходя в профессию, готовьтесь много учиться и много работать!

Вам не кажется, что из-за дефицита яхт клиенты стали менее привередливы в их выборе?

Одно из важных изменений, произошедших в яхтенной индустрии, связано с тем, что сегодня клиенты отлично разбираются в лодках и вообще в яхтинге. Они читают книги, просматривают Интернет, общаются с брокерами и очень хорошо подготовлены.

Когда вы покупаете яхту, то в итоге делаете выбор просто исходя из того, нравится она вам или нет. Во многом это чисто эмоциональная покупка. За все время работы я ни разу не встречал человека, который купил бы какую угодно яхту просто потому, что она ему нужна: люди всегда выбирают ту, что им больше по вкусу. Бывает, наиболее предпочтительный вариант слишком дорог или эту яхту уже продали, тогда люди берут вторую или третью лодку в своем списке. Благодаря современным технологиям мы можем предельно сузить выбор до нескольких наилучших вариантов.

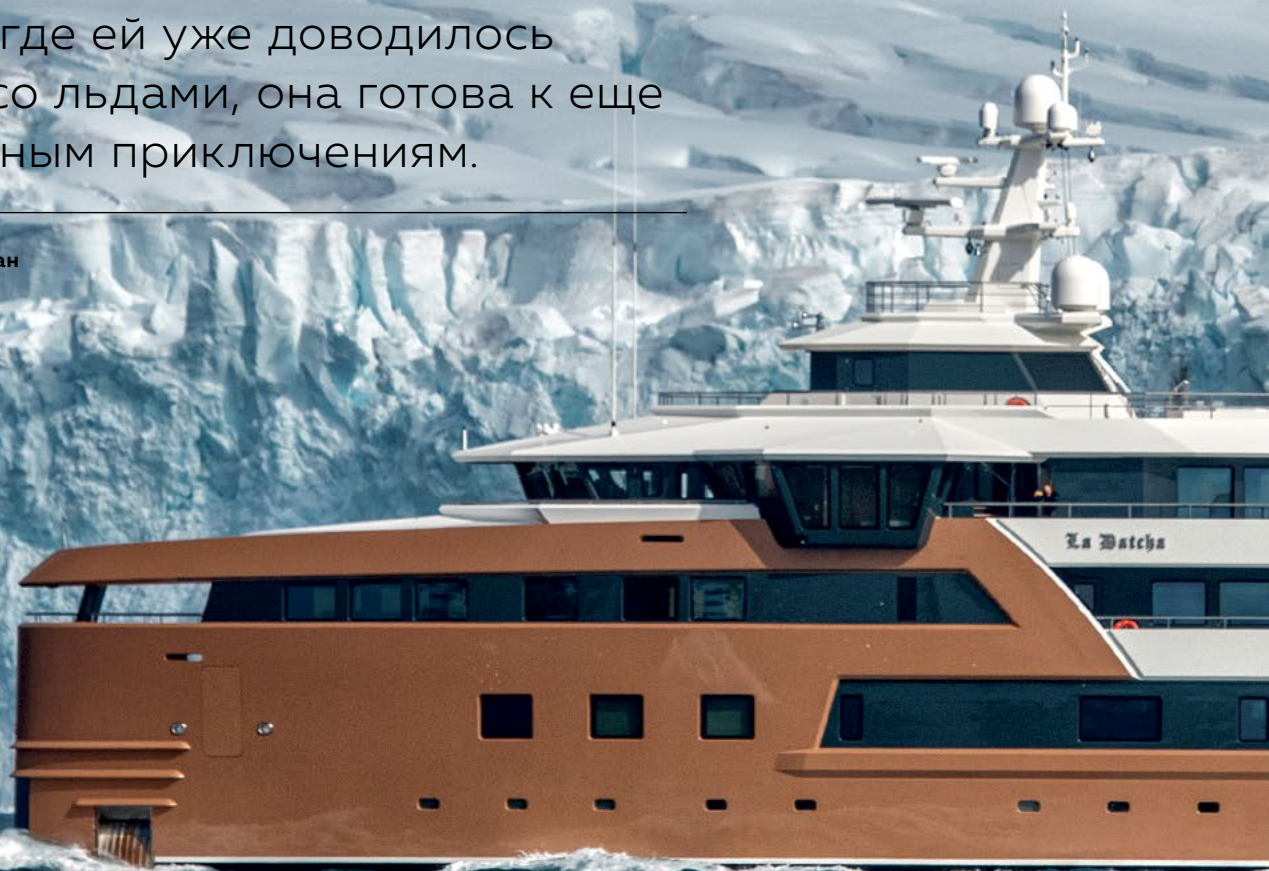
Отсюда мораль: не жди и покупай ту, что приглянулась?

Вы знаете, это действительно так! Причем это правило справедливо и для продавцов, ведь первое предложение зачастую лучшее, если речь, конечно, идет о рыночной цене. **МВУ**

ОБРАТНАЯ СТОРОНА ПЛАНЕТЫ

В начале декабря *La Datcha* под управлением Imperial Yachts начала чартерный сезон в Южном полушарии, став первой яхтой Damen SeaXplorer в Антарктиде. После насыщенного лета на Камчатке, где ей уже доводилось встречаться со льдами, она готова к еще более серьезным приключениям.

Текст: Антон Черкасов-Нисман
Фото: Imperial Yachts



Для многих людей, причастных к созданию многоцелевых экспедиционных яхт Damen SeaXplorer, появление *La Datcha* в Антарктике — событие знаковое. Когда она вышла из Пунта-Аренаса и взяла курс через пролив Дрейка в бухту Нэко, что на восточной стороне залива Энворд, фотографии яхты разлетелись через мессенджеры по нескольким континентам, где живут и работают те, кто помогал верфи проектировать и оснащать этот эксплорер.

«Помню, рассматривая первые эскизы и чертежи SeaXplorer, я пытался представить, как будет выглядеть то или иное помещение в реальности, и теперь видеть *La Datcha* в действии реально круто! — рассказывает Бен Лайонс, генеральный директор компании EYOS Expeditions, уже много лет организующей яхтенные экспедиции в самые удаленные и непростые акватории. — Мне сложно представить более подходящего заказчика, чем владелец *La Datcha*, ведь он отправляет яхту именно в те места, для которых ее создавали. Сейчас, накануне первого чартера, на борту семь наших специалистов: гиды, инструкторы по хелиски, пилоты вертолетов, дайверы, — и мы все очень рады тому, что первая SeaXplorer наконец-то пришла в Антарктиду».





Екатерина Павлова,

руководитель чартерного
направления Imperial Yachts

La Datcha сделала Антарктику еще более популярной для яхтенного чартера. На сегодня полностью забронированы сезоны 2021/22 и 2022/23; более того, образовалась очередь из гостей, которые просят открыть бронь на 2023/24, хотя изначально мы этого не планировали. Такое количество запросов — рекорд среди яхт, ходящих в чартере в этом регионе (на некоторых еще есть свободные даты).

Нашим гостям очень нравится этот регион — он действительно уникален. Когда у нас зима, там полярное лето и самый длинный световой день, а значит, максимум возможностей увидеть все самое интересное. К примеру, мы предлагаем выйти на тендере и посмотреть на пингвинов, китов и других животных с близкого расстояния, совершить скитуринг по заснеженным просторам, полюбоваться голубым льдом.

ОНА ТАКАЯ ОДНА

Чуть ли не за полгода до начала лета в Южном полушарии компания Imperial Yachts, в управлении которой находится *La Datcha*, объявила о том, что весь антарктический чартер в этом сезоне распродан. Это и не удивительно, ведь частных суперяхт с такими возможностями в мире единицы, и если гости хотят покататься на горных лыжах или погрузиться в глубоководной мини-субмарине, то альтернатив в общем-то и нет.

«Мы начали готовиться к приходу *La Datcha* в Антарктиду еще прошлой весной, когда подали первые заявки на получение разрешений, — вспоминает Бен Лайонс. — Подготовка к подобным экспедиционным круизам — длинный и многоэтапный процесс, включающий массу закулисной работы и непрерывное общение с людьми, чтобы в нужный момент все были готовы на 100%. Надо продумать логистику, понять ожидания гостей, подобрать профильных гидов, составить списки вещей. Далее — члены экипажа: они должны понимать важность и нюансы биологической обработки, знать, как будут проходить дни, иметь на мостике необходимые карты и программное обеспечение, ведь многие районы там скверно картированы. Отдельная тема — хелискиинг, для которого во многом и строилась *La Datcha*. Это будет второй случай в истории, когда судно сможет легально обеспечивать занятия этим экстремальным видом спорта в Антарктиде».

В отличие от круизных лайнеров, яхта будет принимать гостей сразу на Антарктическом полуострове, то есть им не нужно будет тратить два-три дня на переход из Ушуайи. В нынешнем сезоне маршруты чартеров спланированы исключительно в этом регионе, и яхта станет спускаться вдоль побережья полуострова за Южный полярный круг.

По словам Бена Лайонса, благодаря автономности и лучшей готовности судна к суровым условиям пассажиры смогут увидеть места, куда не доходят лайнеры и обычные яхты. «Важно понимать, что сама по себе автономность судна — это еще не все, — подчеркивает он. — Дело не столько в том, как далеко сможет зайти судно, а в том, в какую погоду на нем все еще будет комфортно».

В Антарктиде часты внезапные плотные и холодные кatabатические ветры. Их еще называют падающими, и дуют они обычно вниз к воде по течениям ледников. Такой ледниковый ветер — серьезная угроза для небольших парусных яхт, которым приходится немедленно искать укрытие, но мореходная *La Datcha* может продолжить движение, не меняя маршрут. Более того, с нее гораздо проще организовать высадку на берег, когда условия далеки от идеальных, а значит, гостям не придется сожалеть о том, что они пропустят что-то интересное.

МОРЕ
АМУНДСЕНА

прол. Дрейка

ЮЖНЫЙ ОКЕАН

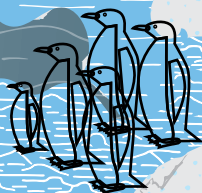


ЮЖНЫЙ ПОЛЯРНЫЙ КРУГ

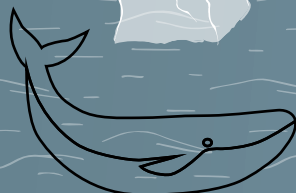
АНТАРКТИЧЕСКИЙ ПУТЬ



МОРЕ БЕЛЛИНСГАУЗЕНА



МОРЕ УЭДДЕЛЛА



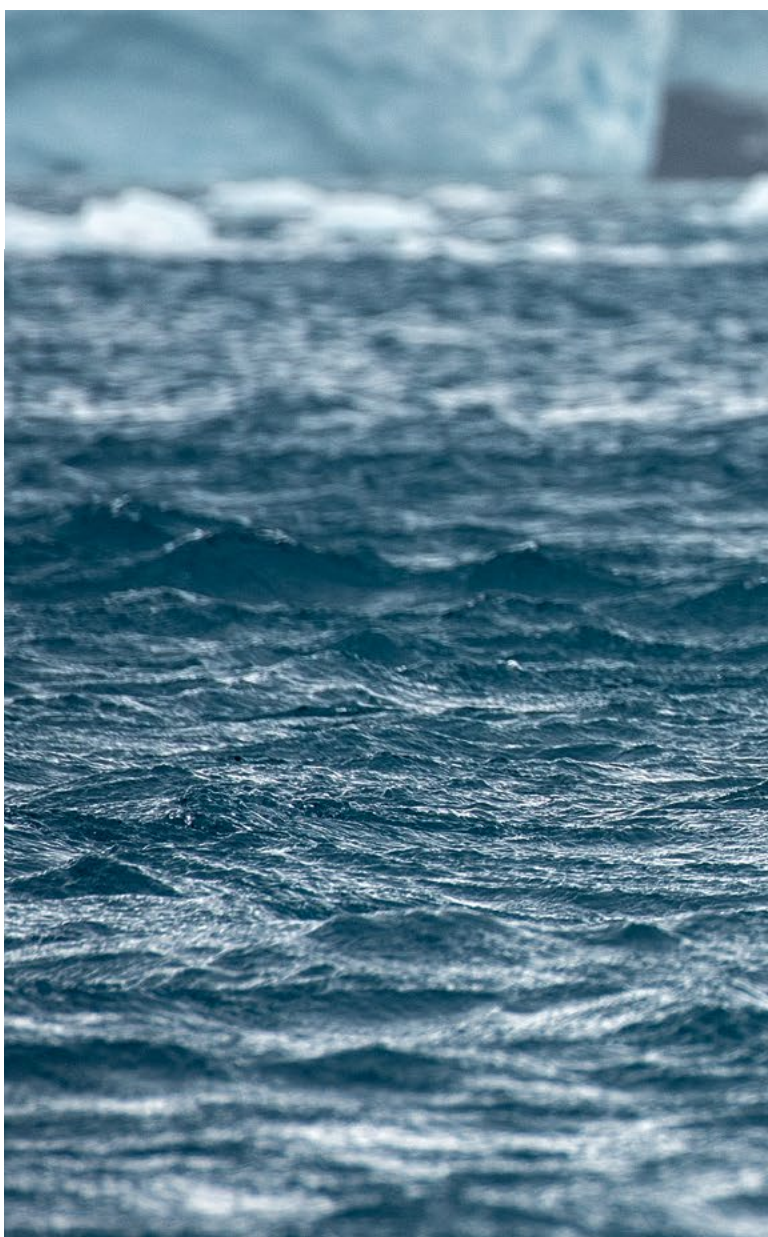
АНТАРКТИДА



ЧТО МОЖНО И ЧТО НЕЛЬЗЯ?

Команда EYOS Expeditions, которую привлекли к обеспечению антарктического чартера *La Datcha*, лучше многих знакома с этим регионом и особенностями сезонной обстановки. В Антарктиде действует достаточно много ограничений, и часто для, казалось бы, безобидных действий необходимо разрешение. Например, по всему континенту запрещено одновременно высаживать на берег более ста человек; для яхты это не актуально, но нужно рассчитать маршрут так, чтобы не оказаться в желаемом месте одновременно с круизным лайнером. Кроме того, здесь нельзя запускать даже любительские дроны, ведь они могут вызвать панику у животных и птиц, что нередко заканчивается гибелью молодежи. У EYOS Expeditions есть соответствующее разрешение, и они знают, где и как нужно летать, чтобы не навредить местным обитателям.

Компания может даже организовать полет на Южный полюс, однако на легких вертолетах, которые несет *La Datcha*, сделать это не получится: слишком большое расстояние. Тем не менее за счет того, что вертолетов на борту два, радиус потенциального охвата все равно получается довольно большой, и, что важно, им разрешена посадка на высокогорье. Большинство приезжающих в Антарктиду людей даже и не мечтают о том, чтобы посмотреть на нее с высоты, и вынуждены довольствоваться катанием на ледяных с прибрежных склонов, тогда как *La Datcha* может предложить пассажирам уникальные впечатления. Как замечает Бен Лайонс, получить разрешение на посадку в горах и на ледниках сложнее всего, поскольку требуется подготовить чуть ли не стостраничный документ, где подробно расписаны все ключевые процедуры, в том числе меры безопасности и спасения.



Еще один строгий запрет связан с охраной Антарктиды от интродуцентов. «Стоит помнить, что на берег здесь нельзя брать никакую еду, поэтому привычных пикников не бывает, — поясняет Бен Лайонс. — Более того, перед высадкой у всех тщательно проверяют одежду, рюкзаки и прочие вещи, в которых насекомые или семена растений, случайно привезенные из других мест, могут незаметно “эмигрировать” на сушу и прижиться там».

Также Бен не советует брать с собой любую одежду, которую не хотелось бы намочить. Ветер и брызги — неотъемлемая часть поездки на тендерах, и одеваться нужно соответствующим образом. На борту *La Datcha* есть запасная экипировка (парки, сапоги), но всем гостям заранее предоставляют перечень снаряжения, которое желательно привезти с собой. Кстати, вдобавок идет еще и список книг, которые помогут более полно понять Антарктиду и подготовиться к поездке. Конечно, гиды на *La Datcha* расскажут об истории освоения материка, его географии, геологии и животном мире, но это не заменит вдохновения от таких произведений, как, например, *Alone in Antarctica* британки Фелисити Эштон, которая стала первой женщиной, в одиночку пересекшей Антарктиду на лыжах, и, разумеется, сочинений великого Эрнеста Шеклтона.

Погружаясь
у берегов
Антарктиды,
почти всегда
видишь то,
что до этого
не видел ни один
человек —
в буквальном
смысле



Радиальные экспедиции на тендерах и высадка на берег требуют хорошего снаряжения

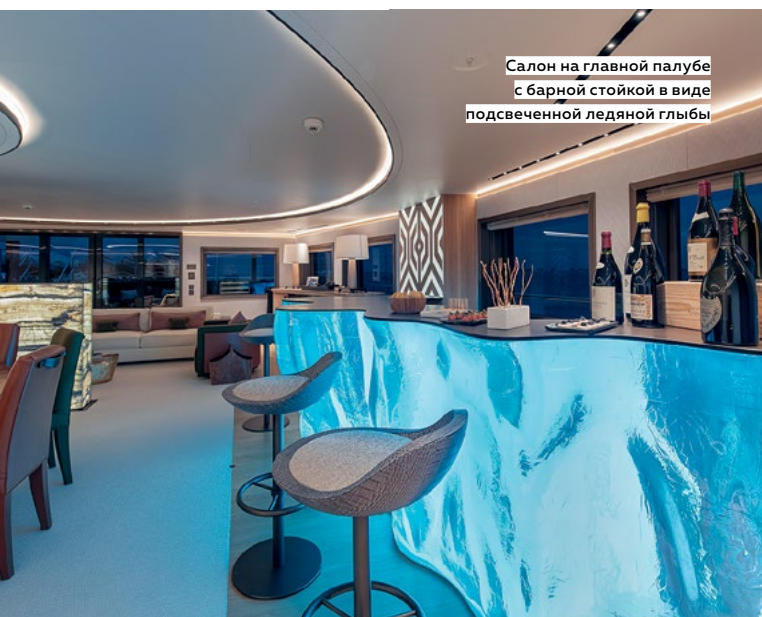


Джакузи с горячей водой на открытой палубе – только часть спа-возможностей La Datcha





На борту есть специальный салон, где проводят брифинги и гости делятся впечатлениями после насыщенного дня



Салон на главной палубе с барной стойкой в виде подсвеченной ледяной глыбы



Шеф-повар позаботится о том, чтобы гостям на борту было не только интересно, но и вкусно

ВПЕЧАТЛЕНИЙ, ЕЩЕ ВПЕЧАТЛЕНИЙ!

О природном богатстве и красоте Антарктиды сняты десятки фильмов, но ни один из них не заменит личного опыта. За шанс погрузиться в глубину Южного океана в подводном аппарате многие отдали бы все что угодно, а для пассажиров *La Datcha* это лишь одно из возможных развлечений. По пути с Камчатки яхта забрала в Сингапуре свою мини-субмарину, которую оставила там перед заходом в Россию, и, как рассказал Бен Лайонс, гости очень заинтересованы спуститься в ней под воду. «Надеюсь, у них получится выполнить несколько глубоководных спусков, — говорит он, — мы для этого тоже все подготовили. Только вообразите: погружаясь там, почти всегда видишь то, что до этого не видел ни один человек — в буквальном смысле. А кто знает, что там на дне? Поэтому каждый раз это настоящее приключение, которое невероятно будоражит воображение!»

Сотрудники EYOS Expeditions уже лет двадцать ныряют в Антарктике и знают места, где, опускаясь у отвесных скальных стен, можно увидеть, например, бескрайние сады мягких кораллов и другую живность. Конечно, не стоит ожидать, что рядом будут резвиться киты, но вот встретить гигантских медуз или диковинных рыб вполне возможно. Жизнь в этом ледяном океане есть, просто нужно захотеть ее увидеть.

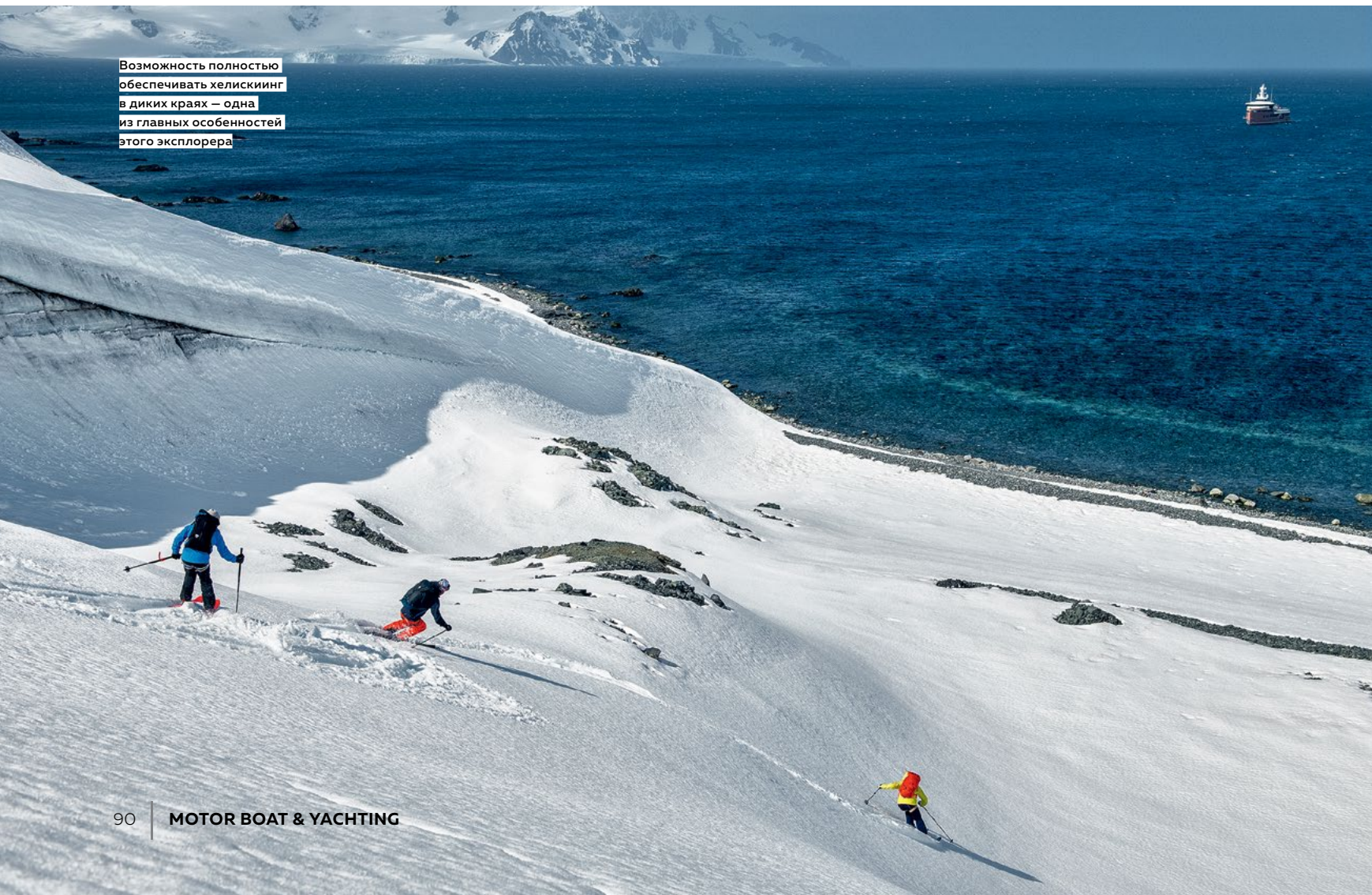
Мало кто знает, что в Антарктике находятся два действующих вулкана, один из которых расположен на острове Обмана. Этот подковообразный кусочек суши диаметром чуть менее десяти миль представляет собой кромку гигантской кальдеры, и залив Порт-Фостер в ее центре служит прекрасной якорной стоянкой. Некогда здесь располагалась база первой научной антарктической экспедиции и китобойная фактория, а позднее на острове обосновались исследовательские станции разных стран. Там вполне можно заночевать, правда, экипажу нужно быть готовым к тому, что наутро яхту придется отмывать от вулканического пепла.

Остров Энтерпрайз тоже был китобойной базой, и теперь ржавый остов затонувшего у его берегов норвежского судна *Gouvenoren* служит единственным пирсом в Антарктике, поэтому летом здесь собирается «бутерброд» ошвартованных борт к борту парусных яхт. Китов в этих местах сегодня уже никто не преследует, и группы из нескольких десятков особей не редкость. Порой горбачи устраивают настоящие представления, всплывая из глубины парами по спиральной траектории и выпуская пузырьки воздуха, которые образуют своеобразную трубу, и в ее центре собирается их излюбленное лакомство — криль.

Спускающиеся вдоль западного побережья 600-мильного «пальца» Антарктического полуострова яхты стремятся пройти узким проливом Лемэра между материком и островом Бут. Пролив напоминает длинный фьорд, однако в начале лета его нередко заполняют айсберги, и тогда большинству судов приходится обходить остров с запада. Иногда в теплые дни на небольших ледяных глыбах, развалившись, отдыхают сытые тюлени-крабоеды,



Успокоители качки и специальные системы на яхте облегчают пилотам посадку на палубу



Возможность полностью обеспечивать хелискиинг в диких краях – одна из главных особенностей этого эксплорера



Побывав в Антарктиде, ваши дети поймут, почему пингвины никогда не встречаются с белыми медведями

но будьте готовы к тому, что эту идиллическую картину могут внезапно нарушить косатки. Они незаметно подплывают и снизу ударяют в лед, отчего ошарашенные лежебоки сыплются в воду, где тут же становятся обедом для китов. Кстати, совсем рядом, на острове Плено, находится «деревня» крупных папуанских пингвинов, которые ныряют за пищей на глубину до 200 метров и движутся под водой быстрее всех своих сородичей.

Оптимальная продолжительность чартера в окрестностях Антарктического полуострова с учетом возможностей *La Datcha* составляет порядка 10 дней. Этого хватит, чтобы опробовать основные возможности яхты, но совершенно недостаточно для того, чтобы заявить: в Антарктиде я видел все.

«Было бы здорово, чтобы кто-нибудь пересек на *La Datcha* Южный океан, зашел дней на пять на Южную Георгию и закончил чартер на Фолклендских островах, — говорит Бен Лайонс. — На всё про всё уйдет около 20 дней, и это будет действительно интересная экспедиция. Нам очень повезло, что в Imperial Yachts работает опытный менеджер по антарктическому чартеру, с которым мы уже сотрудничали несколько сезонов. Для нас это просто подарок, поскольку он знает наши возможности, и нам не нужно заново изобретать колесо, чтобы оправдать ожидания владельца и гостей. Кроме того, на *La Datcha* два чрезвычайно опытных и талантливых капитана, да и в целом отличная дружелюбная команда, поэтому я не сомневаюсь: сезон у яхты сложится поистине фантастический».



Не стоит думать, что чартер на *La Datcha* окажется сродни полярным экспедициям шхуны «Фрам», но впечатления от путешествия в Антарктиде на этой яхте точно станут неповторимыми. Ну а пожелание всем, кто отправляется в Антарктиду, только одно: проживайте каждый момент предельно полно и глубоко, наслаждайтесь отрывом от цивилизации и близостью к природе, напитывайтесь знаниями и старайтесь меньше хвататься за фотоаппарат и телефон. Они от вас никуда не денутся, а встреча с Белым континентом может выдаться единственной... МВУ



РИКАРДУ ДИНИШ

Португалец Рикарду Диниш прошел под парусом более 100 000 миль. Он предпочитает одиночные плавания и совершил множество экспедиций, продвигая Португалию по всему миру. Кроме того, Рикарду — писатель и бизнесмен, автор и организатор тренингов по психологии поведения, киноактер... Удивительно, сколько у этого довольно молодого человека профессиональных навыков, как много энергии и жизненной силы. А еще он приятный собеседник, интересно рассказывающий о себе и людях, с которыми связан.

Текст: **Ирина Зелеранская**
 Фото: **Антониу Медейруш**
 Рисунок: **Андрей Андреев**

С чего все началось?

С того, что я родился португальцем. (Смеется.) Мне кажется, страсть к морю у нас в генетическом коде. Но не у всех. Например, мой отец так и не научился плавать. Раннее детство я провел на пляже Капарика под Лиссабоном, после развода родителей переехал с отцом в Лондон. И когда мне было лет восемь, я сказал отцу, что однажды пойду в кругосветку под парусом. В 19 лет я вышел в первое одиночное плавание по Северной Атлантике, провел в море 47 дней и убедился, что это — точно мое, но мне надо многому научиться. В том числе умению привлекать финансирование для своих экспедиций.

И как, удается?

Я до сих пор не нашел того, кто готов оплачивать мое увлечение. А если серьезно, я верю в партнерство и синергию. Для меня яхта — это не спорт, а миссия. Так я могу рассказать миру о Португалии, о ее истории и вкладе в освоение морей, об устойчивом развитии, альтернативной энергетике, важности охраны окружающей среды. Могу привлечь внимание к глобальным проблемам, которые касаются каждого на планете. Есть люди и компании, которые разделяют эти идеи: моя команда, мои партнеры и спонсоры.

Вы побывали во всех океанах?

Да, за исключением «нового», Южного Ледовитого.

И где вам уютнее? Если вообще слово «уют» применимо к одиночным путешествиям под парусом.

В Северной Атлантике. Это мой дом. Я хожу, почти не глядя на приборы: ориентируюсь по облакам, поведению птиц и дельфинов. Я был там десятки раз и научился чувствовать это место. И одновременно это страшные воды. Самые сложные моменты я пережил в Бискайском заливе.

Кстати, о навигации. Кто-то пошутил, что яхта одиночника — это плавучая кладовка с приборами...

Довольно точная характеристика. Для одиночного путешествия на яхте нужно иметь все, что необходимо, плюс план «Б». У меня обычно тройной запас воды, двойной запас пищи, опреснитель воды и комплект для ремонта паруса. Судно не должно быть большим — оно должно быть достаточным для путешествия. У меня 20-метровая яхта на 12 тонн, и для одного она великовата. Обычно на такой работает экипаж из 6–8 человек. Мы нашли ее брошенной во Франции и дали ей новую жизнь. Над ней долго работала моя техническая команда. Яхта изнутри обшита пробкой, которая поглощает звук и поддерживает комфортную температуру. У меня есть даже маленький «огород», где я выращиваю зелень.

А вот в первую одиночную экспедицию в Бразилию я пошел на настоящей «консервной банке». На судне не было ни окон, ни дверей, ни кухни, ни санузла. Закончилось все тем, что однажды ночью я столкнулся с контейнеровозом и дрейфовал, пока меня не подобрала.

Как выглядит обычный день в одиночном плавании?

10–15 минут сна. Просыпаешься, проверяешь, все ли в порядке, правишь паруса — и так далее. Если яхта несчастливая, если нет гармонии между ней и океаном, ты не можешь ни расслабиться, ни отдохнуть. Но при этом нет ощущения рутины. Каждый день, каждый момент разные. Яхта — очень чувствительный инструмент, малейшее изменение влияет на скорость. Я часто с ней разговариваю. Как люди наделяют личностью машины, так и я считаю, что моя яхта — женский персонаж со своим характером. И мне кажется, она благодарна за то, что мы ее спасли.

Как вы справляетесь с одиночеством?

Ну, мне всегда есть с кем поговорить: яхта, ветер, океан, я сам, в конце концов. Во мне живут два человека: морской Рикарду и земной Рикарду. Морской Рикарду — визионер, человек, который хочет невозможного. Земной — скрупулезный и практичный, делает мечту реальностью.

Не буду отрицать — у меня были панические атаки и приступы отчаяния. Например, во время экспедиции Лиссабон — Дакар я пережил трое суток шторма в открытом море, без сна и еды, со сломанным авторулевым. Я не знал, когда это закончится и выдержит ли такое испытание яхта. Но точно знал, что никто не придет мне на помощь и все зависит от меня.

Что вас поддерживало?

Вера в то, что моя миссия значительнее меня. Я выхожу в море не для развлечения и не для собственного удовольствия. Когда я поднимаю флаг Португалии, чувствую невероятную гордость и ответственность.

Как земной Рикарду помогает морскому Рикарду реализовывать проекты, которые кажутся невозможными?

Я начал зарабатывать, когда мне было 8 лет: продавал пончики на пляже. В двенадцать у меня была первая «компания», в девятнадцать я ушел в море — на свои деньги, через два года стал капитаном судна на Карибах. Я не говорю, что каждый должен быть таким. Чтобы сделать этот осознанный выбор, надо знать, кто ты и чего хочешь. Множество людей обменивают свою свободу на зарплату. Моя большая удача в том, что в 11–12 лет я понял: сценарий «хорошие оценки — университет — хорошая работа» не для меня. Однако мама заставила меня поступить в университет. Я чувствовал себя очень несчастным, хотя честно старался быть хорошим сыном. Меня хватило на полтора года, а потом я сбежал в море.

С тех пор прошло 25 лет. Бывало всякое: в Германии я три месяца жил на улице, в одной из экспедиций провёл 24 дня, не видя земли, терял деньги инвесторов... Для меня деньги — это семена. Семена нужны, чтобы их сеять. Малую часть из них я использую в пищу, какая-то часть точно не взойдет, но те, что вырастут, могут принести очень неожиданные плоды. Это естественный подход. В природе ни одно животное не делает запасов на 10 лет вперед. И я чувствую себя гораздо более свободным, потому что

мне не нужно охранять мои «запасы». Если завтра я посчитаю, что с меня хватит морских приключений, — больше не выйду в море. Если завтра меня пригласят участвовать в голливудском кинопроекте — пойду с радостью. Надо только придумать, как перевезти туда моих детей и отца.

Цель любого бизнеса — зарабатывать деньги, а вы говорите о личной свободе. Как это сочетается с вашими выступлениями в качестве мотивационного спикера для крупнейших компаний?

Уже больше 20 лет моя годовая аудитория — 30 тысяч человек, и это только те, кто лично присутствует на моих выступлениях. Раньше меня приглашали как диковинку, необычного человека, одиночку, который покориł стихию. И каждый раз я говорил о том, насколько важна для меня моя команда и умение работать на общий результат. Команда должна предусмотреть максимум возможных ситуаций, найти оптимальные решения. Каждый раз я уходил со сцены с ощущением, что мог бы сделать больше. Что моя история — это не только рассказ о приключениях и успехе, этакая сказка на ночь для бизнесменов. Что я мог бы поделиться тем, чему научился в море, с теми, кто работает на твердой земле.

Десять лет назад моей основной целью стало создание благоприятного рабочего климата в бизнес-структурах. Я начал глубже изучать компании, собирать данные и учиться читать между строк. Очень часто запрос, который я получаю от людей или компаний, не выражает их истинных потребностей. Они просто не умеют облечь его в слова. Мое выступление длится 45 минут, но подготовка к нему занимает недели.

Мой опыт одиночных плаваний стал невероятно востребованным во время пандемии. В каждой экспедиции я нахожусь в условиях самоизоляции. В этом году я рассказывал об этом сотрудникам Microsoft и EY, дал множество интервью, в которых говорил о механизмах выживания в экстремальных условиях.

Пандемия перевернула все с ног на голову. Один из ваших проектов был отложен, и вы «застряли» на суше. Чем занимались?

Кино! Даже морской Рикарду не мог представить, что так будет. Фильм «Джокер» произвел на меня такое сильное впечатление, что я почувствовал необходимость что-то предпринять. Позвонил подруге-гримеру и попросил ее сделать мне макияж как у Хоакина Феникса. Мы сели на ступеньках какой-то церкви поздним вечером, она скомандовала «Мотор!», и я начал говорить. Я даже не помню, что именно было в монологе. Потом мы отправили видео нашему монтажю. Он сказал, что ему тут не с чем работать — эта запись не нуждается в редакции. И по хронометражу получилось 11 минут и 11 секунд. Я был заморожен мистикой этих чисел.

Мы залили видео в соцсети и получили очень эмоциональный отклик. Были даже приглашения к работе над

Во мне живут два человека: морской и земной Рикарду. Мне всегда есть с кем поговорить: яхта, ветер, океан, я сам, в конце КОНЦОВ



телесериалами. Я ходил на пробы, но честно всех предупредил: «Я же не актер, у меня другая работа». Ходил скорее из вежливости. И вот мне присылают сценарий о школьном учителе английского, который впадает в депрессию после смерти матери. Он живет в маленькой деревне и увлекается живописью. Однажды в магазине он случайно встречает двух девочек-беженок. Неясно, как они оказались в португальской глубинке: очевидно, случилось что-то плохое... Это история о том, как человек, переживающий потерю, помогая другим, излечивается сам.

Роль учителя стала моим полноценным актерским дебютом. Я готовился к нему так же тщательно, как к экспедициям: брал уроки актерского мастерства и живописи. Одним из моих преподавателей была русская художница Ирина.

Фильм *Firar* («Беженец») был выпущен в июле и уже взял специальный приз на международном кинофестивале в португальском городе Аванка. Но я рассчитываю на мировой масштаб. Больше того, у меня в работе уже следующая картина. **МВУ**



Корейский
полуостров
омывают
три моря,
и одно из них
великолепно
подходит для
путешествий
на яхтах



ЯХТИНГ ПО-КОРЕЙСКИ

한국요트세일링

Южная Корея – страна от Москвы и Петербурга далекая, но это не значит, что ее с Россией не связывают яхтенные узы. Для жителей Дальнего Востока она, быть может, не менее важна, чем, например, Финляндия для наших столиц, поскольку именно в Корею уходит зимовать существенная часть приморского флота. При всей непохожести Южной Кореи и России обе они находятся в самом начале пути развития яхтинга. Именно поэтому мы решили рассказать вам о том, чем живет в этом плане Страна утренней свежести.

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**

Фото: **Кирилл Невоструев, Sasha Don (@wasabi2310),
envato.com, shutterstock.com**

Южная Корея — совершенно не яхтенная страна, однако там существуют давние традиции мореплавания. Сформировались они на развитом рыболовном флоте, тогда как яхтинг в его современном понимании — явление для Кореи довольно новое. Как и в России, он стал набирать обороты в 1990-х, когда государство, разглядев экономический и социальный потенциал этой отрасли, начало постепенно стимулировать ее рост.

«Корейцы — не морская нация, и, подобно китайцам, они воспринимают океан как враждебную стихию, — поясняет Дмитрий Антоненков, петербургский экспат и яхтсмен, живущий в Корее с 2008 года. — Они даже купаются в одежде и только в отведенных для этого местах у самого берега, когда официально открыт купальный сезон. При этом у страны есть и природные, и экономические условия для развития яхтенного спорта и отдыха».

Корейский полуостров омывают три моря. Желтое на западе — сравнительно мелкое, с пологим донным рельефом и большими приливно-отливными перепадами (до 11 м). Оно не лучшим образом подходит для яхтинга, ведь осушаемая в отлив литораль местами тянется там на километры, а сильные течения усложняют навигацию и бесконечно таскают по дну песчаные банки. Вода в Желтом море сравнительно чистая лишь весной, поэтому яхты в Корее «обитают» преимущественно на юге, в более теплой акватории Восточно-Китайского моря от Мокпо до Пусана, где природа создала множество скалистых островов и фьордовых заливов, составляющих национальный парк Hallyo Sudo Waterway. В то же время береговая линия на Восточном море (не стоит при корейцах называть его Японским, чтобы не задеть их патриотические чувства) достаточно ровная, лишена естественных укрытий и омывается холодным северным течением, поэтому она в большей степени годится для серфинга.

«У нас масса мест для отдыха на воде, но даже сами корейцы этого толком не понимают, — говорит Хан Ким, яхтсмен и основатель небольшого яхт-клуба в городе Йосу. — В Корее порядка 360 островов и обилие бухт, а вот яхтенной инфраструктуры так пока и нет, поэтому единственный вариант стоянки — на якорю».

Хан Ким поступил в университетскую яхтенную секцию в 1994 году, когда в Корее практически не было марин и этим спортом могли свободно заниматься лишь члены национальной олимпийской сборной, которую финансировало государство. Так обстояли дела во многих азиатских странах, и яхтсменам-любителям не приходилось надеяться на какую-либо поддержку. Закончив учебу, Хан почти потерял связь с яхтингом, но позже, перебравшись на несколько лет в США, вспомнил о своем хобби, а когда вернулся в Корею в 2012 году, там уже появились первые яхт-клубы.

«Сегодня к яхтингу в Корее имеют отношение две государственные структуры, — рассказывает он. — С одной стороны, это Министерство спорта, отдыха и туризма, которое больше печется о его спортивной стороне. С другой — Министерство морского и рыбного хозяйства, которое изначально занималось морскими ресурсами, но в какой-то момент принялось переоборудовать мелкие



Полторакилометровый пляж Гуангалли в Пусане лишен привычной европейцу пляжной инфраструктуры

рыбачьи порты в марины, поскольку рыболовная отрасль сейчас переживает упадок. Министерства успешно сотрудничают друг с другом и поддерживают регаты, но я считаю, что результаты их кооперации могли бы стать куда более впечатляющими».

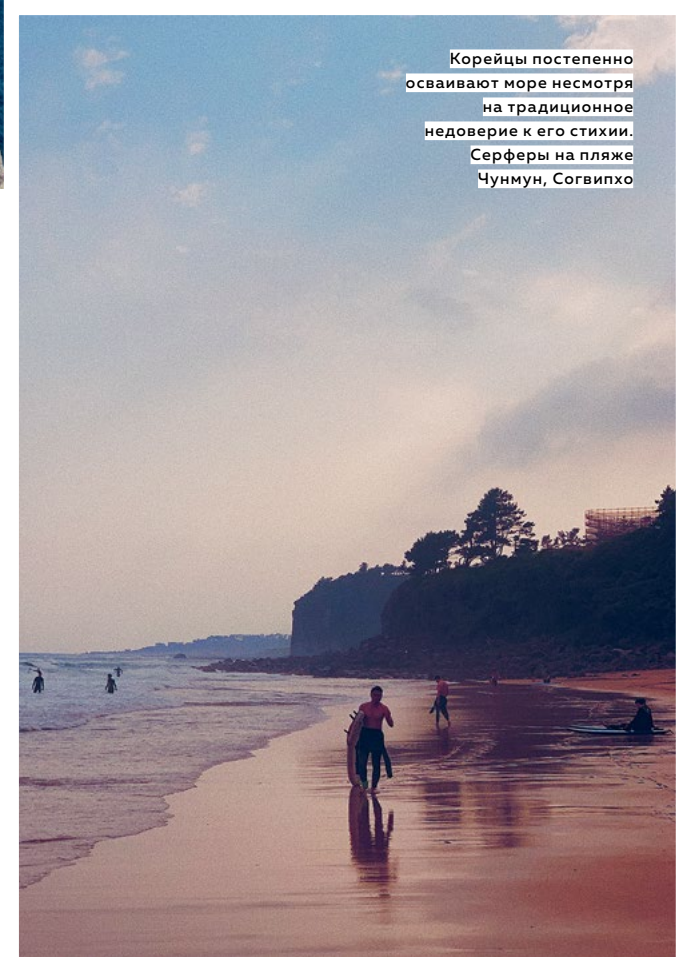
Корейские власти действительно помогают яхтингу вставать на ноги по многим направлениям: финансируют строительство яхтенных портов, выделяют гранты на малое судостроение, поддерживают инкубаторы профильных бизнесов, — однако на формирование полноценной и самодостаточной яхтенной индустрии требуется время.

Нужно оно и самим корейцам, которым еще предстоит развить культуру пользования яхтами и отдыха на воде. В Корее, как и у нас, яхтинг пока считается увлечением богатых людей. «Так и есть, — подтверждает Хан Ким. — Большинство владельцев новых яхт, с которыми я знаком, весьма состоятельны, однако существует выраженный средний класс, который может позволить себе японские лодки стоимостью порядка \$ 20 000 на вторичном рынке».

«Корейцы — очень открытая нация, — делится наблюдениями на этот счет Дмитрий Антоненков. — Страна у них маленькая, все всегда на виду. Конечно, жители иногда



Южное побережье
острова Чеджу,
главного корейского
курорта в 90 км к югу
от материка



Корейцы постепенно
осваивают море несмотря
на традиционное
недоверие к его стихии.
Серферы на пляже
Чунмун, Согвипхо

не прочь продемонстрировать свой статус, например, приобретая членство в гольф-клубе, но из-за острого дефицита земли и дороговизны недвижимости у некоторых клубов здесь даже нет своих полей». Это накладывает отпечаток на то, какие лодки покупают корейцы. Держать лодки за границей у них не принято, равно как и заводить себе что-то большое. «Не думаю, что в Корее найдутся яхты длиннее 100 футов, — говорит Хан Ким. — Насколько мне известно, самая крупная моторная яхта длиной около 80 футов принадлежит сыну основателя авиакомпании Korean Air. Плюс еще две лодки Azimut схожей длины, которыми тоже владеют корейцы. Вот и весь наш «крупный» флот. Яхтинг как вид отдыха тут настолько молод, что даже топ-менеджеры Samsung и Hyundai не покупают себе большие лодки. Если не ошибаюсь, первая в стране «суперяхта» появилась у Кима Ву Чонга, основателя Daewoo, и длиной она была около... 70 футов. Когда его компания обанкротилась, он вынужден был продать ее, кажется, кому-то из России».

Не меньше удивляет корейская модель эксплуатации яхт, которая, впрочем, характерна для целого ряда азиатских стран.



Гигантская рука в Хомиго. Корейцы обожают устанавливать разнообразные арт-объекты



Корейские яхтсмены стараются соблюдать негласные морские правила и весьма дружелюбны



Типичная корейская рыболовецкая шхуна в гавани города Мокпо



Русские матрешки на площади Санкт-Петербург в Инчхоне



Маяк на острове Комундо



Марина в городе Хвасон, расположенном немного южнее Сеула



Уллындо, небольшой
уединенный остров
между Кореей
и Японией

«Навигация в Корее фактически круглогодичная, — рассказывает Дмитрий Антоненков. — Если рубка или салон отапливаются, ходить можно с середины января до конца ноября, однако так поступают преимущественно иностранцы. У местных жителей сезон не превышает полугодя, но чаще всего они вообще никуда не выходят. Яхты простаивают в маринах, обрастая ракушками и становясь непригодными для эксплуатации. Хозяева иногда приезжают что-то проверить, но этим все и ограничивается. Впрочем, есть и такие, кто использует лодку у причала как дачу или изредка выходит на ней порыбачить. Вы спросите: зачем вообще они покупают яхты? Думаю, просто потому, что могут себе это позволить».

Хан Ким — нетипичный кореец, который использует свою яхту круглый год, чтобы получить от нее максимальное удовольствие. Дело в том, что летом ветра тут обычно слабые, поэтому под парусом лучше всего ходить поздней осенью и зимой, когда из Сибири дует холодный, но устойчивый северо-западный ветер.

«Люди у нас действительно не очень понимают, что делать с яхтами, — смеется Хан. — В Европе народ на целый день отправляется на лодке на пляж или на пикник, а здесь выходят лишь на часик, покрутиться рядом с мариной и посмотреть на город с воды. Аренда яхты с целью пойти куда-то дальше — большая редкость, хотя возможностей куча!»

«Бывает, что лодки в Корее покупают для бизнеса, чтобы за небольшую плату катать всех желающих, — дополняет Дмитрий Антоненков. — Порой доходит до фарса: в штиль яхта с поднятыми, но висящими, как тряпки, парусами берет пассажиров с причала, делает кружок под мотором, высаживает всех обратно и грузит очередную порцию. Есть также примеры, когда человек покупает дорогую яхту и на ее базе организует яхт-клуб, продавая своего рода таймшеры (около \$ 10 000/год за лодку 65–70 футов). При этом яхта может стоять в марине, откуда на дневную прогулку идти толком некуда».

Чтобы управлять яхтой, зарегистрированной в Корее, нужны национальные права. Оба наших собеседника отмечают, что, хотя в стране достаточно много школ, получение «корочек» судоводителя не всегда сопряжено с обретением знаний. Те, у кого уже есть опыт, могут сдавать экзамен экстерном (в том числе на английском), а новичкам предлагают пройти 40-часовые курсы теоретической и практической «подготовки». В общем, некие курсы ГИМС по-корейски.

Недалеко пока ушли и местные законы, регламентирующие регистрацию прогулочных судов. Мерилом «маломерности» в Корее выступает не длина судна, а его вместимость с граничным значением 25 рег. т. Таким образом, моторные яхты длиной более 55 футов уже вынуждены «вставать под регистр». В зависимости от мореходных качеств судно попадает в одну из категорий (по аналогии с RCD): для внутренних вод, прибрежного плавания (< 10 миль от берега), офшорные (требуются AIS, радар, регистрация маршрута) и океанские. Ну а поскольку большинство правил и требований безопасности для прогулочных судов в Корее пришло из мира контейнеровозов, можно не удивляться тому, что на офшорной яхте обязательны спринклеры системы пожаротушения... По словам Хана Кима, власти знают обо всех этих нестыковках, но провести любые изменения в неповоротливой корейской государственной машине так же сложно, как и у нас.

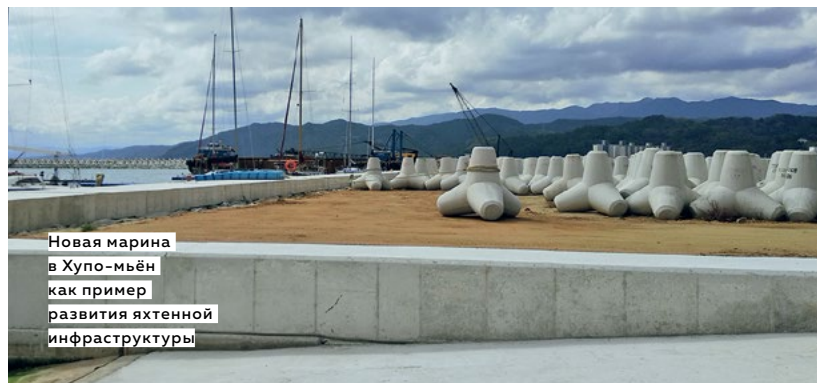
Удивительно и то, что, будучи лидером мирового крупнотоннажного судостроения, Корея почти не производит маломерные прогулочные суда.

«В стране всего около пяти верфей, пытающихся строить прогулочные лодки, но ни одна из них неотягивает до международных стандартов, — поясняет Хан Ким. — Все они прежде делали рыбацкие суда, а потому и яхты у них выходят такого же качества. В какой-то период компания Hyundai Yachts, связанная на заре своего существования с основателем «большой» Hyundai, получала миллионные субсидии от государства на развитие произ-

водства парусных и моторных яхт, но все закончилось тем, что сейчас она импортирует “Баварии”. При том, что вся страна ездит на новых, зачастую гибридных или полностью электрических автомобилях, разработкой “зеленых” лодок занимаются единицы».

Такой контраст объясняется отсутствием сколь-нибудь массового спроса на яхты, из-за чего и цены на них в Корее довольно высоки. В стране традиционно проходят две весенние яхтенные выставки: Korea International Boat Show и Busan International Boat Show, — но, по словам Хана Кима, они уже давно «сдуваются» из-за конкуренции друг с другом и при этом не хотят объединиться в крупное шоу.

Наибольшая яхтенная активность наблюдается в Инчхоне, Пусане, Йосу, а также на курортных островах Чеджу и Коджедо. Стоимость стоянки на последнем составляет чуть более \$ 200/мес., причем речь идет о маленькой, плохо защищенной от тайфунов марине с пластиковыми понтонами без электричества. «Выбирая такую стоянку, нужно готовиться к тому, что 3–4 раза в год придется прятаться от тайфунов, — говорит Дмитрий Антоненков. — Можно, конечно, платить в два раза больше и стоять в престижной марине в Пусане, но там нет свободных мест, и за ними всегда очередь, плюс оттуда далеко до островов. Поэтому о стоянке нужно начинать заботиться заранее, например весной, когда найти место проще. Вариант — перекупать места, но это значительно дороже. Дефицит причальных мест возникает из-за того, что у людей есть деньги, и они покупают себе стоянку сразу в нескольких маринах, чтобы приходиться туда в любое время. Впрочем, физически место у причалов почти всегда есть, поэтому временно приткнуться и провести пару ночей не проблема».



Новая марина в Хупо-мьён как пример развития яхтенной инфраструктуры



Морские «огороды» к западу от острова Джиндо хорошо видны даже на снимках со спутника



В сеульской марине доминируют моторные яхты и катера

Парусные яхты из России — частые гости в корейских акваториях



Намного сложнее найти яхтенный порт, где можно поднять судно на берег, чтобы, например, самостоятельно покрыть корпус необрастайкой. Дело в том, что марины в Корее почти всегда соседствуют с парками и другими зонами отдыха, поэтому на их территории действуют жесткие ограничения по шуму, пыли и т. д. То есть мойкой высокого давления пользоваться нельзя, пластик и тик шкурить нельзя, а если нарушить запрет, то полиция приедет по первой жалобе.

«С сервисом тут не очень хорошо — он слабо развит, и услуги по сравнению с Европой дорогие, — продолжает Дмитрий Антоненков. — Если двигатель отремонтировать еще можно, то со специфическим бортовым оборудованием уже сложнее. Кое-какие детали и комплектующие можно купить в местных интернет-магазинах с большой наценкой, но большую часть приходится заказывать из США. В маринах есть стационарные подъемники (~\$ 100 за спуск или подъем), или можно вызывать подъемный кран (~\$ 500). Российские яхтсмены, которые приходят сюда зимовать, зачастую просто арендуют кильблок на телеге с колесами и держат яхту на суше».

Из Владивостока в Корею все идут, как правило, одним курсом — на остров Уллындо, а оттуда уже расходятся кто куда. Этот маршрут позволяет миновать 100-мильную зону, которую северокорейцы считают своей. Если туда сунуться, то можно попасть в лапы к местным пограничникам. За решетку те, конечно, не посадят, поскольку останавливают яхты скорее для «галочки», но времени можно потерять изрядно, да и болтаться на волне у борта железного корабля неприятно — может вырвать утки и релинг, если неправильно привязаться. Кстати, береговая охрана и военные в Южной Корее тоже регулярно проверяют яхты даже в открытых для судоходства акваториях.

Гораздо опаснее могут оказаться дрейфтерные и брошенные сети, коих в этих водах не счесть. Осенью, когда идет рыба, в Восточном море уйма северокорейских рыбаков плюс тралят китайцы, чьи громадные «кошельки» иногда приходится обходить за полчаса. По словам Дмитрия Антоненкова, в Желтом и Восточно-Китайском морях тоже повсюду расставлены сети и всевозможные донные ловушки, которых бывает столько, что даже на месте тяжело найти проход, не говоря уже об использовании авторулевого. Ничего не поделаешь, ведь местные рыбаки исторически хозяйничают в прибрежной полосе и порой презрительно относятся к яхтсменам, считая их бездельниками.

Невзирая на сложности и тяжелый «якорь» традиций, яхтинг в Южной Корее постепенно входит в повседневную жизнь. С каждым годом лодок становится больше, открываются новые марины, и участвовать в регатах приезжают яхтсмены из соседних стран. Вряд ли Корея в скором времени превратится в азиатскую Финляндию или Нидерланды, но тот путь, который она проделала в этом направлении за короткий период, точно заслуживает уважения. **МВУ**



СТРАНСТВУЙ, ЭКСПЛОРЕР!



Explorer Yacht Summit, прошедший в ноябре в Яхт-клубе Монако, явился вторым по счету слетом представителей «экспедиционного» сегмента яхтенной индустрии, который мог бы стать очень специальным мероприятием, если бы крупные эксплореры в последнее время не претендовали на роль «первой скрипки» в сводном оркестре мирового прогулочного флота.

Текст: **Иван Голубев**

Фото: **Damen Yachting**

Damen Yachting
в последнее время
претендует на роль
лидера в сегменте
роскошных яхт-
эксплореров





Damen SeaXplorer 60 органично смотрится в самых разнообразных природных зонах



Купальная платформа на судах линейки Damen SeaXplorer не уступает по размерам таковой у классической суперяхты

«ЗЕЛЕННЫЕ» ТЕХНОЛОГИИ И НАУКА

Не так давно введенный по инициативе Яхт-клуба Монако показатель экологичности суперяхт Sea Index обретает поддержку ведущих участников рынка, в том числе Damen Yachting, которая в последнее время претендует на роль мирового лидера в сегменте роскошных яхт-эксплореров. Первое судно линейки SeaXplorer *Anawa* решили снабдить гибридной пропульсивной установкой на базе системы Siemens BlueDrive с генераторами переменного тока и батареями с защитой от пиковых нагрузок. Вслед за *Anawa* и остальные лодки SeaXplorer получают подобные системы, а также комплексные решения по очистке серых и черных вод и хранению мусора. Весомым может стать вклад эксплореров как плавучих баз для научных исследований и образовательных программ. Пример такого подхода — организация крупной (40 кв. м) гидробиологической лаборатории на строящейся Damen SeaXplorer 60.

Доктор Маттиас Йонас, секретарь Международной гидрографической организации, призвал владельцев эксплореров принять участие в глобальной программе батиметрических исследований. Ведь именно их яхты нередко оказываются в стороне от исхоженных морских путей, а картина дна все еще полна белых пятен; неудовлетворительно обследованы целые побережья. Премонстрировал спикер и проектный образец компактного устройства — черного ящика с сонаром, который способен сам вести запись параметров дна с борта яхты. Правда, есть законодательные проблемы, требующие урегулирования: коммерческие карты пока не могут пополняться данными, полученными подобной съемкой.

Участники дебютного саммита два с половиной года назад пришли к выводу, что в серьезные экспедиции на обычной, «белой» яхте ходить не стоит и что сегодня далеко не всякий «эксплорер» — на самом деле эксплорер, за что надо «поблагодарить» маркетологов. На нынешней встрече обсуждали динамику рынка этих яхт, проблемы безопасности экспедиций-путешествий и возможность «добровольной» батиметрии на благо общества. Во всех докладах красной нитью проходила и тема устойчивого развития альтернативных источников энергии. Инициатива исходила, как ни странно, от капитанов и владельцев экспедиционных яхт, которые, отправляясь на дизеле в удаленные уголки планеты, стали задумываться о балансе между «хотим увидеть» и «хотим сохранить».

РЫНОК

Сегодня количество экспедиционных яхт велико как никогда прежде — 344 судна длиной более 30 м; лидерами по владению такими лодками остаются американцы — у них 71 корпус, что неудивительно: по числу сверхбогатых людей США занимают первое место. По сравнению с 2010 годом доля построенных эксплореров выросла на 166%, причем 2018 год стал самым результативным — переданы заказчиком 23 корпуса. Рынок брокеражных эксплореров оживился в 2013 году (тогда сделки принесли 282,3 млн евро), но стабильным рост продаж стал лишь с 2018 года; 2020 год был отмечен продажей 54 корпусов на сумму 614,6 млн евро. Что касается флота яхт вместимостью свыше 500 рег. т, то его рост весьма заметен в последние несколько лет, и таких судов уже более сотни.



В отсутствие вертолета площадку SeaXplorer можно превратить в место для вечеринок с великолепным обзором



Вариант оформления пространства в корме главной палубы как дайв-центра

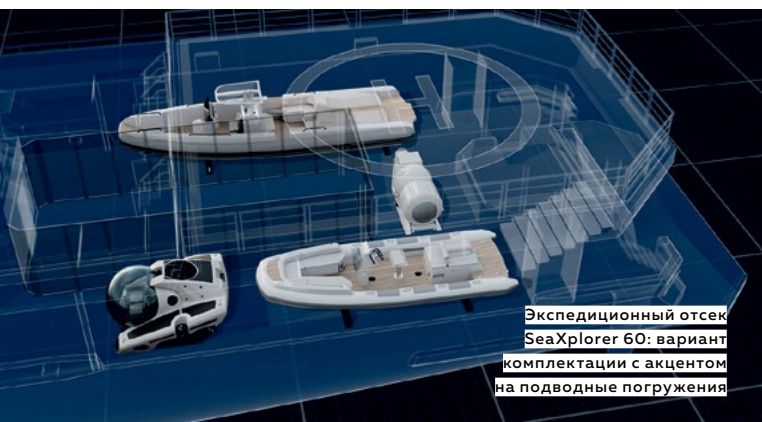
«И все же пока сегмент эксплореров остается нишевым, — считает Рафаэль Солó, генеральный директор Fraser Yachts. — За последние несколько лет запросов стало больше, клиенты интересуются, проявляют энтузиазм. Правда, верфей, которые могут строить действительно специализированные эксплореры, не так много, ведь это требует огромных знаний. Интерес к экспедиционным яхтам исходит не только от опытных владельцев, но и от новичков, однако тем и другим непросто решиться на настоящий эксплорер. Ведь, помимо того, что судно должно соответствовать многочисленным требованиям, ему надлежит приносить удовольствие, например, летом в Средиземном море. Именно поэтому в мире до сих пор очень мало истинных эксплореров, и все они строились под определенную задачу. Сейчас много обсуждают яхты-кроссоверы, но я не думаю, что за этим скрывается что-то серьезное: либо ты строишь настоящий эксплорер, либо просто хорошую яхту, которая может посещать отдаленные акватории, ведь ходят же туда обычные лодки. Что касается чартера, то запросы на эксплореры по-прежнему

составляют незначительную долю, хотя их абсолютное количество растет».

«Контингент покупателей экспедиционных яхт сильно помолодел, теперь их средний возраст составляет 40–50 лет; они уже пресытились средиземноморским отдыхом и хотят ходить в моря по-серьезному, — считает Александр Каев, брокер компании Imperial Yachts. — Этим активным и практичным людям нет нужды производить эффект или что-то доказывать, для них важны свобода и отсутствие ограничений. Они неплохо подкованы в теме, начитаны, их интересует пригодность лодки для использования в разных уголках планеты, возможности по исследованию акваторий и глубин. Они напрямую спрашивают, какой будет вертолет, какова грузоподъемность кран-балки, смогут ли они сгружать с борта технику, есть ли компрессор для наполнения аквалангов. То есть им нужен не бутафорский “rocket-эксплорер”, а самое настоящее экспедиционное судно, и таких запросов стало гораздо больше. Отсюда всплеск реконструкций и конверсий старых яхт, рост продаж у Damen Yachting».



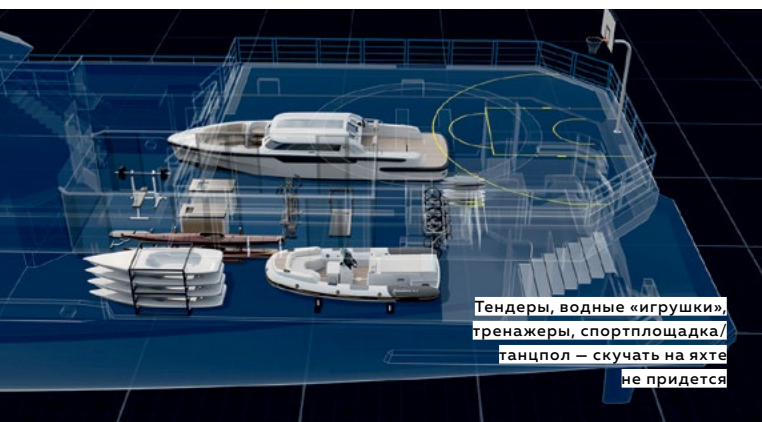
SeaXplorer 60 рассчитан на использование одного вертолета — этого достаточно для решения большинства задач



Экспедиционный отсек SeaXplorer 60: вариант комплектации с акцентом на подводные погружения



План размещения заправочной станции для вертолета



Тендеры, водные «игрушки», тренажеры, спортплощадка/танцпол — скучать на яхте не придется

СТРОИТЬ ИЛИ ПЕРЕСТРАИВАТЬ?

«Молодежь, идущая сегодня в экспедиционный яхтинг, умеет считать деньги, для них это не игрушки. Эти люди рассматривают варианты по перестройке старых стальных прогулочных и коммерческих судов, а также держат в уме остаточную стоимость после эксплуатации лодки, — продолжает Александр Каев. — К тому же сейчас начать строительство нового судна semi custom — это 2025–2027 годы сдачи. Поэтому нередки случаи, когда ищут корпус длиной под 70 м и строят еще одну Olivia (гидрографическое судно, перестроенное в яхту-эксплорер. — Прим. ред.). Они переделывают интерьеры, ставят вертолетную площадку и пр. Сейчас стали ценить “классику” с ее серьезной мореходностью, крепким корпусом ледового класса и невероятным запасом хода где-нибудь в районе 12–15 тыс. миль. Это востребованный вариант получения экспедиционной яхты, и я уверен, что это направление будет развиваться».

И все-таки большинство требовательных заказчиков смотрит в сторону новых лодок. Тем более если планируют сдавать яхту в чартер, как это делает предприниматель Олег Тиньков, владелец Damen La Datcha. Но дело не только в общей привлекательности нового судна — слишком трудно достичь в перестроенной лодке того уровня комфорта и роскоши, который ожидают современные клиенты.

«Наши заказчики — настоящие индивидуалисты, которые предъявляют очень высокие требования к своим яхтам, — говорит Энрике Тинторе, дизайн-менеджер Damen SeaXplorer. — Часто у них есть настоящая страсть к чему-то, например дайвингу, вертолетам, исследованиям и открытиям, и они хотят иметь возможности, которые выходят далеко за рамки того, на что способны обычные яхты. Но они также хотят иметь на борту роскошные гостевые помещения, которые отражают их личный стиль. Вот почему мы уверены, что с помощью SeaXplorer сможем предложить самое лучшее как в плане экспедиций, так и в отношении привычного отдыха на яхте. И компромисса для нас быть не может. Это философия, которая отличает нас от конкурентов».

ЭКСПЛОРЕРЫ DAMEN YACHTING

Несмотря на то что голландская верфь выступила в этом году генеральным партнером Explorer Yacht Summit, на нем обсуждали не только лодки этого производителя. Однако стоит отдать должное компании: в сегменте специализированных эксплореров длиной более 55 м Damen Yachting сумела в кратчайшие сроки сделать себе имя и не собирается останавливаться на достигнутом.

«Мы получаем массу отзывов от владельцев, капитанов и экипажей обоих судов, *Anawa* и *La Datcha*, — продолжает Энрике Тинторе. — Свою лепту вносит и компания Imperial Yachts, которая занимается менеджментом *La Datcha*. Эти отзывы и пожелания влияют на процессы конструирования и дизайна других лодок линейки».

«Идеальных проектов не существует, и, глядя на готовую яхту, всегда можно найти какие-то новые идеи, — считает Бен Лайонс, генеральный директор EYOS Expeditions, компании-партнера Damen Yachting. — И не важно, сколько итераций дизайна было до этого: каждый раз можно что-то улучшить. Но когда я несколько месяцев назад посетил *La Datcha* в Мексике, чтобы помочь ее экипажу с подготовкой к походу в Антарктику, меня поразило, сколько всего в SeaXplorer сделано правильно с первого раза».

Недавно Damen Yachting сообщила о начале строительства новой лодки серии — SeaXplorer 60.

«Мы ожидаем роста числа заказчиков, которым нужны высокие показатели автономности, безопасности и гибкости, как у яхт линейки SeaXplorer, — говорит Роуз Дамен, управляющий директор компании. — Поэтому мы решили начать строительство SeaXplorer 60 по спецификациям с короткими сроками готовности судна в 2024 году. Это уникальное предложение в своем классе».

Судно, как и его предшественники, получит корпус ледового класса типа Sea Axe с особыми обводами, отвечающий требованиям IMO Polar Code, высокую автономность и гибридную силовую установку. Кормовой сегмент

палуб решен как пространство с гибкой моделью использования и широкими возможностями переустройства. Вертолетную площадку (150 кв. м) в отсутствие вертолета можно будет задействовать для вечеринок или занятий спортом. Под этой зоной устроено многофункциональное пространство площадью 195 кв. м для хранения разнообразных тендеров длиной до 10,5 м, субмарины, снегоходов, гидроциклов или парусных лодок.

«Эта крытая кормовая палуба предоставляет широкий спектр возможностей для владельца SeaXplorer 60, — говорит Энрике Тинторе. — Судно предлагает беспрецедентное сочетание гибкого хранения тендеров и экспедиционного снаряжения, полностью сертифицированной вертолетной площадки, дайв-центра, лыжной базы и развлекательной площадки... И все это в пространстве, которое может быть перепрофилировано от сезона к сезону по мере того, каковы планы путешествий. Таким образом, яхта может быть идеально оптимизирована для серьезных тропических вояжей и полярных экспедиций».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Роб Луендик, директор по продажам Damen Yachting, отметил, что Explorer Yacht Summit проводится в Яхт-клубе Монако — средоточии роскошного яхтинга, но рассуждают здесь о таких далеких местах, как Вануату и Гренландия; наверное, все, кто связан с эксплорерами, имеют склад мышления путешественников-авантюристов.

Смогут ли эти «авантюристы» выступить в роли катализаторов изменений в отрасли, покажет время, но «ледовая лихорадка», овладевающая умами самых активных представителей нынешнего поколения яхтсменов, — это, пожалуй, лучшее, что может сегодня случиться с яхтенным сообществом. **MBY**

Лаунж в носовой части верхней палубы SeaXplorer 60 — идеальное место для созерцания в тепле и уюте проплывающих мимо айсбергов



METS 2021: ПРОВАЛ ИЛИ УСПЕХ?

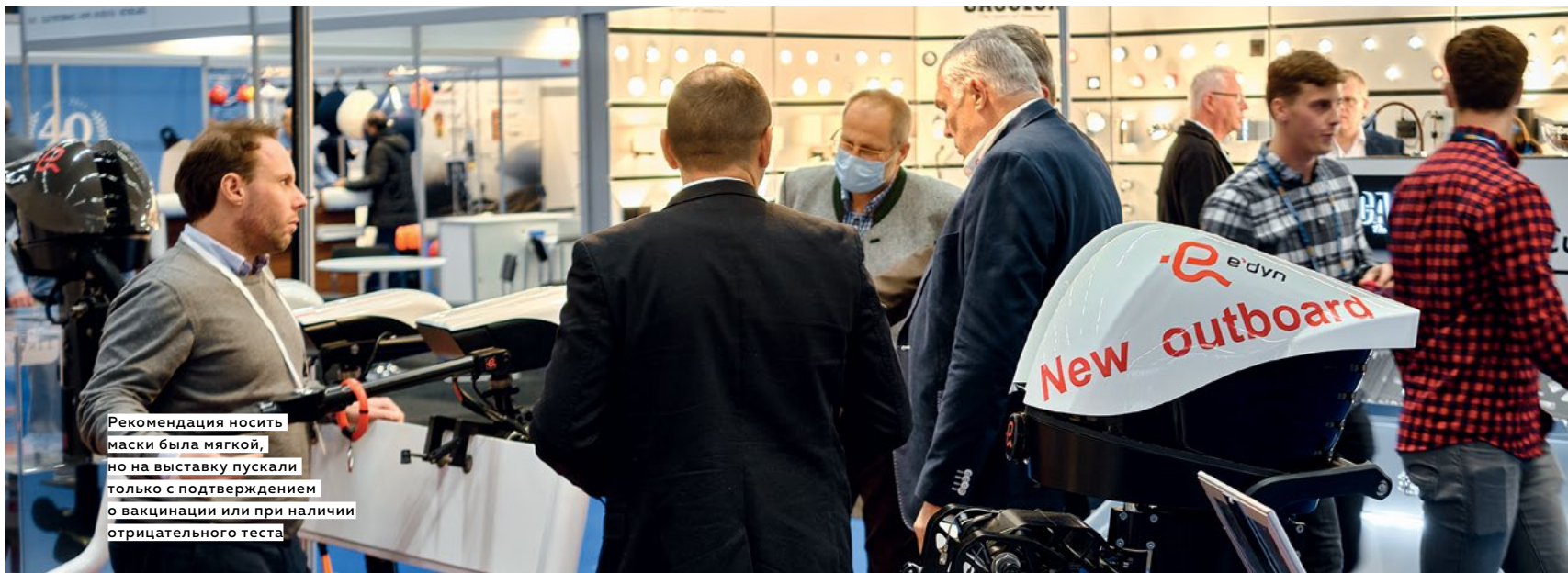
До последнего момента подготовка к Marine Equipment Trade Show – главной мировой выставке яхтенного оборудования – шла полным ходом, и ничто не предвещало шторма. Тем временем уровень заболеваемости ковидом в Нидерландах продолжал ползти вверх, и 12 ноября власти объявили частичный локдаун. Реакция последовала незамедлительно: за день до начала выставки ассоциация Confindustria Nautica разослала пресс-релиз с уведомлением о том, что более 60% итальянских экспонентов (по меньшей мере 86 компаний) в Амстердам не приедут.

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**
 Фото: **Антон Черкасов-Нисман, METS**



RED HORIZ





Рекомендация носить маски была мягкой, но на выставку пускали только с подтверждением о вакцинации или при наличии отрицательного теста

«Несомненно, было бы проще и дешевле, несмотря ни на что, отправить персонал в Нидерланды для работы на выставке, — говорится в заявлении. — Однако, принимая во внимание решение нидерландского правительства, итальянские компании превыше всего ставят здоровье и безопасность своих сотрудников и партнеров, руководствуясь этим принципом с начала пандемии».

В итоге на поле и без того сократившейся экспозиции (минус два крупных павильона!) зияли появившиеся в последний момент бреши. Где-то их оперативно превратили в зоны отдыха, однако с обилием смонтированных, но не оформленных стендов поделать ничего уже было нельзя. Из-за внезапного локдауна METS пережила некое подобие биржевой паники, поскольку, узнав о массовом отказе итальянцев, некоторые участники из других стран спешно сократили свои делегации или вовсе отменили поездку.

Пожалуй, больше всего организаторам было видеть практически пустой зал на торжественной утренней церемонии открытия выставки и чествовании победителей конкурса DAME Design Award. Обычно в главной аудитории выставочного комплекса RAI нет ни одного свободного места, но в этот раз фотографам приходилось кружиться у разрозненных групп гостей, чтобы создать на снимках видимость аншлага.

Удивило и то, что выставку проигнорировали руководители ряда голландских верфей. Занятые на производстве, они объяснили свое нежелание ехать в Амстердам тем, что поставщики оборудования их прекрасно знают и сами регулярно посещают, а значит, можно не тратить время попусту и не рисковать.

Но можно ли говорить о том, что METS 2021 потерпела фиаско? Отнюдь! Организаторы отчитались о 1105 компаниях-участниках из 44 стран и порядка 8500 уникальных посетителей, заявив, что эти показа-



Самая высокая активность, как обычно, наблюдалась в павильоне с оборудованием для суперяхт

тели всего на 13% недотянули до ожидаемых. Для сравнения, в 2018 году выставку посетило в два раза больше людей, но, как показало MYS 2021, количество — не всегда значит качество. Набрав обороты к вечеру первого дня, деловая активность на METS сохранялась на высоком уровне, и, даже несмотря на запрет дружеских посиделок на стендах, общение шло в привычном естественном русле. По словам Макса Хиллера, менеджера по продажам Kräutler Elektromaschinen, умеренное наполнение павильонов участникам наиболее интересно, поскольку нет толпы и можно спокойно обсудить деловые вопросы.

Весьма порадовало то, что в атмосфере выставки не чувствовалась излишняя напряженность, которую могли бы спровоцировать санитарные меры. Перед входом в RAI установили огромный шатер, где у желающих попасть в павильоны проверяли QR-коды вакцинации или тестов на ковид, и даже в утренние часы пик очередь двигалась очень живо. За отсутствие масок не гоняли, но европейцы в большинстве своем вели себя сознательно и носили



Не менее десятка компаний демонстрировали электрические подвесники разной мощности



Некоторые экспоненты привезли на стенды станки, чтобы показать их в действии



Никакие онлайн-презентации не заменят возможности увидеть экспонаты своими глазами

средства индивидуальной защиты. Кстати, власти Нидерландов заслуживают большого уважения за то, что не прекращают финансировать многочисленные лаборатории, где любой желающий может бесплатно сдать экспресс-тест и получить справку для посещения массовых мероприятий и заселения в отели. Похоже, больше всего расстроил приехавших на METS график работы ресторанов. Они принимали посетителей лишь до восьми вечера, поэтому, чтобы не остаться без ужина, приходилось бронировать столики сильно заранее и уходить с выставки до закрытия.

Директор METS Нильс Кларенбек пообещал устроить гибридное шоу, поэтому, оценив предыдущий опыт онлайн-трансляций, организаторы заменили традиционные выступления и семинары деловой программы на интервью в «стеклянной» студии METSTRATE TV. Вещание в режиме реального времени вели на удобной платформе METSTRATE Connect, куда свободный доступ получили все участники и посетители.

Какие темы обсуждали на выставке в этом году? Помимо уже привычной экологической повестки с вариациями на тему разумного потребления, отказа от ископаемого топлива и применения в судостроении материалов нового поколения, затрагивали вопросы, которые до пандемии волновали немногих. Например, использование яхты в качестве рабочего места или интернет вещей на борту. С программной речью на открытии METS в этот раз выступила Ди Каффари, известная по ряду рекордов британская яхтсменка и председатель World Sailing Trust, которая своими достижениями привлекает внимание общественности к яхтингу и проблемам Мирового океана.

Неизвестно, каким стал бы общий настрой выставки, если бы яхтенный рынок чувствовал себя не так хорошо, как сейчас. Но теперь, когда благодаря «шоковому» спросу на лодки и невиданному интересу к яхтингу у всех появились заказы и прибыль, настроения в отрасли тоже на подъеме.

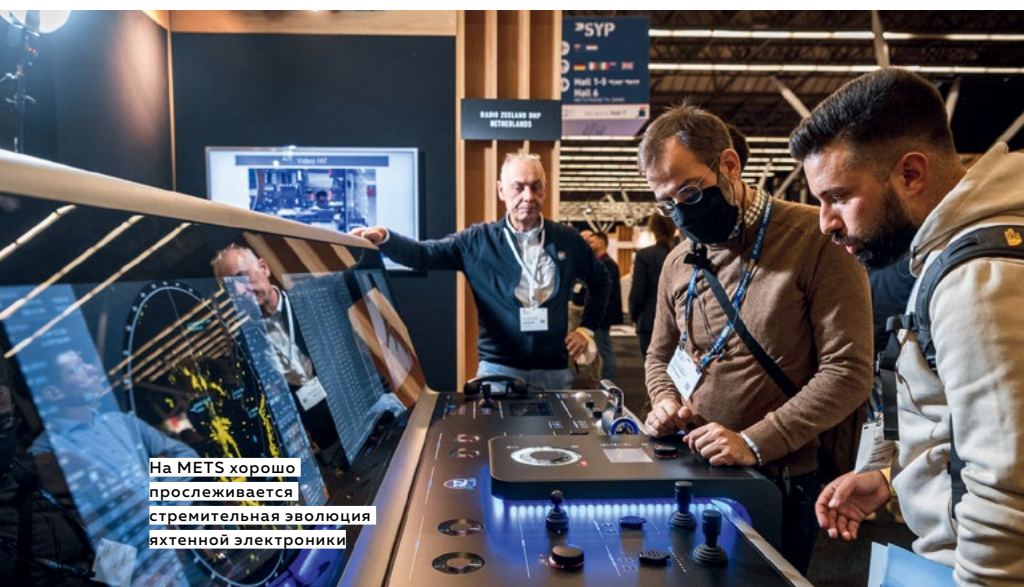
«Когда начался кризис, мы переживали, что индустрия потерпит крах и развалится на части, однако внезапно все оказалось в точности наоборот, — говорит Сара Эйндел, президент ассоциаций NMMA и ICOMIA. — Недавно Министерство торговли США объявило, что яхтенная и рыболовная индустрии в стране выросли за 2020 год на 30%. Это очень существенный рост, о котором мы даже не мечтали. Вряд ли такой подъем быстро закончится: пред-



Ди Каффари, женщина-яхтсмен с мировым именем, выступает на открытии METS 2021



Жюри и победители конкурса DAME Design Award



На METS хорошо прослеживается стремительная эволюция яхтенной электроники



Насущные проблемы яхтенной индустрии в этот раз обсуждали не на сценах, а в студии METSTRADE TV

положительно, он сохранится на протяжении двух-четырех лет. Однако есть и такие сдерживающие факторы, как нарушение цепочек поставок, рост цен на горючее и высокая общая инфляция».

Европейский рынок не отстает от американского, хотя и растет не столь быстро.

«Меня как человека, увлекающегося парусом, больше всего радует, что в этой нише сейчас возникло ощущение неотложности, которого не было с начала 2000-х годов, — рассказывает Андерс Кёртен, генеральный директор верфи Baltic Yachts. — Рекордное количество людей впервые покупают себе лодку, и это очень хорошо в длительной перспективе, ведь они, если хотите, составляют основание пирамиды, на которой держится весь яхтенный бизнес. Обеспечивать ответ на такой лавинообразный спрос нелегко, но, думаю, мы справимся».

В ежегодном отчете ICOMIA есть страница, где с помощью пиктограмм наглядно проиллюстрировано, что про-

исходит с яхтенной индустрией, и в этом году ее целиком заполнили значки «отлично». Но к каким последствиям может привести такой резкий взлет?

«Во-первых, мы остались без складских запасов, и сейчас очень сложно даже наполнить экспонатами яхтенную выставку, поскольку свободных лодок попросту нет, — отвечает Удо Клейниц, генеральный секретарь ICOMIA. — Во-вторых, проблемы в цепочках поставок тормозят производственный процесс на верфях».

По словам Алессандро Джанески, генерального директора итальянской компании Gianneschi Pumps and Blowers, сроки поставок комплектующих выросли вдвое, а цены на них — процентов на двадцать.

«В таком положении очень важно заранее договариваться с верфями и программировать ситуацию на пару лет вперед, чтобы гарантированно обеспечить им хотя бы частичную отгрузку, — поясняет он. — Поэтому принимать решения приходится крайне осторожно».



Чествование
победителей конкурса
Boat Builder Awards



Для победивших на DAME
Design Award изделий
организовали отдельную
выставочную зону



Директор выставки
Нильс Кларенбек
на церемонии открытия

Одна из самых серьезных проблем, с которой индустрия столкнулась в прошедшем году, связана с тем, что и без того существовавшая нехватка квалифицированных кадров многократно возросла, а молодежь по всему миру крайне трудно убедить в том, что разделение на синие и белые воротнички уже не так актуально, как в прошлом. В тех же Нидерландах верфи сейчас особенно дорожат своими рабочими и вынуждены идти на множество компромиссов, чтобы только сохранить штат и не допустить ухода сотрудников. В условиях, когда нужно обеспечить максимальную эффективность работы предприятия в существующих рамках, это не так просто.

«Ковид вынудил индустрию реагировать на подобные вещи гораздо быстрее, — добавляет Удо Клейниц. — Сейчас мы наблюдаем новый тип клиентов — новичков, которых предстоит не только обучить, но и удержать в яхтинге. Предпочитая изделия с наименьшим углеродным следом, они задают производителям совершенно не такие вопросы,

как прошлое поколение, что в целом свидетельствует о смене парадигмы. Верфи все чаще обращаются к нам за советом, пытаются понять, что происходит в регуляторном поле, в каком направлении им двигаться и в какую инфраструктуру инвестировать, чтобы не пойти в противоположную сторону».

Продвигая «зеленый» яхтинг, отрасль не преследует какие-либо политические выгоды, а просто стремится подготовить рациональные ответы к тому моменту, когда регуляторы обратят на нее свой взор. И на руку ей то, что скорость изменения общественного мнения пока выше, чем темпы развития законодательства.

В 2022 году METS пройдет в привычные сроки с 15 по 17 ноября, и, сделав выводы из ситуации прошлого года, организаторы уже запустили очередной подготовительный цикл. Гадать, какой будет следующая выставка, сейчас бесполезно — слишком много неизвестных, но вот о прошедшей можно судить однозначно: она удалась! **MBY**



АЛИ ТАНИР

Текст: Зарий Черняк

Фото: Numarine Yachts

« Мы сосредоточились на том, что у нас получается лучше всего и отличается от массового рынка, а именно на экспедиционных яхтах

Турецкая верфь Numarine сравнительно молодая и вполне прогрессивная. Так уж получилось, что МВУ о ней и ее яхтах писал мало. Решив восполнить этот пробел, мы взяли интервью у Али Танира, директора по маркетингу и продажам. Примечательно, что его ответы на наши вопросы временами были предельно кратки, но и максимально точны. Что ж, не так уж и плохо: краткость — сестра таланта, а точность — вежливость королей. В любом случае, поговорив с Али, мы узнали о Numarine некоторые интересные подробности, а остальное о верфи скажут ее лодки, которые, надеюсь, мы сможем увидеть на ближайших выставках.

Где находится верфь Numarine, когда там начали строить лодки, и сколько на сегодня их выпущено?

Наша верфь расположена в удаленной промышленной зоне к юго-востоку от Стамбула. Мы начали строить там моторные яхты в 2002 году и уже спустили на воду 152 судна.

Какие модели и из каких линеек находятся в производстве?

Сегодня мы производим только яхты-эксплореры линейки XR. С яхтами этой серии мы сумели добиться значительного успеха...

Почему верфь приостановила выпуск лодок других типов: Hardtop, Flybridge? Ведь были интересные проекты: в 2017 году Numarine 62 Fly вошла в число финалистов Motor Boat Awards.

Хотя спрос на наши яхты серий Flybridge и Hardtop по-прежнему высок, развитие яхтинга демонстрирует другую тенденцию. Особенно это стало заметно с приходом пандемии, которая изменила приоритеты людей. Мы в числе первых занялись яхтами типа Explorer. Менее

мощные двигатели, но увеличенный запас хода и более высокая эффективность корпуса важнее быстрой смены мест. Numarine, посчитав, что будущее за экспедиционными яхтами, решила инвестировать в это будущее.

Возможно, вы также решили не распылять мощности?

Numarine — это верфь-бутик с производительностью от 10 до 12 лодок в год. Как я уже сказал, мы сосредоточились на том, что у нас получается лучше всего и отличается от массового рынка, а именно на экспедиционных яхтах.

Ваши лодки выделяются нестандартным инновационным дизайном. Кто занимается экстерьером, дизайном интерьеров, кто разрабатывает техническую часть ее проектов?

С самого первого дня дизайнером экстерьера и интерьерера моделей Numarine является Джан Ялман, а Умберто Тагвалини занимается всеми инженерными и техническими аспектами проектов наших яхт. Иногда, если речь идет о специальных проектах, мы приглашаем студию Hot Lab Design из Милана, чтобы разработать стилистику и дизайн внутреннего декора.

Современная верфь подразумевает новаторские технологии и материалы. Как с этим обстоят дела у вас?

У нас на верфи должны постоянно обновляться технологии. С самого начала мы работаем со стеклопластиковым композитом и внедрили метод вакуумной инфузии. В свое время, когда мы построили Numarine 102 RPH, ее корпус был самым крупным в Европе, отформованным по этой технологии, — больше, чем у любой другой верфи. Кроме того, мы располагаем одним из самых больших в Европе пятикоординатных фрезеров с ЧПУ для обработки болванов матриц.

Numarine
37XP

Длина
37,20 м

Ширина
8,00 м

Осадка
3,90 м

Водоизмещение
300 т

Двигатели
2 × MAN (800 л.с.)



Насколько широко вы применяете карбон и кевлар в своих конструкциях?

При создании конструкций из композитных материалов мы сотрудничаем с канадской компанией Gurit — одной из наиболее известных и опытных в области таких материалов и инженерных услуг. Поэтому мы всегда используем карбон и кевлар в узлах и конструкциях, где при минимальном весе надо получить желаемую прочность.

Вы работаете и с металлом, и с композитными материалами. Для каких лодок и начиная с какой длины в качестве конструкционного материала корпуса вы применяете сталь при надстройке из стеклопластика? И почему?

Наши модели Numarine 22XP и 26XP изготовлены из стеклопластика, а Numarine 32XP и 37XP — из стали. Такое решение обусловлено исключительно рыночным спросом. Но есть еще и производственный резон: для яхт длиной 32 м и более, которых мы строим меньше, нежели моделей 22XP и 26XP, нет необходимости создавать комплекты матриц для корпусов.

Надо полагать, Numarine — это верфь полного цикла, где производят мебель, выпускают необходимые детали из металла, работают с тканями и кожей...

Да, практически все мы изготавливаем у себя, даже стекло. То есть стекло мы, конечно, покупаем, но потом режем и гнем сами. И мы тщательно контролируем качество всей нашей продукции.

Часто ли на ваших лодках применяется нестандартное оборудование, и какое именно?

В основном мы пользуемся типовыми решениями, но при этом пробуем новые технологии, повышающие комфорт. Так, на проекте 26XP мы установили солнечные панели для снижения потребности в генераторах. У нас есть Silent Package и Super Silent Package — комплекты систем, дающие дополнительный комфорт владельцам яхт, которые предпочитают полную тишину.



Numarine 37XP:
интерьер мастер-каюты



Numarine 37XP:
интерьер салона
на главной палубе

Главное преимущество яхт Numarine – привлекательная цена при таком же качестве и более высоком техническом уровне продукта



Numarine 32XP:
откидывающийся транец
формирует большой по площади
«пляжный клуб»



Numarine 32XP:
интерьер мастер-каюты,
оформленной в модном
стиле минимализма

Где-то промелькнуло сообщение, что вы внедрили на верфи Japanese Method of Production. Что имеется в виду?

Признаюсь, мы большие поклонники TPS (Toyota Production System. — Прим. ред.) и системы 5S Kaizen*. В производственном отношении Япония — номер один в мире, поэтому мы стараемся быть похожими на них, пытаемся использовать их модели, которые подходят для нашей отрасли и нашего производства.

Кто является основными заказчиками ваших яхт? В какие страны преимущественно идет экспорт?

По характеру наши клиенты всегда одни и те же. Это опытные люди, которые владели не одной лодкой и теперь ищут желаемое соотношение цены и качества. Что касается главного рынка для наших яхт, то на данный момент это, конечно, рынок США.

Как ваши яхты приняли на Каннском яхтеном фестивале?

В 2019 году мы показали там публике модель 26XP, на следующий год в Европе не было боат-шоу, а Numarine продолжала двигаться вперед. В этом году мы выпустили модель 37XP, сделав все возможное для потенциальных покупателей, и более чем удовлетворены проявленным на выставке интересом к нам. Спустя некоторое время мы подписали контракты на строительство 26XP и 37XP с европейскими покупателями.

А как прошло ваше участие на боат-шоу в Форт-Лодердейле?

В США мы совместно с компанией Denison Yachting представили модель 32XP Calliope. Как я уже сказал, американский рынок пока что является для нас ведущим.

Еще во время выставки была продана яхта 37XP. Всего у Numarine сейчас четыре 37XP, проданных в США; три из них уже строятся и будут поставлены в 2022–2023 годах.

В чем, на ваш взгляд, главные преимущества экспедиционных яхт Numarine по сравнению с лодками такого типа других верфей?

Самым большим нашим преимуществом является цена: при таком же уровне качества мы поставляем технически более совершенные яхты по более привлекательной цене.

Насколько высок спрос на ваши эксплореры? И когда планируете начать строить 45XP?

У нас полный портфель заказов на следующий год, и теперь мы начинаем заключать контракты на 2023 год. При этом все корпуса старшей модели Numarine 37XP на 2023 год тоже уже распроданы. А что касается Numarine 45XP... Скоро вы о ней услышите.

Сколько времени занимает строительство, например, 32XP с момента подписания контракта?

Цикл постройки такой яхты составляет 18 месяцев. Важно отметить, что мы поставляем нашу продукцию в срок в том числе благодаря 5S Kaizen и внедренному на нашей верфи методу своевременных закупок.

У модели Numarine 26XP, помимо водоизмещающей, есть модификация semi displacement. Подразумевается только более мощная моторная установка или еще и другой корпус?

У этой яхты в обеих модификациях одинаковый корпус за исключением носового бульба и килля: у semi displacement их нет. И, конечно же, у такой версии более мощные двигатели.

Известно, что владелец и генеральный директор верфи Омер Малаз много времени проводит на воде, отдыхая с семьей на яхтах Numarine. Бывает ли, что после такого отпуска что-то приходится переделывать в проекте?

Вообще это одна из самых сильных сторон Numarine. Находясь на лодке в течение всего сезона, наш директор использует ее как конечный потребитель. Он дает нам много комментариев в отношении того, что стоит изменить, и это помогает улучшить наши проекты.

Есть ли у верфи планы по увеличению выпуска? Позволяют ли мощности, или выпуск определяется спросом?

Как я уже сказал, в год мы производим 10–12 яхт и менять этот порядок не собираемся. Мы, как и прежде, будем производить нишевый продукт. **МВУ**

*5S Kaizen. Японская философия «Кайзен» означает «постоянное совершенствование» и включает пять шагов: Seiri – сортировать; Seiton – приводить в порядок; Seiso – наводить блеск; Seiketsu – стандартизировать; Shitsuke – поддерживать.

Numarine 32XP
Водоизмещение 255 т

Длина 32,60 м
Двигатели 2 × MAN (800 л.с.)

Ширина 8,00 м

Осадка 3,90 м



НА БОРТУ

Длина
35,75 м

Ширина
7,90 м

Осадка
2,00 м

Водоизмещение
201 т

Вместимость
290 пер. т

Запас топлива
32 000 л

Запас воды
4000 л

Мощность
2 × 1380 л.с./
2 × 1622 л.с.

Генераторы
70/55 кВт

Каюты
5

Экипаж
6 чел.

Категория RCD
«А»

SANLORENZO SD118

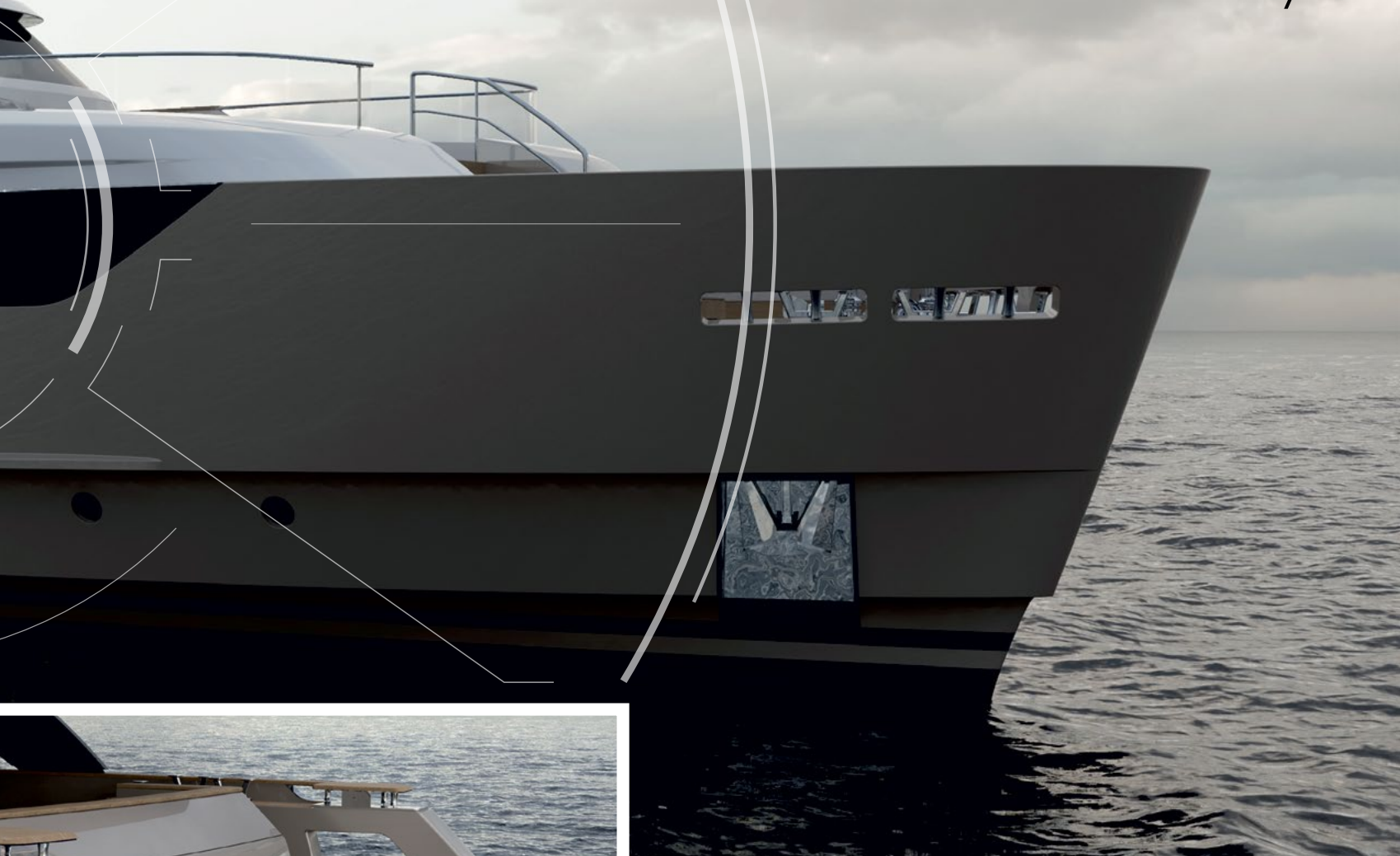
Текст: **Ольга Селезнева, Петр Шестаков**

Фото: **Sanlorenzo**



Помимо увеличения площади «пляжа», эти откидывающиеся панели обеспечивают удобное хранение, например, снаряжения для дайвинга

На Sanlorenzo SD118 верфь продолжает внедрять свою успешную асимметричную КОМПОНОВКУ



В 2021 году итальянская верфь Sanlorenzo показала на осенних боат-шоу три премьерные яхты, и все — асимметричные. Сама концепция асимметричной планировки, которую верфь представила несколько лет назад, оказалась настолько востребованной, что Sanlorenzo смело переносит ее на новые модели. Но если новинки SL120 и SL90 Asymmetric линейки SL, на которой эту концепцию начали внедрять, довольно быстроходные, то SD118, тоже с корпусом и надстройкой из стеклопластика, — чистый «переходник» (об этом мы поговорим дальше). Заказчики ждали такой возможности, иначе сложно объяснить тот факт, что пять корпусов будущей SD118 были заказаны, можно сказать, почти вслепую — еще до того, как яхту продемонстрировали живьем на официальной презентации.



Эта открытая палуба (сандек) допускает разные варианты обстройки, включая установку джакузи



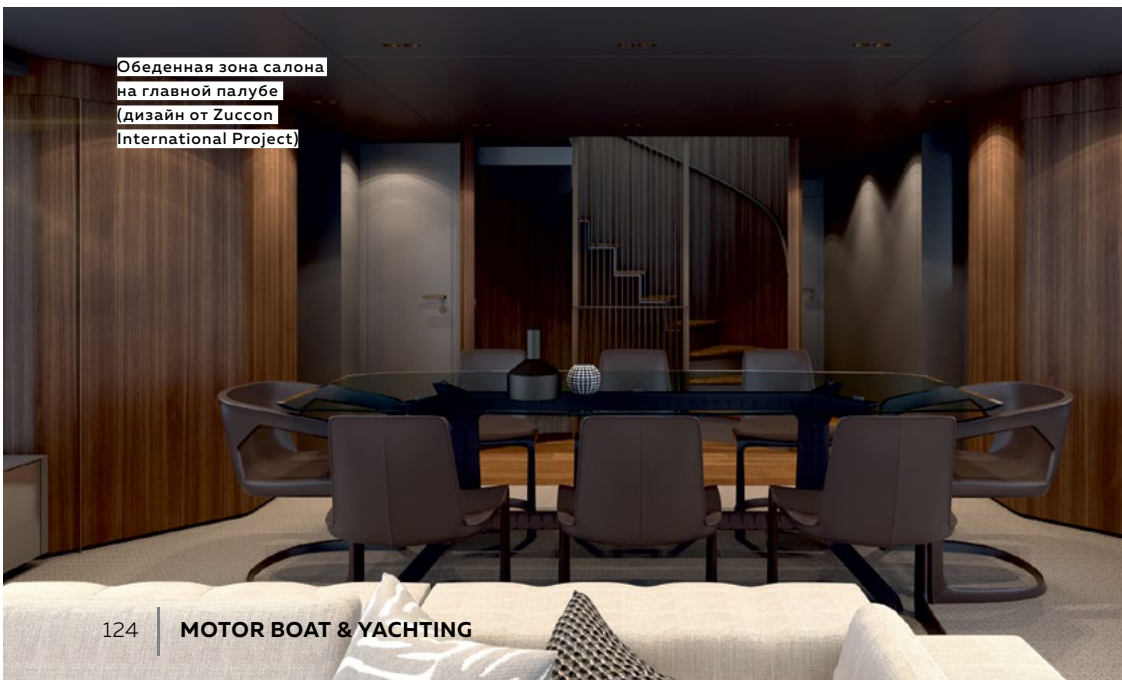
ОТ НОСА ДО КОРМЫ

Sanlorenzo SD118, которую спроектировала компания Zuccon International Project (на ее счету почти 500 яхтенных проектов), демонстрирует выверенный баланс между классикой яхтенной архитектуры и современной интерпретацией традиций, поднятый на новый уровень благодаря эстетике сравнительно широкого корпуса (он такой у всех лодок линейки SD) и не в последнюю очередь — асимметричной компоновке. Своими плавными, но в то же время динамичными линиями яхта чем-то напоминает о временах, когда в путешествиях по морю было куда больше романтики, нежели сейчас. Ощущение «энергетики» корпуса поддерживают длинные «ленты» остекления и легкий наклон назад радарной мачты. Примечательно, что в профиль четырехпалубная яхта не выглядит особенно высокой, а без огромного бортового остекления ее экстерьер ни на йоту не теряет привлекательности.

Теперь об асимметрии. По бортам она проявлена в балконах-террасах: один откидывается на верхней палубе

(левый борт, до миделя), второй — на главной палубе (правый борт, за миделем). Также асимметрию задали верхней палубе, где по левому борту имеется палубный проход от кормы в нос. Новая конфигурация этой открытой и очень просторной зоны затрагивает два связанных трапом уровня: верхнюю палубу, например, с креслами, и фордек с диванами по бортам.

Модель также получила измененную по сравнению с предыдущими представительницами линейки SD зону кормы. Если кокпит с диваном вдоль транца, столиками и свободно стоящими креслами выглядит привычно, то «пляж» внизу (19 кв. м) получился оригинальным. Во время якорной стоянки его образуют опускаемые купальная платформа и боковые фрагменты корпуса, выступающие за транец. Флайбриджа с открытым постом управления на яхте нет, зато присутствует сандек с обилием диванов, лежаков и даже джакузи (опция), хотя при наличии солнца на небе его будет в достатке и на открытых частях других палуб.



Обеденная зона салона на главной палубе (дизайн от Zuccon International Project)



Зона гостиной салона на главной палубе (дизайн от Zuccon International Project)



Вид из салона верхней палубы на открытую обеденную зону в корме (интерьер от Zuccon International Project)



SANLORENZO SD118 НА БОРТУ

Вид из салона верхней палубы на открытую обеденную зону в корме (дизайнер интерьера – Патрисия Уркиола)

КОМФОРТНОЕ ПРОСТРАНСТВО

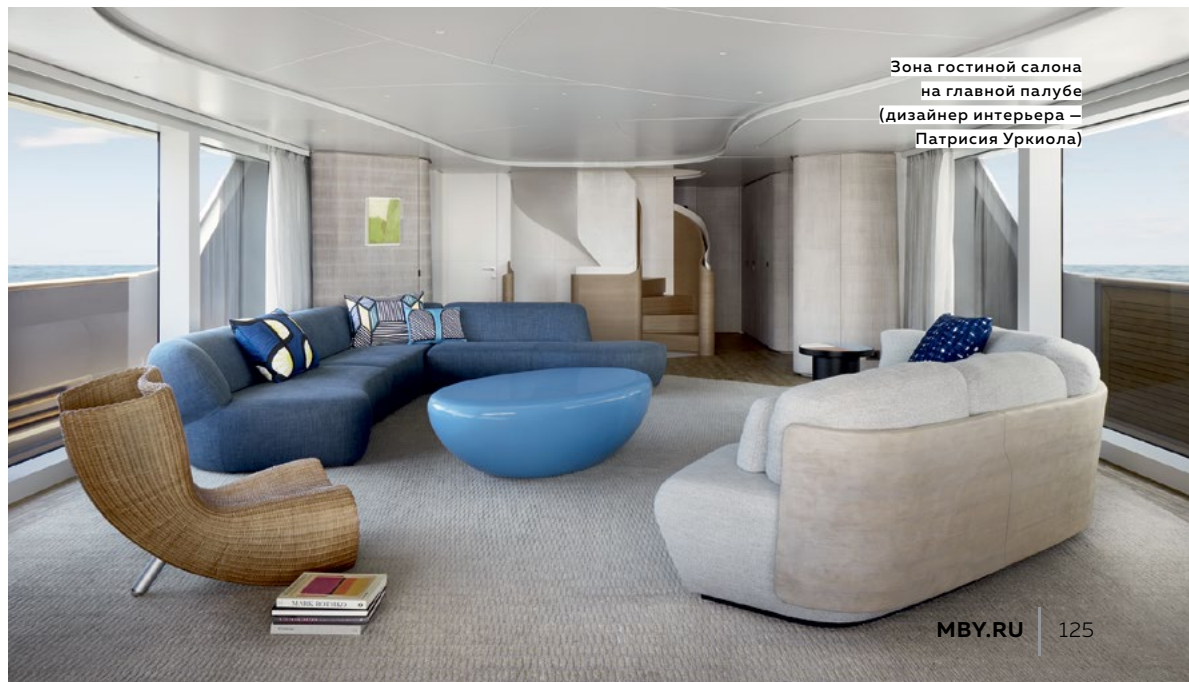
Пройдемся по палубам и посмотрим, как эта модель «приняла» концепцию асимметрии внутри. На нижней палубе спланированы четыре каюты: две VIP ближе к миделю и две гостевые, каждая — с ванной комнатой. Носовая часть отдана экипажу, а в корме предусмотрен гараж для тендера (длина 5,2 м, 1200 кг), где поместится еще и аквабайк.

На главной палубе в носу расположили каюту владельца; отсюда, кстати, он имеет прямой доступ через сдвижной люк в зону отдыха на фордеке. Далее в корму, за прочной переборкой, находится большой и хорошо оборудованный камбуз с современной техникой и служебными помещениями, еще дальше — салон. В салоне открытой планировки есть столовая и гостиная, выходящая на кормовую часть палубы, в кокпит, где мы уже были. В обеденной зоне стоит большой стол, а удобный угловой диван гостиной — подходящее место, чтобы устроиться на вечер с книгой, перед экраном ТВ или для приятной беседы.

На верхней палубе есть салон с откидным балконом. Благодаря ему море, находящееся «где-то внизу», оказывается

по ощущениям ближе. Пожалуй, асимметрия планировки проявилась только здесь, позволив расширить помещение. Но это внутри надстройки, а если выйти наружу, то видишь основную обеденную зону на воздухе с большим столом, за которым рассядутся 10 гостей. Находиться здесь можно и в солнечный, и в дождливый день: свес сандека — надежная защита, а для подачи сюда блюд предусмотрен лифт из камбуза. В кормовой части обеденной зоны находятся диваны, создающие идеальный переход от обеда к послеобеденному общению.

Осталось, пожалуй, сказать о дизайне интерьеров. Первая Sanlorenzo SD118, которую показали в Каннах, была с интерьерами от Zuccon International Project, а на одной из последующих моделей свой талант проявила Патрисия Уркиола. Рассматривая изображения помещений, оформленных в одном или другом стиле, трудно кому-то отдать предпочтение. Интерьеры от Zuccon при той же концепции обитаемых зон чуть более классические, тогда как Патрисия Уркиола предлагает мебель более авангардную, с «инъекцией» промышленного дизайна. Но важнее то, что в любом варианте пространство салона и кают выглядит уютным, а у заказчика и здесь есть возможность выбора.



Зона гостиной салона на главной палубе (дизайнер интерьера – Патрисия Уркиола)



Андрей Ломакин,
генеральный директор Sanlorenzo Russia

Sanlorenzo перенесла асимметричную планировку на модели переходного типа, и SD118 вышла поистине роскошной! Открытое пространство в носовой части расположено на двух связанных уровнях, образуя большую зону отдыха на открытом воздухе. Владелец может попасть сюда прямо из своей каюты, что гарантирует полную конфиденциальность. По сравнению с предыдущими моделями серии SD увеличено пространство и в корме. На якорной стоянке эта зона превращается в роскошный beach club площадью 19 кв. м – благодаря раскрывающимся боковым платформам можно нырять и загорать прямо у воды.



Почти спиральный трап, соединяющий верхнюю и главную палубы



Ванная комната мастер-каюты с дублированными раковинами: для НЕГО и для НЕЕ



Ступени, ведущие из мастер-каюты в зону отдыха на носовой части яхты



Интерьер мастер-каюты на главной палубе (Zuccon International Project)

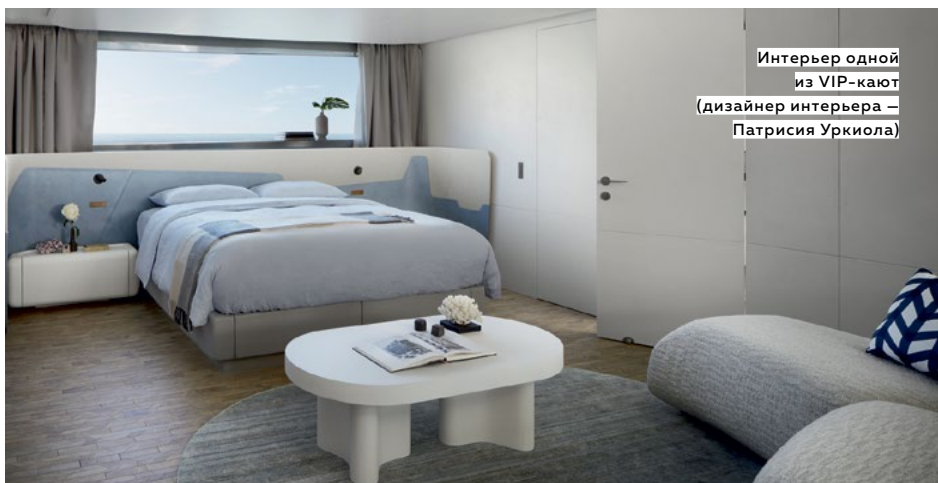
МОРЕХОДНЫЕ КАЧЕСТВА

Как известно, эта интегральная характеристика включает в себя, помимо прочего, показатели скорости и собственно мореходности. О мореходности мы можем судить пока только по указанной в спецификации категории RCD «А», что означает неограниченный район плавания даже при ветре более 40 узлов и волне свыше 4 м. Что же касается скорости...

Буквы SD в названии моделей линейки означают semi displacement, то есть это яхты переходного (от водоизмещающего к глиссирующему) режима движения. Не столь быстрые, как глиссирующие, но и не такие вальяжные, как чисто водоизмещающие суда. Sanlorenzo никогда не гналась за высокими скоростями, ставя во главу угла безопасность, комфорт и эстетику. Для сравнения: как концепция slow food предполагает вдумчивое наслаждение хорошо приготовленной едой в противовес поедаемому на ходу fast food, так Sanlorenzo продвигает своими яхтами неспешную и беззаботную dolce vita в море.

Итак, скорость в цифрах. Верфь предлагает разные варианты моторной установки. Сдвоенные Caterpillar Acert C32 по 1622 л.с. обеспечат SD118 максимальную скорость 19 узлов, пара MTU 10V 2000 M86 по 1380 л.с. даст на узел меньше. Здесь важно понимать, во что обходится этот дополнительный узел (помимо стоимости самой моторной установки): на полных оборотах более мощные установки потребляют на 15% топлива больше. То же и на промежуточных оборотах. В спецификации указано, что на режиме 17–18 узлов (2150 об/мин) двигатели Cat будут расходовать 517 л/ч, тогда как MTU при 2200 об/мин — 402 л/ч. То есть разница превышает 100 л/ч (более тонны за 10 часов).

Помимо «разумной» скорости, у яхты значительный запас хода: даже с мощными и прожорливыми Cat дальность плавания должна составить 1800 миль на крейсерской скорости 11 узлов. Таким образом, можно спокойно планировать долгие путешествия, не беспокоясь о частых дозаправках. Топлива хватит, чтобы «прогуляться», к примеру, из Монако по Средиземному морю, через Гибралтар, по Атлантическому океану вдоль берегов Португалии и через Бискайский залив в Лондон. Если, конечно, вам туда надо. **MBY**



Интерьер одной из VIP-кают (дизайнер интерьера — Патрисия Уркиола)



Интерьер одной из VIP-кают (Zuccon International Project)

MOONEN 110

Текст: **Петр Шестаков**

Фото: **Moonen Yachts**

Длина
34,04 м

Ширина
7,50 м

Осадка
2,00 м

Вместимость
260 рег. т

Запас топлива
27 685 л

Запас воды
6646 л

Мощность
2 × 600 л.с.

Генераторы
2 × 55 кВт

Каюты
5 + 3 (экипаж)

Классификация
**Bureau Veritas/
MCA**



Моторные яхты, как и индустрия высокой моды, — благодатная почва для дизайнерских экспериментов. И мы частенько видим все новые футуристические концепты с экзотическими формами, потрясающими воображение «неокрепших умов». Но если вы желаете ошеломить кого-то экстерьером своей яхты, то вам не сюда: Moopen 110 для тех, кто предпочитает проверенную морем и временем классику в современной интерпретации, с новейшими системами, оборудованием и материалами. А поразить публику в марине вы сможете, выйдя в непогоду в открытое море, когда другие лодки останутся на привязи, боязливо прижимаясь кранцами к причальной стенке.

ЯХТА СНАРУЖИ...

Архитектурный облик трехпалубной яхты разработали в бюро René van der Velden Yacht Design из Нидерландов, которое сотрудничает с Moonen Yachts более 20 лет. На верфи Moonen 110 называют «джентльменской яхтой», и надо признать, что ее изображения соответствуют такой характеристике стиля. Тут и визуально «устойчивый» четкий абрис (пирамида с широким основанием), и высокий надводный борт по всей длине корпуса, и клиперский форштевень (чистая классика), и даже выбранные цвета — белая надстройка при синем корпусе. Дизайнеры смело пошли против мейнстрима в сегменте суперяхт: остекленные надстройки не поражают своей площадью, хотя внутри, в салоне, согласно проекту, оно от пола до потолка. Разумная целесообразность присутствует во всем, что вообще свойственно Moonen Yachts, 40-летие которой пришлось на 2021 год. Но, если кто не в курсе, поясню: 40 лет назад верфь в Нидерландах получила название Moonen Yachts. А на самом деле ей почти шестьдесят: первая лодка сошла на воду в 1963 году, тогда еще на верфи De Ruiter.

Но вернемся «на борт» и посмотрим, как организовано открытое пространство на палубах. На просторном сандеке (эту палубу еще называют палубой мостика, так как там находится ходовая рубка) предполагается открытая зона

отдыха с диванами, лежаками и опциональной ванной-джакузи. Два стола здесь объединяются в один большой обеденный для совместной трапезы на воздухе, а в корме есть место для тендеров. Все это делает пространство под открытым небом весьма универсальным. В отношении ходовой рубки пока можно сказать только, что ожидается отличная обзорность оттуда и оснащение новейшими системами навигации и связи; к рубке примыкают два наружных поста управления по бортам.

Главная палуба в корме будет оборудована диваном и столом (остальное пространство пока свободно), а ступени по обоим бортам ведут отсюда вниз, на купальную платформу. На левом борту предусмотрен выдвигающийся трап-сходня. С платформы через водонепроницаемую дверь в транце можно попасть в служебное помещение на корме.

Зона отдыха на фордеке — еще один вариант для приятного времяпрепровождения на диванах под солнцем. Защищенные фальшбортом бортовые проходы заканчиваются чуть в нос от миделя, поэтому сюда можно попасть только по трапу от сандека — популярное и перспективное компоновочное решение, которое встречается на современных суперяхтах.

На палубах Moonen 110 достаточно места для приятного времяпрепровождения на воздухе



В эту зону отдыха на фордеке можно попасть только по трапу с верхней палубы



Сандек с баром, диваном и шезлонгами. Их свободная расстановка предполагает разные варианты использования этой открытой палубы



...И ВНУТРИ

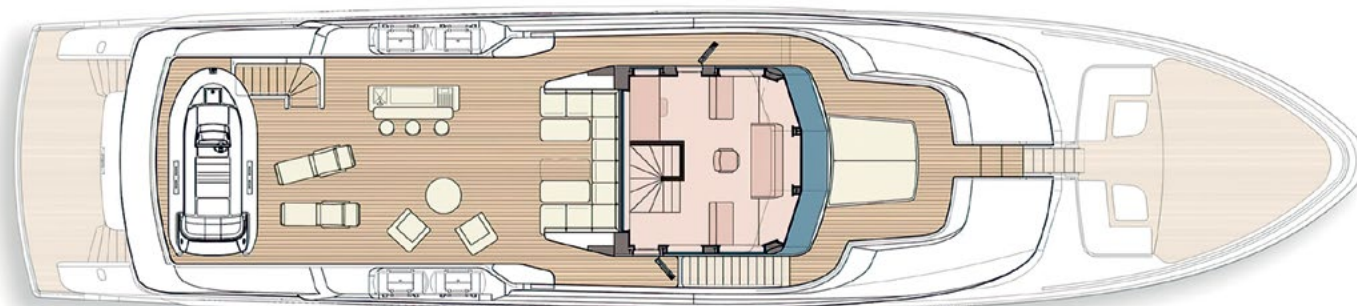
Эффектный внешний вид Moonen 110 должен быть дополнен не менее эффектными интерьерами, с интересной стилистикой и высококачественной отделкой, отражающими эстетические вкусы заказчика. Но... В этом обзоре Moonen 110, которая еще только строится, изображения интерьеров отсутствуют, чему есть объяснение. Moonen Yachts строит это судно категории semi custom без заказчика, на свои средства, и когда будет подписан контракт с покупателем, тому не придется долго ждать свою яхту. При этом он сможет вносить предложения по многим аспектам дизайна, чтобы персонализировать яхту в соответствии со своими желаниями. Возможные варианты: дизайн от британской Studio Indigo, известной своими работами для суперяхт Moonen, Amels и Feadship (моторная яхта Joy), или клиент (когда он появится) предложит своего дизайнера.

А пока известно то, что определено конструкцией судна, которой занималась компания Diana Yacht Design (тоже

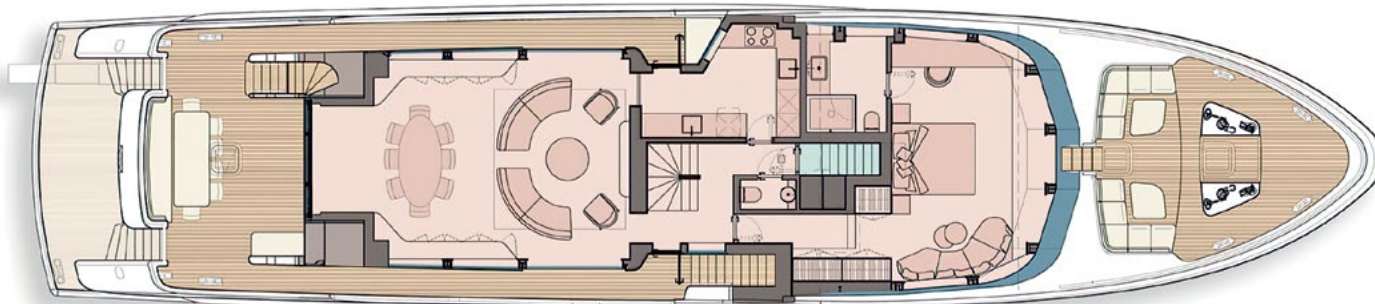
Нидерланды). Согласно проекту, салон открытой планировки на главной палубе получит гостиную в кормовой части и обеденную зону на миделе. Большие окна от пола до потолка сформируют пространство, наполненное светом, где будет приятно собраться вместе за столом, получая удовольствие от трапезы и общения. Дальше, в нос, расположится большой камбуз, а еще дальше — мастер-каюта, откуда откроется панорамный вид по курсу судна на горизонт и носовую палубу. В этой просторной каюте запланированы ванная комната, несколько платяных шкафов и зона отдыха с диваном.

Остальные двухместные каюты: две VIP на миделе и две гостевые — обустраивают на нижней палубе; в каждой предусмотрены ванная комната и шкафы для вещей. В носовой части нижней палубы по-царски разместится экипаж в трех каютах. По-царски потому, что этим помещениям отведена большая площадь, что немаловажно, если яхта будет работать в чартере.

Сандек/палуба мостика



Главная палуба



Нижняя палуба





Малая осадка позволяет этой яхте ходить по мелководным акваториям

ЧЕГО ЖДАТЬ В МОРЕ

Как обычно, начну с двигателей: два дизельных Caterpillar C18 Acert по 600 л.с. (1800 об/мин) имеют рейтинг мощности с индексом «А». Это означает, что они могут непрерывно работать при полной нагрузке (максимальной мощности и оборотах) неограниченное время, пока не выработают моторесурс — под луной ничто не вечно. Если даже двигатели станут «молотить» без остановки на предельном режиме, обеспечивая судну ход 13 узлов, то и тогда запаса топлива хватит на 1400 миль (оставим резерв 10%). Зато на скорости 9 узлов дальность плавания этой солидной яхты со стальным корпусом и надстройкой из легкого сплава, как сообщает верфь, вырастает до 3500 миль.

Здесь в отношении умеренной мощности и скорости проявлена максимально разумная целесообразность. К примеру, на лодке из стеклопластикового композита той же длины для удвоенной скорости потребуются мощность двигателей, более чем в четыре раза превышающая указанную. А ведь это расходы, в том числе и на топливо... Кстати, в отношении корпуса говорится, что у него «особенные обводы», обеспечивающие умеренный расход топлива. Также известно

о переборках — таранной и трех водонепроницаемых, которые нужны для непотопляемости (все по науке, как любят классификационные общества).

Что еще должно приятно удивить, так это шумность: на крейсерском режиме 1500 об/мин (около 10 узлов) уровень шума в обитаемых помещениях ожидается не более 50–55 дБ(А), а на стоянке при одном работающем генераторе — 40–45 дБ(А). Добавим к этому двойные стенки/днище топливных и водяных танков, электрические плавниковые стабилизаторы качки CMC Marine (Италия), работающие на ходу и на стоянке, водонепроницаемые двери...

В общем, довольно серьезный ожидается Passagemaker или даже экспедиционная яхта с неограниченным районом плавания. Остается напомнить, что строительство Moonen 110 (индекс верфи YN202) началось в июне 2021 года и должно завершиться в апреле 2023 года. Следить за ходом строительства можно на обновленном сайте верфи, где в середине декабря был зафиксирован этап «Закладка киля», хотя, как нам известно, процесс уже существенно продвинулся. [МВУ](#)



Пост управления тендера насыщен оборудованием на уровне крупных круизеров

ТЕНДЕР ПО-НОВОМУ

Текст: **Алексей Кириллов**

Фото: **Falcon Tenders**

Длина
10,60 м

Ширина
2,90 м

Высота
2,10 м

Осадка
0,56/0,85 м
(привод
поднят/опущен)

Вес
5 т

Максимальная
скорость
9/30 узлов
(электротяга/
дизель)

Запас топлива
350 л

Двигатели
**2 × Hyundai
Seasall S30
V6 (270 л.с.) +
2 × Huracan
Marine 20 кВт**

Дизайн
**Michael Leach
Design/AllSeas
Design**

Вместимость
16 чел.



В моторном отсеке Miss Wonderly дизели соседствуют с электромоторами



Miss Wonderly на выставке в Монако. Компания планирует выпустить открытую, полностью электрическую версию этого тендера



Еще недавно о гироскопических успокоителях качки на 10-метровых тендерах можно было только мечтать

Комфортабельный тендер для пассажиров суперяхты — судно особенное, и нюансов в его конструкции, планировке и оснащении гораздо больше, чем кажется. Поскольку спрос на подобные лодки ограничен, специалистов по их проектированию и производству можно пересчитать по пальцам. К их числу относится британец Марк Паско — гонщик-водномоторник, конструктор и успешный предприниматель, чья компания вышла в лидеры среди специализирующихся на тендерах верфей. Два года назад Марк вместе с пилотом-испытателем F1 Динем Стоунманом основал бутиковый бренд Falcon Tenders и нацелился строить исключительно кастомные, высокотехнологичные лодки, максимально согласующиеся с концепцией экологичного яхтинга. Марку нет нужды доказывать свою состоятельность в этом бизнесе, но чтобы показать товар лицом, Falcon Tenders построила и продемонстрировала на MYS 2021 тендер *Miss Wonderly* с дизайном — ни много ни мало! — от Майкла Лича.

Будучи классическим «лимузином» с закрытым кондиционируемым салоном, *Miss Wonderly* выделяется рядом особенностей.

Во-первых, у нее хитрая гибридная пропульсивная система, сочетающая дизельные двигатели, электромоторы и комплект аккумуляторных батарей (50 кВт), где переключение между режимами движения происходит автоматически, как у современных автомобилей. Запас электроэнергии позволяет лодке в течение часа передвигаться на малых ходах без какого-либо выхлопа, а если нужно пойти быстрее, рулевой просто прибавляет газ, и происходит плавное переключение на двигатели внутреннего сгорания. При этом система управления достаточно гибкая и позволяет заблокировать переход с электричества на дизель, если, например, тендер заходит в городские каналы. Конструкторы подчеркивают, что уделили особое внимание маневренности судна на малых скоростях, установили гироскопический успокоитель качки, чтобы пассажиры чувствовали себя комфортно даже на волновой толчее, нередко возникающей при входе в марины.

Во-вторых, выбирая материалы и производственные технологии, Falcon Tenders отдает предпочтение инновационным экологичным разработкам. Так, например, легкий и прочный корпус *Miss Wonderly* построен с применением биоразлагаемой эпоксидной смолы, полученной на основе растительных компонентов, а в интерьере использованы эконейтральные материалы вроде спрессованного бамбука, керамики и натуральной кожи.

Недостаток многих тендеров в том, что их салон больше похож на кабину водного такси, нежели на каюту суперяхты, но Falcon Tenders не допускает подобного на своих лодках. Все на борту продумано так, чтобы пассажиров не покидало ощущение комфорта, а экипаж — уверенность в безотказности бортовых систем. Тишина, приватность, тепло и уют — именно этого ожидаешь от подобного тендера, возвращаясь на яхту после романтического ужина на Ривьере, и с этим у *Miss Wonderly* все очень хорошо. **МВУ**

Мир интерьерного дизайна на суше и в море всегда был достаточно конкурентным. Сейчас, когда спрос на яхты вырос, в индустрию устремились студии, прежде не работавшие с яхтами, и соперничество усилилось. Хотя опыт в этой области желателен, он не является обязательным условием, поскольку верфи заинтересованы предлагать клиентам что-то новое и готовы помогать «сухопутным» дизайнерам проектировать морские интерьеры.

Миланская студия m2atelier, которую основали Марко Бонелли и Марьяна Радович, уже почти 20 лет выполняет заказы по всему миру, оформляя частные резиденции, отели и бутики модных домов. В компании заняты 25 специалистов в области дизайна и архитектуры, и среди ее клиентов бренды такого масштаба, как Dolce & Gabbana, Furla и Tom Ford. С тех пор как m2atelier поучаствовала в рефитах нескольких суперяхт, она включила яхтенные интерьеры в сферу своих интересов и сейчас работает сразу над рядом проектов на верфях Mangusta (50 м), Conrad (45 м), Vitters (56 м), Codecasa (58 м), Persico и JFA (50 м). Ими список не ограничивается, но остальные заказы строго конфиденциальны, а потому не афишируются.

«Мы умеем создавать интерьеры и для более крупных судов, — рассказывает Марьяна Радович, встреча с которой состоялась после MYS 2021. — Но, если выбирать между 100-метровой яхтой, где в силу размеров элементы многократно повторяются, и лодкой длиной 30–50 м, я предпочту вторую, поскольку в таких пропорциях можно гораздо полнее выразить свое видение».





+ M =

M2ATELIER

Текст: **Алексей Кириллов** Фото: **m2atelier**

Талантливые дизайнеры всегда ищут проекты, в которых есть профессиональные вызовы для них, иначе работать неинтересно. Впрочем, в индустрии роскоши проблем с этим нет, ведь ее клиенты не похожи друг на друга, и требования у них практически не совпадают.

«Повторять один и тот же дизайн, конечно, проще, но это скучно, — говорит Марьяна. — Другое дело, когда сталкиваешься с задачей, над которой предстоит поломать голову. Некоторые вещи зачастую даже не заметны со стороны, но чтобы воплотить их, требуется провести огромную работу, и нам это очень нравится. Каждую яхту нужно наделить чем-то особенным, чего нет у других, иначе это будет просто очередная лодка».

Дизайнерам интерьеров, которые только пробуют себя в яхтенной сфере, порой непросто вести диалог с теми, кто создает наружный облик судна. Случается, что каждый тянет одеяло на себя и уступает со скрипом, но есть и обратные примеры, когда обе команды оставляют амбиции и работают как одно целое.

«Откровенно говоря, до сих пор нам везло на конструкторов и дизайнеров экстерьера, — комментирует Марьяна, — хотя, возможно, дело в нашем подходе. Прежде всего, мы стараемся выстроить конструктивный диалог, хотя временами это нелегко и чувствуется противостоя-

ние. В строительстве, кстати, то же самое: инженеры часто бодаются с архитекторами. Но когда удается создать гармоничный союз, то мы даже помогаем дизайнерам экстерьера завершить образ яхты, идеально объединив помещения с открытыми палубами. Самое главное — начинать общаться с заказчиком нужно только после того, как все внутренние противоречия между командами улажены, и менеджеры проектов играют в этом важную миротворческую роль».

Пожалуй, самое важное профессиональное качество современного дизайнера — умение понимать заказчика и верно истолковывать его порой неопределенные желания.

«Готового сценария на все случаи жизни не существует, поскольку все клиенты разные, — объясняет Марьяна. — Казалось бы, чем дольше работаешь, тем больше накапливается опыта, но в реальности и сюрпризов становится больше. Проекты длятся по три, пять или даже шесть лет, и есть заказчики, предпочитающие обсудить все в самом начале, чтобы потом только принять готовую лодку. Они доверяют людям, которых наняли, и это хорошо. Поскольку мы с Марко семейная пара, нам легче закрывать “мужские” и “женские” вопросы, особенно когда клиенты тоже семья. Мы постоянно учимся лучше понимать клиентов, но бывает и так, что отношения не складываются с первого

m2atelier создает также дизайнерские коллекции мебели и аксессуаров



Студия располагается в классическом миланском особняке, и там собрана большая коллекция образцов





Ванная комната
в частной резиденции,
которую оформляла
m2atelier



Фрагмент интерьера
одного из яхтенных
проектов студии

взгляда, а взаимное притяжение в таком сотрудничестве трудно переоценить».

Какими бы опытными ни были дизайнеры, рано или поздно они сталкиваются с ситуациями, когда приходится идти на компромисс.

«В проекты случается вступать на разных стадиях, — поясняет Марьяна. — Иногда нам звонят, когда контракт уже подписан, и мы вынуждены встраиваться в обозначенные рамки и выделенный на оформление интерьеров бюджет. В иных случаях мы подключаемся на этапе проектирования и вместе с заказчиком и проектировщиками продумываем планировку. Это оптимальный вариант, поскольку от дизайнеров интерьера все же многое зависит».

По словам Марьяны, во время пандемии на компромиссы приходится идти и в отношении материалов, которые стали недоступны в тех или иных регионах. Однако все эти затруднения не страшны, когда работа в студии хорошо организована, и m2atelier не допускает задержек со своей стороны.

Одна из творческих задач, которую призваны решать яхтенные дизайнеры, заключается в синтезе эмоциональной и рациональной составляющих дизайна. Школы разных стран делают это по-разному, и в этом плане m2atelier — в большей степени интернациональная, нежели итальянская компания.

«Мы живем в своем микрокосме и общаемся в студии на английском, так как многие сотрудники не знают итальянского, — говорит Марьяна. — Проекты у нас по всему миру — от Гонконга до Сан-Франциско, и мы совершенно не приемлем местечковый подход. Милан просто очень удобная база для такой международной компании, как наша».

Россия — тоже не чужая для m2atelier страна: здесь студия оформляла ряд резиденций и бутиков высокой моды, включая московский Dolce & Gabbana, и у нее есть российские заказчики яхтенных проектов.

«У нас сложились отличные отношения с людьми со всех концов света, — завершает рассказ Марьяна. — Нам очень повезло с клиентами, и я считаю, что они у нас самые лучшие! От них, как и от хорошего дизайна, никогда не устаешь и продолжаешь радоваться даже спустя годы».

МВУ

BENTLEY, КЛЮШКИ И ВИНО

Автомобили тестируют по-разному. Эксперты-профессионалы запасутся чемоданом с приборами и сутки напролет станут измерять все, что можно и нельзя, сверяя свои результаты с данными завода. А действительно ли машина разгоняется до сотни за 3,9 с или все же на десятую долю секунды дольше? А насколько она экономична (опять же, с точностью до десятой литра на сотню)?

Текст: **Иван Старов**

Фото: **Bentley**



Тест-драйв в автосалонах — это чаще всего недолгая поездка по городу, во время которой успеваешь оценить разве что удобство кресла, шумность и обзор. Но есть и такой вариант: садишься в авто и едешь по городам и весям за пару-тройку сотен километров, останавливаясь в местах с красивыми пейзажами, заезжая перекусить в симпатичные ресторанчики, общаясь по дороге с приятными людьми. И попутно стараешься понять, «твой» это автомобиль или не очень.



lifestyle



Арт-объект
Александра Чеглакова.
Художник находит
актуальный смысл
в природных формах
и раскрывает
естественную красоту
деревя



Играть в гольф – это
вам не пешки двигать:
тут нужны глазомер,
сила и выносливость,
нелишние и при
управлении просто
автомобилем.
А у Bentley полно
электронных систем-
помощников



Терруарные вина,
которые производит
Château de Talu,
пользуются большим
спросом



Короткая остановка у виноградника в рамках динамичного Bentley Autumn Tour

Вот такой автомобильный «лайт»-тест Bentley Autumn Tour 2021 для своих клиентов и журналистов провело в октябре российское представительство бренда. Тур поэтапно прошел в Новосибирске, Екатеринбурге, Москве, Санкт-Петербурге и завершился в Геленджике. О последнем двухдневном этапе я расскажу подробнее.

Утром в аэропорту Геленджика участников ждали Continental GT Mulliner, Flying Spur V8 и Bentayga Speed, на которых проходил дальнейший автопробег. Это были эксклюзивные автомобили из обновленного портфолио бренда и в определенном смысле премьерные. Continental GT с апгрейдом от старейшего кузовного ателье мира Mulliner отличался новой решеткой радиатора Double Diamond, уникальными деталями ручной работы и твидом в отделке салона. Flying Spur впервые предстал с двигателем V8, а также новейшими информационно-развлекательными системами и электронными помощниками (они есть еще не во всех дилерских центрах). Ну и Bentayga Speed: «скорость» в названии модели — это обещание рекордных 306 км/ч (на специальной трассе, конечно).

После брифинга с описанием маршрута и пунктов остановок кортеж тронулся в Новороссийск, в винодельню Абрау-Дюрсо, откуда предстояло проехать на винодельню Château de Talu. Первая сотня километров до этой винодельни промелькнула под колесами почти незаметно. Участники только входили во вкус драйва (это касалось и эмоций, и непосредственно управления автомобилем).

Château de Talu — одна из самых живописных и крупных виноделен Краснодарского края. Там производят классические элегантные вина, на вкус и характер которых влияют уникальные природные особенности Геленджика. Здешние масштабы впечатляют: более 100 га виноградников, производство — 1,3 млн бутылок в год... На винодельне говорят, что это кусочек Франции на русской земле: французская культура вина, французская эстетика в архитектуре и интерьерах ресторано-дегустационного комплекса. Отсюда и Château (замок) в названии — на французский манер. А вот перевода слова Talu вы не найдете: оказалось, что это сочетание первых букв имен дочерей владельца винодельни: Татьяны и Любови. Вот такой поворот...

После экскурсии по винодельне был ужин из восьми блюд, где к каждому полагалось свое вино — чисто по про-

бовать. Скажу сразу: те, кто потом вел машины обратно в отель, от дегустации воздержались, ибо трезвость за рулем — норма нашей жизни! А мощным финальным аккордом первого дня стал мастер-класс по купажированию вина и самостоятельная практика приготовления вина из понравившихся ингредиентов. Интересный опыт!

Здесь надо сказать о специальном госте — авторе коллекции The Art of Nature Александре Чеглакове. Он создает изысканные арт-объекты из упавших вековых дубов. Схожий подход к применению древесины и приверженность принципам устойчивого развития демонстрирует и Bentley Motors с момента появления первого Bentley. Используемые в последние годы в интерьерах Bentley вставки особой формы из натурального шпона по праву считаются эталоном в автомобильной отрасли.

А поутру боевые экипажи отправились в «Геленджик Гольф Резорт». Логическая связь очевидна: и гольф — спорт не массовый, и Bentley — бренд элитный. Какой-то десяток километров — и вот он, известный гольф-клуб с 80 га живописной территории, чемпионским гольф-полем на 18 лунок, гольф-академией и клубным поселком в средиземноморском стиле. Надо сказать, в такие декорации автомобили Bentley вписались весьма гармонично. Ну, приехали люди поиграть, и что? Кстати, не просто поиграть, но даже поучаствовать в мини-турнире со своими победителями.

И снова в путь, теперь в Краснодар, двести с лишним километров. Дорога заняла более пяти часов: разогнаться возможности не было из-за пробок, серпантина и бдительных камер фиксации нарушений скоростного режима. Проверить, какой из Bentley на трассе быстрее, не смогли: ехали аккуратно, в «линейном строю». Расход топлива тоже не проверяли, да и незачем. По моему скромному мнению, экономия пусть даже пары сотен литров за сезон (10000 руб.) при цене автомобиля несколько миллионов — не расчет. Комфорт? А какой Bentley его не дает?! С бездорожьем, правда, не столкнулись, да оно и к лучшему: мы не экстремалы.

Каков итог этапа Bentley Autumn Tour 2021 в Геленджике? Пройдено около 400 км, каждый из участников протестировал каждый автомобиль. Общее, полагаю, мнение: классные автомобили, стоящие. Во все смыслах. **МВУ**



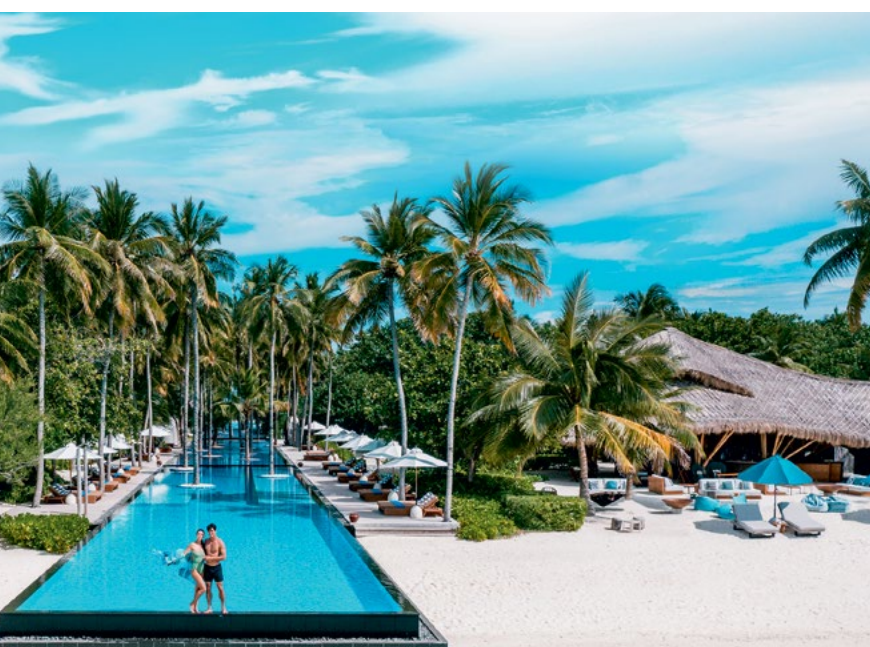
Lifestyle

ДЖУНГЛИ ЗОВУТ

Текст: **Арина Вишневская**

Фото: **Fairmont Maldives Sirru Fen Fushi**





Отель Fairmont Maldives Sirru Fen Fushi расположен на живописном атолле Шавияни в 230 км к северу от Мале. С языка дживехи его название можно перевести как «Тайный подводный остров». Вероятно, дело в том, что раньше до этих мест добирались только опытные мореплаватели. Сейчас всего за 9 часов можно перенестись из суетной деловой Москвы туда, где время течет совсем по-другому, а понятие «отдых» включает в себя как солнечные ванны на берегу океана с тропическим коктейлем в руке, так и захватывающие пиратские квесты с погонями на гидроциклах. Кому что нравится.





На курорте Fairmont
Maldives Sirru Fen
Fushi рады гостям всех
возрастов

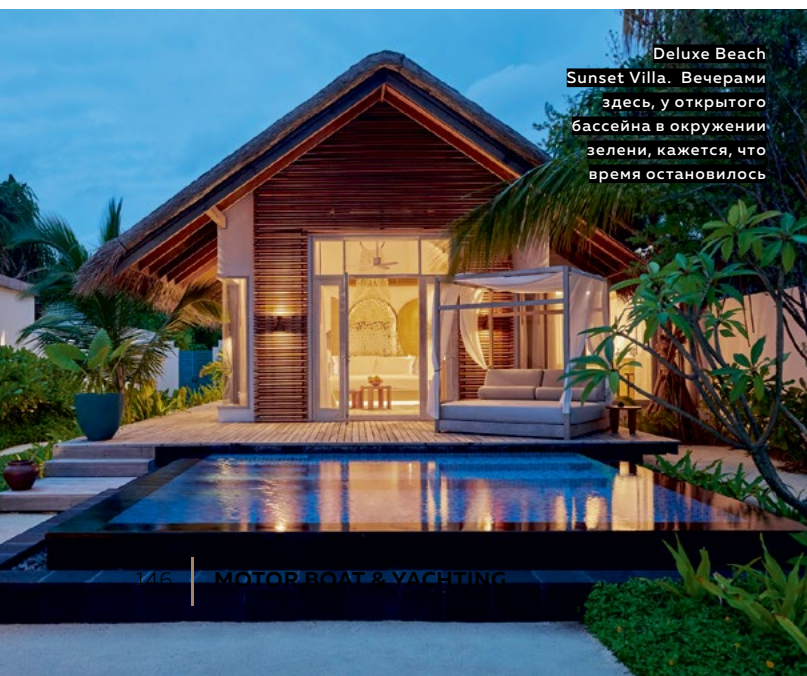
На курорте Fairmont Maldives Sirru Fen Fushi 120 вилл, 37 из которых стоят в океане. Сводчатые деревянные крыши, традиционные мальдивские орнаменты, натуральные материалы и отсылка к стилям рустика и бохо-шик в интерьерах способствуют созданию в них расслабленной атмосферы. Одна из особенностей Fairmont Maldives Sirru Fen Fushi — сафари-виллы, окруженные джунглями.

Завтраки в Fairmont Maldives Sirru Fen Fushi сервируют в аутентичном ресторане Raha Market рядом с пляжем. Тут же можно перекусить днем, а вечером присоединиться к тематическим ужинам в формате буфета. Вообще такие пляжные клубы на Мальдивах — отдельный вид искусства на островах, где выбор мест для отдыха ограничен. Еще одна гастрономическая точка притяжения — пляжный бар Onu Onu (название переводится как «бамбук»). Укрывшись от палящего солнца под тенистым навесом, здесь можно заказать легкие закуски и выпить коктейль. За свежайшими суши и сашими непременно стоит отправиться в ресторан азиатской кухни Kata. Для тех, кто хочет провести время за дегустацией блюд высокой кухни под аккомпанемент вин из местного погреба, идеальным решением станет открытая терраса ресторана Azure.



Ванна под открытым
небом. Deluxe Beach
Sunset Villa

Гости Fairmont Maldives Sirru Fen Fushi не упускают возможности посетить местную достопримечательность — Coralarium. Арт-инсталляция, созданная британским скульптором и подводным исследователем Джейсоном де Кайресом Тейлором, представляет собой шестиметровый куб, наполовину погруженный в воду. Этот первый на Мальдивах подводный музей вдохновлен невероятной флорой и фауной Индийского океана. Каркас сооружения сделан из материалов, не наносящих вреда экосистеме. Напротив, стены «Кораллариума» и пятиметровые «скульптуры» из морских звезд внутри него стали домом для растений и рыб. Понаблюдать за ними в естественной среде можно во время снорклинг-туров в сопровождении морского биолога. Отправная точка для путешествия в «Кораллариум» — 200-метровый инфинити-бассейн, пересекающий остров ровно посередине. Он считается самым длинным на Мальдивских островах.



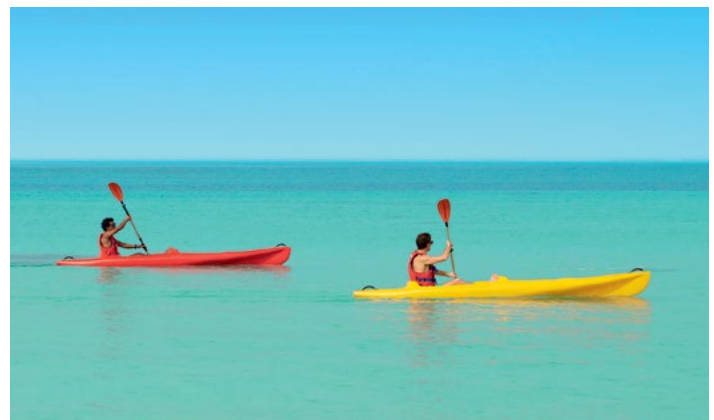
Deluxe Beach
Sunset Villa. Вечерами
здесь, у открытого
бассейна в окружении
зелени, кажется, что
время остановилось



Романтический вечер на пляже с видом на Coralarium



Интерьер Опи Опи Ваг выполнен в традиционном балийском стиле



Путешествие — идеальный момент для восстановления физического и ментального здоровья. В Fairmont Maldives Sirru Fen Fushi особое внимание уделено теме спа. В меню центра Willow Stream Spa всевозможные виды расслабляющих массажей и восстанавливающих процедур для лица и тела. Местные мастера гарантируют постояльцам полное отрешение от повседневных забот и погружение в негу.

Однако Мальдивы — это история не только про романтику и уединение. Любители активного отдыха найдут массу вариантов нескучно провести время. Можно устроить заплыв на водных мотоциклах или каяках, понырять с маской и трубкой у коралловых рифов или отправиться на мастер-класс и своими руками создать сувенир на память.

На Мальдивских островах несмотря на близость экватора не бывает изнуряющей жары, температура воздуха в течение года не подвержена резким скачкам и даже в самые холодные месяцы не опускается ниже +17 °С. А еще до здешних берегов не доходят ни ураганы, ни тайфуны, ни штормы, ни тропические циклоны. Ну не сказка ли! **МВУ**

КАПЛИ В МОРЕ

Текст: **Ольга Селезнева**

Фото: [shutterstock.com](https://www.shutterstock.com), [envato.com](https://www.envato.com)

Среди даров моря самый дорогой и желанный – жемчуг. Тысячелетиями он ценился настолько высоко, что обладать крупными жемчужинами красивой формы могли немногие, при том, что в давние времена в акваториях планеты, соленых или пресных, жемчуга было куда больше, чем сегодня. Впрочем, как и тех, кто был готов за ним нырять. Нынче купить «настоящий» жемчуг идеальной, да и вообще любой формы и расцветки, не проблема, причем часто – за смешные деньги. И да, он именно настоящий – в том смысле, что состоит из перламутра, а не из стекла, камня или каких-нибудь полимеров. Понятно, что источник такого изобилия – жемчужные фермы. Но почему при внешней схожести есть как дорогие экземпляры культивированного жемчуга, так и очень дешевые? И можно ли сегодня купить действительно природный жемчуг, появившийся без участия человека?



При культивировании морского жемчуга раковина чаще дает одну, максимум две-три жемчужины. В пресноводных раковинах их могут быть десятки и даже сотни, но мелких и невысокого качества

КАК РАСТЕТ ЖЕМЧУЖИНА

Теоретически образовывать жемчуг могут любые двусторчатые моллюски, даже мидии, которых мы привыкли видеть на тарелке, а заодно и некоторые брюхоногие — со спиральной раковиной, просто не все они дают качественный продукт. Каждая жемчужина — результат борьбы ракушки с попавшим в нее инородным телом, не обязательно песчинкой. Чаще это личинка паразита или пузырек воздуха. В любом случае моллюску становится некомфортно, и он начинает обволакивать «пришельца» секретом своей мантии — перламутром, который на 86% состоит из арагонита (карбоната кальция), на 12% из белка конхиолина и на 2% из воды. Первый слой жемчужины — чистый арагонит, далее в пустоты проникает белок, делая поверхность прочной. Так, слой за слоем, растет жемчужина, сглаживая выступы и неровности, беспокоящие «хозяина».

В первый год она подрастает на 2–3 мм, далее — примерно по 0,5 мм ежегодно. Морской жемчуг растет заметно быстрее речного, зато речные моллюски способны вырастить в себе одновременно несколько жемчужин. Чем дольше в раковине образуется жемчуг, тем толще слой и ценнее жемчужина. Цвет зависит от вида моллюска и условий окружающей среды, форма — от того, куда именно попало инородное тело. Если оно оказалось в мантии и не соприкасалось со створками раковины, получается почти идеальный шарик. Попало на раковину — выйдет нарост (такой «половинчатый» жемчуг называется блистерным). Внедрилось в мускулы — вырастает несовершенной, но порой удивительной формы жемчуг «барокко»; отдельные его экземпляры ценятся куда выше, чем идеально ровные «горошины».

ПРИРОДНЫЙ ЖЕМЧУГ

Найти «дикий» жемчуг в наше время очень непросто — обычно на аукционах и за баснословные деньги. Его доля на мировом жемчужном рынке составляет менее 1%. Причин тому несколько. Во-первых, чтобы найти одну жемчужину, приходится вскрыть (а значит, убить) сотни моллюсков. Происходило это на протяжении многих веков, и их «поголовье» в природе сильно уменьшилось. Во-вторых, добыча дикого жемчуга — занятие непростое и зачастую опасное для жизни. В-третьих, этот процесс крайне сложно уместить во внятный бизнес-план. Гораздо проще уповать на культивирование с его отработанными технологиями и более или менее четкими сроками формирования жемчужин определенных параметров.

Тем не менее природный жемчуг встречается и сегодня. Обычно — тех типов, которые не поддаются культивированию: моллюски некоторых видов не переносят «вторжения». К таким видам жемчуга относятся Абалон, Конк и Мело. В год официально на рынке появляется не более 3000 жемчужин этих видов, из них на изготовление ювелирных украшений годятся около 20%. Мера веса природного жемчуга — карат.

АБАЛОН

Это «бытовое» английское название нескольких видов моллюсков семейства Naliotis; также в разных странах его именуют «морское ухо» — из-за похожей формы, а в Новой Зеландии — пауа. Галиотисы обитают в тропических, субтропических и даже умеренных водах по всему миру, включая российский Дальний Восток, но крупнейшие встречаются у берегов Австралии, Японии и США. Моллюск ценится и за полезные для здоровья качества, и за красоту своих перламутровых раковин, которые используются в ювелирном деле, поэтому его свободный сбор в природе строго регламентирован, а во многих странах запрещен. Правда, галиотисов научились разводить на фермах — для еды и получения раковин, а жемчуг — лишь побочный продукт этого производства или редкая удача ловцов-индивидуалов.

Точной системы оценки этого вида жемчуга не существует, поскольку большинство ювелиров мира их даже не видели. Жемчужины Абалон встречаются нечасто и никогда не бывают круглыми: типичные формы — треугольник, похожий на плавник акулы, либо рисовое зерно. Самые ценные — причудливых очертаний, из которых получаются уникальные украшения в единственном экземпляре. Абалон разнообразен по цвету, с характерными «бензиновыми» переливами от серебристого до пурпурно-фиолетового. Лучшими считаются жемчужины с выраженным зеленым и синим тоном.

КОНК

Растет внутри спиралевидных раковин гигантского стромбуса — брюхоногого моллюска, обитающего в тропической зоне западной Атлантики. Сами раковины размером до 35 см очень красивы и популярны у коллекционеров, поэтому неконтролируемая торговля ими запрещена CITES — Конвенцией о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения. Шанс обнаружить в раковине жемчужину и без того мал — примерно 1 к 10 000, а ювелирную ценность и размер более 3 мм в диаметре и вовсе имеют редкие жемчужины. Цена на Конк хорошего качества превышает 15 000 долларов за карат, так что не стоит обольщаться, если вам предлагают купить его по доступной цене. Конк не похож на привычный жемчуг, потому что не имеет перламутрового сияния, а напоминает своим шелковистым блеском и структурой опал. Форма чаще овальная, а цвет — от белого и светло-золотистого до красного и шоколадного.

МЕЛО

Жемчуг Мело добывают из спиралевидных раковин крупных брюхоногих моллюсков Melo melo, которые еще называют индийской валюткой. Как и Конк, Мело не культивируется из-за спиралевидной формы раковины: невозможно искусственно уложить инородное тело в область форми-

рования жемчуга, не убив моллюска. Встречаются эти раковины в тропических областях Индийского и Тихого океанов, поэтому Мело добывают в прибрежных водах Юго-Восточной Азии, в основном во Вьетнаме. Жемчужины крупные (до 35 мм в диаметре), круглые, чаще всего желтого, красноватого или коричневого цвета. Наиболее ценными считаются оранжевые. Самая известная — Sunrise («Восход солнца») весом почти 80 г (397 карат) из коллекции последнего императора Вьетнама Бао Дая. В конце 1990-х она ушла с аукциона в Гонконге почти за полмиллиона долларов, и сейчас ее местонахождение неизвестно. Подобно Конку, Мело имеет «опаловую» структуру, напоминающую язычки пламени, но попытки имитировать ее искусственно до сих пор не увенчались успехом.

СПОСОБЫ ВЫРАЩИВАНИЯ

Люди научились культивировать жемчуг около 800 лет назад — в XIII веке в Китае. Раковины аккуратно открывали, внутрь клали крупинки глины или кусочки дерева, закрывали и опускали обратно в воду на несколько лет. Высшим пилотажем считался «жемчужный Будда», когда удавалось удачно вложить в раковину микроскопическую статуэтку Будды, медную или свинцовую, и потом вынуть ее уже перламутровой.

Первый патент на технологию выращивания жемчуга получил в 1896 году японец Кокити Микимото: бывший торговец лапшой всегда интересовался добычей жемчуга и знал, что хищнический вылов в заливе Исе привел к почти полному исчезновению устриц-жемчужниц. Женившись, он на приданое своей супруги создал небольшую ферму и приступил к экспериментам. Первый жемчуг был полукруглым — «блистерным», но к 1908 году он отточил технологию и получил патент на «ядерный» метод выращивания жемчуга, который и положил начало индустрии. Суть его — в имитации природного процесса, но внутри раковины, вопреки расхожим представлениям, кладется вовсе не песчинка, иначе хоть сколь-нибудь крупную жемчужину придется ждать слишком долго. Обычно это шарик из перламутра или какого-либо минерала: моллюск покрывает его несколькими новыми слоями перламутра и — вуаля! — настоящая жемчужина готова. Собственно, в числе слоев и наличии ядра (его видно на рентгене) и заключается отличие культивированного жемчуга от «дикого», а также дешевых и дорогих видов культивированного жемчуга между собой. Строго говоря, для выращивания жемчуга таким способом нужны два моллюска. У одного отрезают кусочек живой ткани, заворачивают в него «ядро» (это снижает вероятность отторжения) и затем уже помещают в другую раковину — строго в мантию, чтобы добиться максимально круглой формы. Есть и «безъядерный» способ: в раковину помещается только кусочек ткани другого моллюска, и в этом смысле сходство с «диким» жемчугом абсолютное. Такой метод обычно используют для получения пресноводного

жемчуга, но у него есть свои минусы: жемчужины мельче и не столь идеальны по форме и блеску. Нередко этот жемчуг подкрашивают или облущают для получения нужного оттенка, а то и покрывают лаком: со временем он может выцветать и облезать. Правда, натуральный речной жемчуг более стоек благодаря большей плотности слоев. Если морские раковины принимают всего две-три, а порой только одну «затравку», то в пресноводные можно закладывать сразу до полусотни «инородных тел». Хотя растет такой жемчуг дольше морского (до шести лет), он дешевле в культивировании, потому что рыночная цена невысока. Основная его масса (свыше 95% мирового объема) выращивается в Китае — в реках, озерах и даже на рисовых полях, а объемы производства исчисляются тысячами тонн в год. В последнее десятилетие китайцы стали больше внимания уделять не количеству, а качеству, уменьшая число «затравок», чтобы получать более крупные и правильные жемчужины. А вот японский пресноводный жемчуг Бива, выращиваемый на одноименном озере, всегда считался эталоном качества и ценился ювелирами за разнообразие цвета и необычную форму в виде палочек длиной около сантиметра.

Есть еще один интересный способ получения жемчуга — суфле. Когда из мантии моллюска извлекается выросшая жемчужина, внутрь образовавшегося мешочка помещают сухой пористый материал, который, набухая от влаги, сильно его растягивает. Моллюск продолжает откладывать перламутр, выращивая жемчужину внушительного размера. Цена и качество такого жемчуга зависят от терпения владельца фермы. Иногда такой жемчуг вырастает самопроизвольно, когда устрица отторгла внедренное ядро, но на серьезных фермах этот процесс контролируют рентгеном, стараясь сразу подсадить ей новое ядро и не позволяя суфле развиваться.

ТИПЫ КУЛЬТИВИРОВАННОГО ЖЕМЧУГА

АКОЙЯ

Лидер в производстве высококачественного морского жемчуга — Япония, где выращивается около половины мирового объема. И весь этот жемчуг принадлежит виду Акойя, признанному мировым эталоном качества по блеску, поскольку в сравнении с другими видами слои перламутра у Акойя тоньше. Для производства используются небольшие (около 8 см в длину) морские устрицы рода *Pinctada* (по-японски они называются Акою-кай). Именно с ними и начал экспериментировать Касуми Микимото. Жемчужины 6–8 мм в диаметре растут от полутора до трех лет. Форма чаще идеально сферическая, но иногда встречаются овальные или барочные жемчужины. Цвет обычно белый с розоватыми или серебристыми переливами.



Раковины моллюсков-галиотисов сами по себе — ценное ювелирное сырье, а изредка образуемый ими жемчуг Абалон имеет такие же «бензиновые» переливы и причудливую форму в виде плавника акулы, рисового зерна или совсем необычные очертания (жемчужины такой фантазийной формы именуется парагонами)

ЖЕМЧУГ ЮЖНЫХ МОРЕЙ

Культивируется в основном в Австралии и Индонезии, но небольшие объемы поставляют также Филиппины, Бирма и Таиланд. Этот вид производит золотогубая устрица *Pinctada maxima*; именно она способна давать кремовый и розовый жемчуг золотистых оттенков или даже насыщенно золотого цвета. Ни один другой вид культивированного жемчуга не достигает таких размеров — до 20 мм в диаметре, а барочные жемчужины могут быть еще крупнее.

ТАИТИ

Знаменитый черный жемчуг раньше добывали, а теперь выращивают в южной части Тихого океана, преимущественно на атоллах Французской Полинезии. Устрицу вида *Pinctada margaritifera* называют черногубой, хотя жемчуг получается необязательно черный: он может иметь фиолетовый, серый, кофейный и даже зеленый оттенок, который считается лучшим. По форме он тоже разнообразен: круглый, овальный, дуплет, в форме пуговицы или капли. Средний размер жемчужины, которого она достигает всего за полтора года, составляет от 8 до 18 мм.

Жемчуг сейчас производят примерно в 30 странах, при этом, если мировые запасы природного жемчуга сильно истощились, казалось бы, его культивирование должно постоянно расти. Но это не так. Объем производства с годами только снижается — сейчас это лишь половина от максимума, пришедшегося на 60-е годы XX века, что связано с возросшими экономическими и природными рисками. К примеру, катастрофическое цунами 2011 года в Японии разрушило не только АЭС «Фукусима», но и множество жемчужных ферм. А загрязнение и потепление океана приводят к тому, что найти места для культивирования жемчуга становится все сложнее. Поэтому, как бы ни были искусны люди в изготовлении природных сокровищ, создать новый Мировой океан им не под силу. А значит, нужно сберечь тот, что у нас пока еще есть. **МВУ**



ЗАРЯЖЕННЫЕ ЭМОЦИЯМИ

Концерн Audi наряду с другими прогрессивными автопроизводителями постепенно приучает нас к мысли, что электрическая мобильность может и должна стать нормой жизни.

Текст: Евгений Хромченко

Фото: Audi

Инновационные модели Audi e-tron S и Audi e-tron S Sportback дополнили линейку электромобилей марки, и теперь на российском рынке их уже четыре.

Три высокоэффективных электродвигателя (два на задней оси, один спереди) суммарной мощностью 370 кВт (503 л.с.) в режиме Boost разгоняют автомобиль до 100 км/ч всего за 4,5 с, и электрический полный привод quattro гарантирует мгновенный отклик на нажатие педали акселератора и безупречную управляемость на любых дорожных покрытиях. Высоковольтная аккумуляторная батарея обеспечивает запас хода без дополнительной зарядки до 372 км у e-tron S и на 6 км больше у Sportback.

Кстати, о зарядке. В домашних условиях для этого предусмотрена компактная система e-tron, а на высоковольтной зарядной станции (High Power Charging) зарядка батареи от 5 до 80% займет примерно 30 минут.

Система Audi drive select, входящая в список стандартного оснащения, способна менять дорожный просвет в диапазоне до 76 мм и позволяет водителю выбирать один из семи профилей работы различных узлов автомобиля: от плавного движения до спортивной, но контролируемой управляемости. Подобная универсальность достигается в том числе за счет адаптивной пневматической подвески с регулируемыми амортизаторами.

Кажется, будто опытные мастера оригами «складывали» кузов этого автомобиля по определенной схеме, четко «заламывая» и оживляя глянцевые листы металла таким образом, чтобы достичь столь эффектных и выразительных форм. Бамперы новых моделей делают их облик еще более динамичным, увеличенные на 23 мм расширители колесных арок добавляют образу уверенности, серебристые вставки спереди и сзади — яркости, а алюминиевые корпуса наружных зеркал безошибочно указывают на принадлежность электромобилей к семейству S. Опционально нижняя часть кузова может быть окрашена в контрастный цвет. На выбор предлагается до девяти цветов кузова.

Цифровые светодиодные матричные фары Digital Matrix LED обеспечивают еще более точное освещение в городе и на трассе. В основе их конструкции — технология DMD (Digital Micromirror Device), которая широко используется в видеопроекторах. На небольшом чипе расположен миллион микрзеркал размером сотые миллиметра. С помощью электростатических полей каждое такое микрзеркало можно поворачивать до 5000 раз в секунду. Цифровая система освещения может генерировать динамические анимации Leaving Home и Coming Home — световые проекции на стенах или на земле.

Яркая особенность Audi e-tron S и Audi e-tron S Sportback — опциональные виртуальные зеркала заднего вида. В опоры «зеркал» встроены небольшие камеры, изображения с которых выводятся на высококонтрастные OLED-дисплеи в салоне автомобиля.

Просторный салон новых электрических SUV оформлен в характерном для семейства S спортивном стиле. Впрочем, интерьер не лишен элегантности: оснащенные функциями вентиляции и массажа опциональные сиденья с индивидуальным контуром и отделкой из перфорированной кожи, различные декоративные вставки, накладки на пороги со вставками из алюминия, опциональный пакет многоцветного фонового и контурного освещения в темное время суток...

Новые электрические кроссоверы оснащаются системой MMI touch response с двумя дисплеями. Тактильные и звуковые сигналы обратной связи подтверждают активацию функции при касании экрана. С помощью верхнего сенсорного экрана диагональю 10,1" водитель управляет функциями навигационной и информационно-развлекательной

систем, телефона, а также специализированными функциями e-tron. Нижний дисплей диагональю 8,6" используется для ввода текста и управления функциями комфорта и климатической системы. Структура меню интуитивно понятна и напоминает меню смартфона, при этом дисплеи демонстрируют четкую и лаконичную графику. В стандартное оснащение новых моделей также входит виртуальная приборная панель Audi virtual cockpit plus с экраном диагональю 12,3" и дополнительным дисплеем вокруг индикатора энергии.

Список опционального оснащения для Audi e-tron S и Audi e-tron S Sportback довольно широк. Эстетам стоит обратить внимание на контрастную окраску бамперов S, стайлинг-пакет внешней отделки черного цвета (включая черные кольца Audi), оранжевые тормозные суппорты, обивку сидений кожей Valcona, контурные передние сиденья и т. д. Среди полезных (и в нынешнем дорожном трафике, на наш взгляд, обязательных) ассистентов — система «Город», система ночного видения с функцией распознавания пешеходов, проекционный дисплей, пакет контурного освещения салона, проекция для боковых дверей и многое другое. **МВУ**



Спортивные передние сиденья с комбинированной отделкой материалом Dinamica frequency и кожей с тиснением на спинках





Фото предоставлено
бутиком Babochka

ЧТО, ЕСЛИ НЕ КОСТЮМ?

В деловом мире люди часто становятся заложниками формальностей. Гардероб современных мужчин в основном состоит из костюмов и рубашек, и, с одной стороны, это всегда беспроигрышно, а с другой — душа прогрессивного человека просит перемен. Если вы настроены вырваться из привычных образов, то вам придется кстати рекомендации стилистов RC Fashion & Style — проекта Фонда Росконгресс, созданного для поддержки отечественной модной индустрии.

Впереди холодный сезон, а значит рубашку в зимнем гардеробе можно заменить на теплую кашемировую водолазку, достаточно строгую и лаконичную. Бренды выпускают водолазки чуть тоньше и чуть теплее, в разных оттенках, а хороший кашемир всегда выглядит статусно. Такое изделие можно носить не только под костюм, если формат работы позволяет временами нарушать деловой дресс-код. Подобранную тон в тон водолазку можно надеть и под рубашку, утеплившись и одновременно усложнив привычный образ.

Еще одним базовым «заменителем» рубашки может стать поло с длинным рукавом из смеси кашемира и шелка. Теплые поло можно рассматривать как самостоятельный предмет гардероба, а изделие более изящной вязки надевать под костюм — строгость и формальность от этого не пострадают.

Свитера крупной вязки в сочетании с брюками тоже вполне уместны в деловом мире. Под такой свитер можно надеть и рубашку, аккуратно расправив воротник и манжеты, если горловина и размер изделия позволяют. Важно помнить, что, составляя подобные комплекты, надо продолжать соблюдать строгую и сдержанную цветовую гамму.

Кардиган — не слишком формальная альтернатива пиджаку, тем не менее подходящая для повседневных выходов.

Утепленные жилеты, вязаные изделия, рубашки из плотных материалов и сезонные аксессуары делают образы многослойнее, интереснее и смелее.

В зимнюю пору в расписание встреч деловой элиты врываються корпоративы, приемы и мероприятия, посвященные итогам года. И если вечер предполагает именно праздничный формат, то костюм гостя может заявить о намерении хорошо провести время. На новогоднее торжество можно подобрать костюм из бархата или вельвета. Мужские бренды часто экспериментируют с костюмными тканями, создавая уникальные принты, а зимние праздники — отличный повод применить результаты этих экспериментов на практике. MBY

15-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА КАТЕРОВ И ЯХТ

15TH INTERNATIONAL EXHIBITION
OF BOATS AND YACHTS

March 3-6, 2022 / Moscow, Crocus Expo

3-6 марта 2022



#MosBoatShow

Москва, Крокус Экспо

Катера и сопутствующая техника Boats and associated equipment

Парусный спорт Sailing sport Отдых на воде On-water entertainment

Оборудование Equipment Чартер Charter пляжный мир Beach world

Все для рыбалки Everything for fishing Услуги Services

www.mosboatshow.ru



Организатор / Organizer:
Крокус Экспо
Международный выставочный центр

ufi
Approved
Event

IR
Expo Rating

6+



Катерина Перез в ожерелье
из жемчуга Yoko London

ТАКОЙ РАЗНЫЙ ЖЕМЧУГ

Текст: Катерина Перез

Фото: Utopia, Yoko London, Assael, Autore

Если вы внимательно читали несколько предыдущих выпусков MBY, то мы с вами наверняка заочно знакомы. Меня зовут Катерина Перез, и свою творческую жизнь я посвятила ювелирным украшениям, в поисках лучших образцов которых не раз облетела земной шар. За 13 лет я стала одним из самых уважаемых экспертов в индустрии драгоценностей. Мои новости ежедневно читают почти 400 000 подписчиков в Инстаграме @katerina_perez и на сайте KaterinaPerez.com.

Что я стремлюсь передать в своих сообщениях? Свой взгляд на украшения! Он часто идет вразрез с общепринятыми канонами, но от этого всё становится только интереснее.

Совсем недавно жемчуг ассоциировался исключительно с «бабушкиной шкатулкой». Но жемчужные украшения, созданные 100 и 10 лет назад, существенно различаются дизайном и ролью в них собственно жемчуга. Уже больше десятилетия назад ювелиры перестали придерживаться традиционного подхода и начали предлагать свои интерпретации украшений с этим чудом природы.

Последние несколько сезонов тренд на жемчуг особенно силен. Драгоценности с ним появились даже у тех, кто еще недавно считал его старомодным. Например, на красных



Золотые серьги
с жемчугом
и бриллиантами
из коллекции
Utopia Flamante



Жемчужное ожерелье Autore



Изящные серьги из серого жемчуга Assael

ковровых дорожках этого года демонстрировались кольца из жемчуга в основном на мужчинах! А те, кто хорошо знаком с жемчугом и успел пресытиться классическим белым вариантом, обратили свой взор на жемчуг цветной, встречающийся довольно редко. Его эксклюзивность привлекает внимание поклонников ювелирного искусства, а дизайнеры экспериментируют с черным таитянским жемчугом, золотистым жемчугом Южных морей, моря Кортеса и Фиджи. Так на каком же оттенке остановить свой выбор?

Директор по международному маркетингу австралийского бренда Autore Руби Ауторе поделилась со мной следующими наблюдениями: «Популярность белого всегда примерно одинакова, а спрос на золотистый и черный достигает пика в разное время в разных регионах. Цвет жемчуга — исключительно дело вкуса, и все зависит от покупателя!»

Бренд Yoko London, создающий гламурные жемчужные украшения, расставляет в этом вопросе акценты так: «Наши изделия из белого жемчуга всегда в моде, но при этом украшения с цветным жемчугом неизменно привле-

кают к себе повышенное внимание. В жемчуге натуральных оттенков есть что-то манящее, особенно в сочетании с современным дизайном».

Но какой бы оттенок вы ни предпочли, есть одно важное правило: никогда не покупайте жемчуг без примерки. Как бы вам ни нравилось украшение на витрине, проверьте его на «совместимость» с вашим оттенком волос, кожи и глаз. Поверьте: цветной жемчуг может как выгодно подчеркивать ваше очарование, так и «спорить» с вашим образом.

Также стоит помнить, что жемчуг требует определенного ухода, без которого сияние перламутровой поверхности может исчезнуть, а внешний слой жемчужины отслоиться или треснуть. Как же сохранить красоту? Вот несколько основных правил.

1. Храните жемчуг в закрытой коробке или бархатном мешочке, поддерживая стабильную температуру, влажность, чистоту.

2. Кладите жемчуг в мешочек таким образом, чтобы бусины не бились друг о друга или другие камни и металлы.

3. Не храните украшения в герметичном пластиковом пакете, ведь жемчугу нужна влага.

4. Оберегайте жемчуг от попадания на него дезодоранта, туалетной воды, духов. Сначала нанесите их, а уже потом надевайте украшение.

5. Изделия с жемчугом рекомендуется периодически мыть, однако никогда не используйте чистящие средства, даже специально предназначенные для украшений. Вместо этого помойте изделие мягкой тряпочкой, смоченной теплой водой с добавлением капельки мыла.

6. Если поверхность жемчуга незначительно повредилась, ей можно вернуть красоту полировкой. Лучше доверить этот процесс профессионалам. Сами вы сможете убрать неглубокие царапины с помощью мягкой ювелирной салфетки, но учтите: при этом снимается слой перламутра. Если он у жемчужины и без того тонкий, такая обработка может привести к еще более сильному повреждению изделия.

7. Нить жемчужного ожерелья нужно регулярно менять, особенно если вы часто носите украшение. Между бусинами должен быть разделительный узелок, не позволяющий им тереться друг о друга. Ну а если нить порвется, бусины не разлетятся во все стороны.

Выбирайте жемчуг сердцем, ухаживайте за ним с умом, и он будет дарить вам свое загадочное сияние долгие годы! **МВУ**

Браслет Yoko London демонстрирует сочетание различных тонов жемчуга



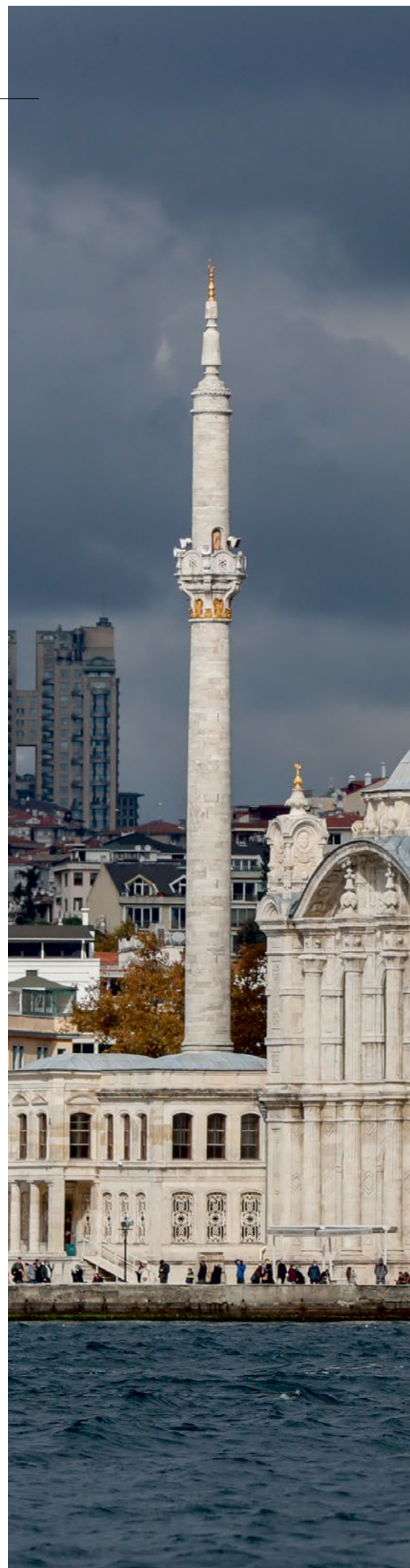
НА ВСЕХ ПАРУСАХ

Год назад стамбульский Яхт-клуб открытого моря впервые провел четырехдневную Президентскую регату. Прошла она настолько удачно, что второе «издание» поддержали сразу три турецких министерства: туризма, спорта и иностранных дел. В этот раз свыше 800 яхтсменов гонялись в два этапа: в Мугле (25–27 июля) и Стамбуле (29–31 октября). Помимо турецких экипажей, на соревнования приехали любители и профессиональные спортсмены из Болгарии, России, Румынии, Украины и даже из Нидерландов.

Текст: **Ирина Королева**

Фото: **Министерство туризма и культуры Турции, экипаж Angels of CMC**

Благодаря приглашению Министерства культуры и туризма Турции нам удалось побывать на стамбульском этапе, увидеть регату своими глазами и пообщаться с яхтсменами. В последних числах октября в турецкой столице уже было по-осеннему свежо, цвет босфорской воды говорил о том, что яхтенный сезон близится к концу. Впрочем, это не помешало провести интересные живые соревнования.



Президентская регата в Стамбуле способствует укреплению интернациональной дружбы





Русские амазонки из команды Angels of CMC Holding смогли обойти даже профессиональных яхтсменов



Каждый день яхтсмены боролись за победу на разных маршрутах: в Босфоре, вокруг Принцевых островов и на «трассе» Есилкой, — и каждый день победителей награждали именными кубками Cumhuriyet, Mavi Vatan и Barbaros Hayreddin Paşa. У экипажей было много возможностей продемонстрировать мастерство и умение адаптироваться к различным условиям, поскольку на второй день почти идеальную пляжную погоду «сдул» порывистый ветер, и приходилось постоянно быть начеку.

Яхты в Президентской регате распределились на семь групп: IRC0, IRC1, IRC2, IRC3, IRC4, Sportboat и прогулочные. Заявиться на соревнование могли все желающие, и организаторы не взымали с участников регистрационные сборы. Обязательным условием стало наличие лицензии яхтсмена: каждый должен был пройти обучение парусному спорту в объеме минимум 30 часов.

По итогам общего зачета победителем регаты стала турецкая команда Wings of Oz, которой достался Кубок президента. Ахмет Мисбах Демирджа, заместитель министра культуры и туризма, отметил на церемонии награждения важность таких международных соревнований и заверил, что продолжит всесторонне поддерживать Президентскую регату, которая способствует развитию яхтинга и укреплению интернациональной дружбы. Собственно, поэтому второй этап решили проводить именно в Стамбуле, где соприкасаются не только континенты, но разные культуры и религии.

В 2022 году регата тоже пройдет в два этапа. Точные даты будут известны позже и появятся на официальном сайте. [МВУ](#)





Каждый день яхтсмены боролись за победу на разных маршрутах

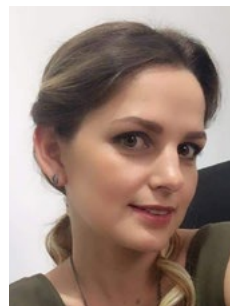


Обладатели Кубка президента — турецкая команда Wings of Oz



Экрем Емлихаоглу, президент Яхт-клуба открытого моря

Пандемия внесла существенные коррективы в мир яхтинга. Обычно российские команды проводят собственные соревнования в Эгейском море, но из-за ковида их отменяли два года подряд. Мы решили, что нужно адаптироваться к новым условиям, и при поддержке Министерства туризма Турции организовали новое мероприятие. В 2020 году в нем участвовало порядка 30 команд. Тогда яхтсмены не понимали, как долго продлится пандемия и сколько еще будут закрыты границы. В этот раз участников уже в три раза больше: на воду вышли 96 лодок и восемь сотен яхтсменов. Уверен, в следующем году, на третьей Президентской регате, яхтсменов будет как минимум вдвое больше!



Елена Айан, капитан команды Angels of CMC Holding (Турция)

Пару лет назад меня не взяли участвовать в женской регате Deniz Kizi («Русалка»), потому что я не работала в компании, которую представляет эта команда. Это никак не остудило мое желание ходить под парусом. Я собрала свою женскую команду из постоянно проживающих в Турции россиянок и попросила мужа Огуза Айана (известный турецкий яхтсмен, главный тренер местной парусной команды «Фенербахче». — Прим. ред.) стать нашим тренером. Спустя несколько месяцев мы приняли участие в «Русалке» и сразу заняли второе место. Это настолько вдохновило нас, что мы решили испытать себя и на Presidential International Yacht Race. В итоге мы достигли почти невозможного: обошли не только яхтсменов-любителей, но и профессиональные мужские команды, выиграли в категории IRC1 и получили кубок Barbaros Hayrettin Paşa Cup, а также стали лучшими в общем зачете за три дня среди женщин.



Мурат Тан, капитан команды Bear Sailing (Турция)

Наша команда имеет солидный опыт выступлений: мы не раз брали призовые места на местных и международных соревнованиях, но главная наша цель — не награды, а приобщение новичков к парусному спорту. Из восьми членов команды только трое являются профессиональными спортсменами, остальные — любители: или оказались на парусной яхте впервые, или начали ходить совсем недавно. Яхтинг доступен каждому, и эту мысль мы хотим донести до всех!

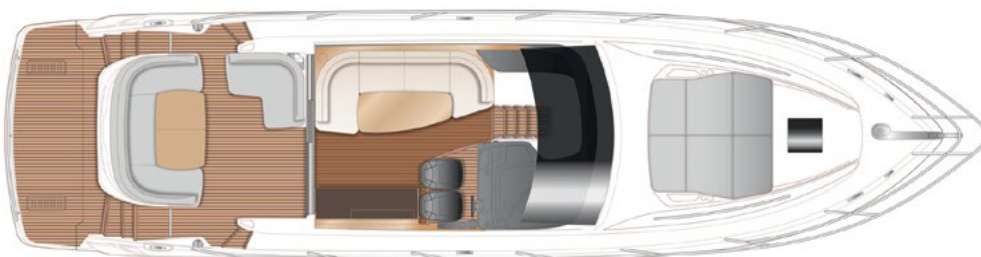
НОВАЯ PRINCESS V50

Фото: Princess Yachts

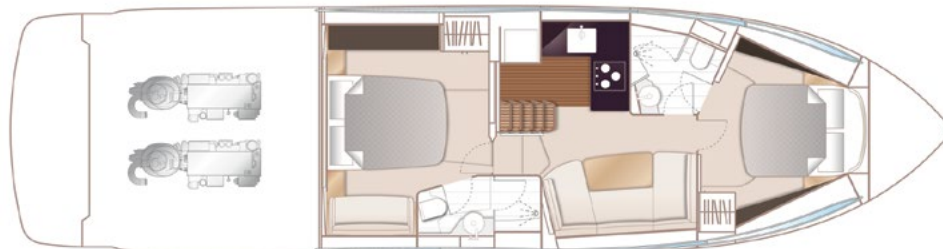


Британская верфь Princess Yachts представит на боат-шоу в Дюссельдорфе (22–30 января 2022 года) новую Princess V50, пришедшую на смену модели предыдущего поколения, а также суперпопулярной V48 (о путешествии на ней читайте в этом выпуске). В декабре новинка длиной 50 футов завершила испытания в Плимуте, где продемонстрировала впечатляющую скорость, плавность хода и отточное управление. Модель будет доступна в вариантах V50 и V50 Open – с закрытым салоном главной палубы или версией без дверей в кокпит.

Главная палуба в версии с кормовыми дверями



Нижняя палуба: вариант планировки с двумя каютами





Открытый кокпит в версии Princess V50 Орег — без кормовых дверей и с огромным лежаком для загорания



Закрытый вариант салона тоже может стать открытым благодаря сдвижной крыше



Мастер-каюта с большими бортовыми окнами

Новое воплощение бестселлера создавалось совместными усилиями Princess Yachts и дизайн-студии Pininfarina, над корпусом, как всегда, работало бюро «волшебника с острова Уайт» Бернарда Олесински. Это сотрудничество позволило переосмыслить одну из ключевых моделей Princess, придав ей новые обводы, компоновку палуб и увеличенный запас хода по сравнению с предыдущей версией.

Примененные на борту новейшие технологии от Volvo Penta нацелены на то, чтобы обеспечить простоту эксплуатации и, прежде всего, легкость управления посредством джойстика и системы помощи при швартовке, благодаря которой можно справиться с такими пугающими многими факторами, как течение, ветер и переполненные марины. Еще одна новая система — Garmin On-Deck — позволяет подключаться к яхте удаленно, отслеживая и контролируя бортовые системы через приложение для смартфона. И, разумеется, не может не радовать аудиосистема премиум-класса от Naim.

Новая Princess V50 выделяется элегантным дизайном и плавностью линий — фирменный почерк Pininfarina. Огромное остекление в корпусе почти во всю его длину интегрировано с кормовым воздухозаборником (такое же решение можно увидеть и на более крупной модели V55).

Для надстройки предлагается контрастная двухцветная окраска, подчеркивающая спортивный характер яхты. В отделке, помимо обширного выбора древесины, использованы текстурированные материалы из новой коллекции, разработанной для моделей Princess Yachts линеек V и S.

Кокпит и купальная платформа спроектированы так, чтобы максимально расширить пространство для отдыха под открытым небом. К примеру, с платформы в кокпит ведут ступени по бортам (как на более крупных яхтах), а в корме предусмотрен выдвигающийся из крыши тент. Для тех, кто желает использовать яхту в более прохладном климате, идеальна версия с кормовыми дверями. Они позволяют изолировать салон, создав там комфортный климат в любую погоду. Внутри — U-образная обеденная зона, напротив — поднимающийся из потайной ниши экран, дальше в нос — двухместный пост управления с отличным обзором и независимо регулируемые кресла для рулевого и навигатора. При этом «крыша» над салоном раскрывается, и даже «закрытую» версию V50 можно в любой момент сделать открытой.

На нижней палубе — светлый, современно отделанный и отлично оборудованный камбуз с полноразмерным холодильником, плитой и многофункциональной печью. Напротив — еще одна обеденная зона, которую можно заменить на дополнительную каюту. Две основные традиционно располагаются в носу и на миделе, причем последняя (для владельца) — шириной от борта до борта.

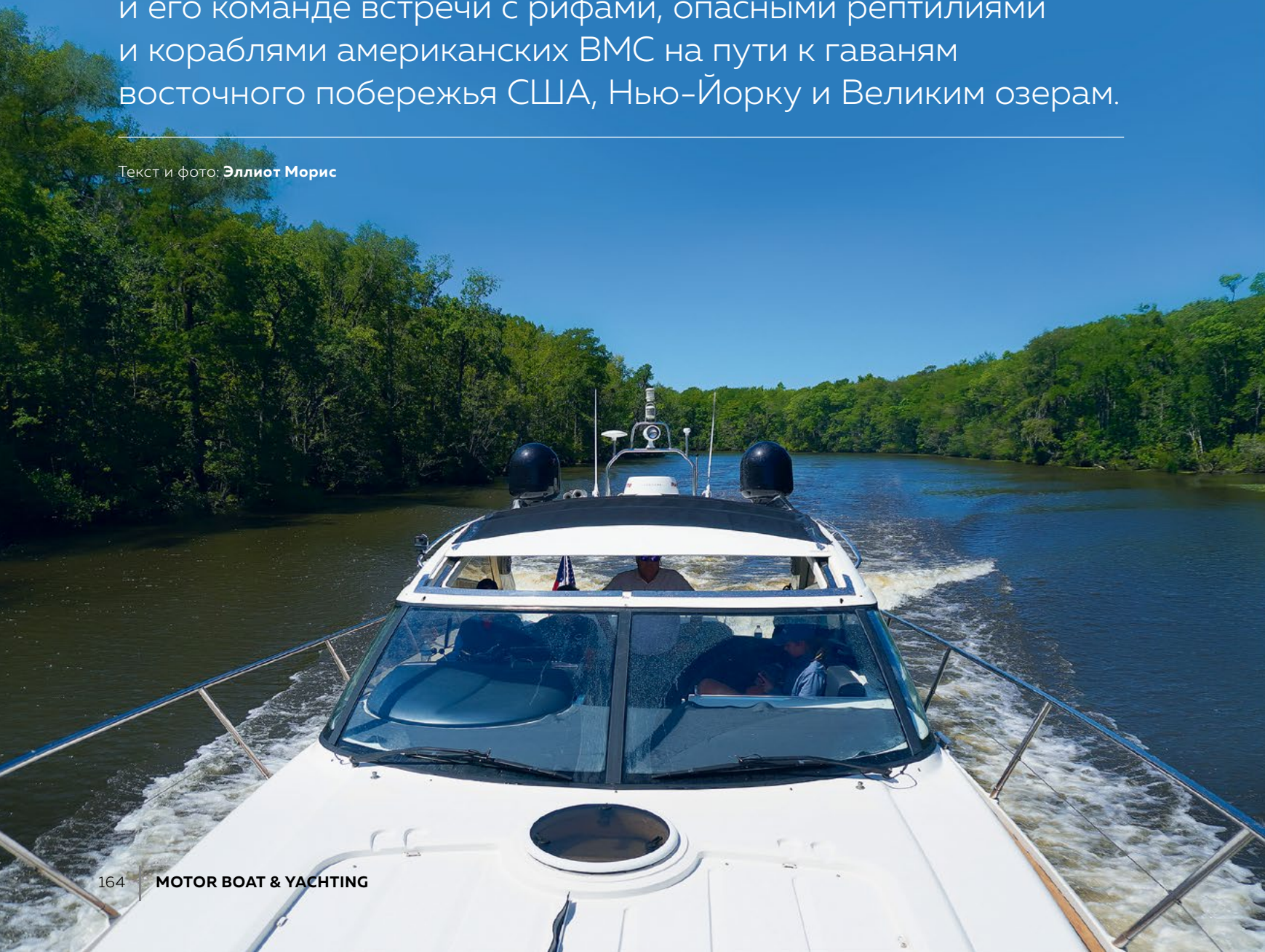
В моторном отсеке — компактные и экономичные пропульсивные установки Volvo Penta IPS600 или IPS650 (435 или 480 л.с. соответственно), которые позволят развить скорость до 32 узлов. **MBY**

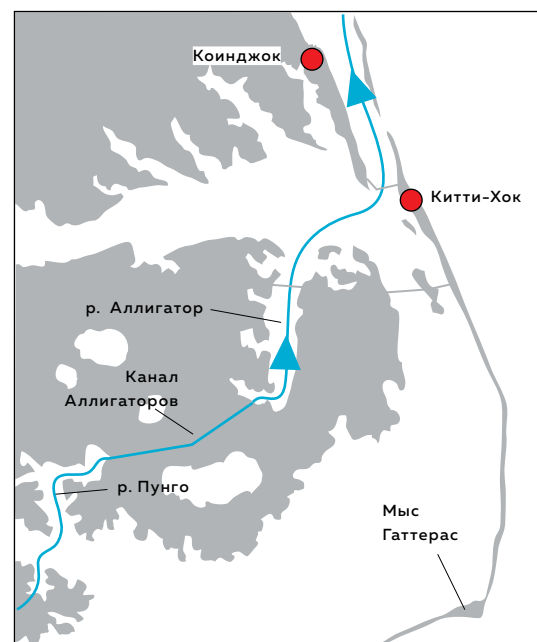
КРУИЗ ПО «БОЛЬШОЙ ПЕТЛЕ»

Окончание. Начало – в предыдущем выпуске

Новый этап путешествия по «Большой петле» на яхте Princess V48 подарил ее владельцу Эллиоту Морису и его команде встречи с рифами, опасными рептилиями и кораблями американских ВМС на пути к гаваням восточного побережья США, Нью-Йорку и Великим озерам.

Текст и фото: **Эллиот Морис**





МИЛАЯ КАРОЛИНА

Основанный в 1670-х годах Чарлстон имеет богатую историю: некогда он служил британскому флоту воротами в Карибское море и, к сожалению, был центром работорговли. Но в наши дни это один из самых красивых и культурных городов США, а также место базирования легендарных военных кораблей. Марина Patriot's Point, где мы забронировали стоянку, идеальна для трехдневной остановки. Там, в Чарлстоне, нас ожидали сантехник, механик и специалист по электронике, поскольку на первом 115-мильном этапе у нас возникли технические проблемы. Не самое удачное начало путешествия протяженностью 2500 миль, особенно если частично оно проходит по океану.

Маршрут из Саванны, штат Джорджия, вдоль побережья Южной Каролины включал в себя короткий участок от бухты Оссобо, а за ним — 100 миль открытой воды без опасных отмелей, рифов или приливов-отливов; заканчивается он в широкой и безопасной гавани Чарлстона. Рассчитывая именно на это, мы вышли рано, не забыв про подробный инструктаж о важности контроля температуры и давления масла в двигателе. На предыдущем этапе мы провели временный ремонт «дыры» в выхлопной трубе правого двигателя: из-за нее мой чистенький моторный отсек успел покрыться сажей! Кроме того, риск дальнейшего перегрева означал, что в пятичасовом переходе нам придется ограничить скорость до 22 узлов. Впрочем, океан с попутной волной 2–3 фута пока выглядел вполне мирно.

Отправившись в путь около 07:30, миль шесть мы наслаждались приятным круизом по океану, затем повернули на север в сторону мыса Гаттерас и вдоль побережья Южной Каролины. Первые три часа все шло по плану, но вдруг раздался предупредительный сигнал: низкое давление топлива в левом двигателе. Я тут же заглушил его и полез в моторный отсек. Имея большой опыт по части грязного топлива на Багамах, я догадывался, что это может быть, но сначала следовало исключить более опасную вероятность протечки топливного насоса или шланга подачи топлива.

Большие турбодизели выделяют много тепла, поэтому не могу назвать моторный отсек моим любимым местом, особенно в жаркий день и в открытом море. Обернув руки полотенцами, чтобы не обжечься, я распластался на горячем двигателе, чтобы добраться до топливного насоса нашего Volvo Penta D9. Однако все выглядело нормально: фильтры чистые, никаких признаков протечки или дефектов соединения. Напрашивался вывод: наиболее вероятная причина — неисправность топливного датчика. В марине его замена займет минут пять: запасной у меня есть, но пытаться проделать это здесь неразумно. Мы продолжили идти медленно, со скоростью 12,5 узла. Поскольку впереди было еще 40 миль, время в пути серьезно увеличивалось, особенно с учетом того, что двигались мы против течения.



На полном ходу по реке Пунго



Лодка для ловли креветок, выброшенная штормом на побережье мыса Страха

ГАСТРОНОМИЧЕСКИЕ ВОСТОРГИ

Чарлстон — поистине замечательный город с ухоженными зданиями и атмосферой, соответствующей историческому наследию. Кроме того, здесь полно лучших ресторанов восточного побережья США. А поутру, как и было обещано, пришли сразу три инженера, чтобы разобраться с нашими проблемами.

Поведение туалета в гостевой каюте, который последние два дня отказывался набирать воду, объяснилось тем, что один из членов экипажа по ошибке закрыл забортный клапан во время осмотра трюма. Наш «заблудившийся» авторулевой оставался загадкой для специалиста по электронике (ну да ладно, с этим можно жить), а вот двигатели требовали особого внимания.

Низкое давление топлива было вызвано закупоркой топливопровода между первичным и вторичным фильтрами. Его пришлось заменить, как и оба фильтра. Воздушные фильтры также нуждались в замене (старые забились сажой). Потребовался и Т-образный фиксатор труб; разыскать его было непросто, но он нашелся в Аннаполисе. К середине дня мы с командой наконец смогли расслабиться в бассейне местного курорта, а оставшиеся два дня посвятили увлекательной экскурсии по Yorktown и прогулкам по красивому старому городу, где часто встречались грустные напоминания о проблемах Америки в XIX веке. Однозначно советую выкурить кубинскую сигару в трейлере Airstream, превращенном в сигарный лаунж; попробовать фантастическое блюдо кобе (говяжий филей) с трюфельным пюре и лучший в мире коктейль Manhattan.

В течение следующих пяти часов ветер неуклонно усиливался почти до 30 узлов, раздув 4-футовую зыбь, которая подкидывала нас, как пробку. Авторулевой тоже не работал, и мы менялись за штурвалом каждый час. Спустя некоторое время наконец свернули на запад, ко входу в гавань Чарлстона, и поковыляли по трехмильному каналу в порт.

Вызвав по рации Charleston Harbour Resort & Marina, мы обеспечили себе отличное местечко у наружного причала с потрясающими видами на Patriot's Point, авианосец Yorktown и дальше, через реку, — на старый Чарлстон. Но чтобы встать там, пришлось побороться с 30-узловым ветром, который сдувал нас к понтону аккуратно возле 60-футовой флайбриджной яхты с неудобно торчащим форштевнем. В этих условиях наш захворавший двигатель выглядел не лучшим помощником. Оставался единственный вариант — заходить кормой против ветра на предельной мощности. К счастью, четыре опытных члена экипажа на борту позволили завершить маневр без потерь и с достоинством. Оказавшись в безопасности, мы наблюдали один из самых потрясающих закатов в моей жизни: солнце медленно тонуло за превращенным в музей огромным Yorktown.

КЛАДБИЩЕ АТЛАНТИКИ

Но у нас все-таки морской поход, а не творческий отпуск, да и в Норфолке к нам должен был присоединиться еще один член экипажа. Так что мы вышли в следующий трехдневный переход мимо мыса Страха, по внутренней части акватории у мыса Гаттерас в Норфолк, штат Вирджиния. Это самый опасный участок нашего путешествия, так как у Гаттераса встречаются Гольфстрим и Лабрадорское течение, формирующие сложные и непредсказуемые погодные условия.

Репутация этого места как «кладбища Атлантики» вполне заслуженна. За последние 400 лет здесь погибло более 600 судов, а местные спасатели и береговая охрана — в числе самых загруженных работ в США. Тут важно внимательно следить за погодой и регулярно инструктировать экипаж. Учитывая, что нам предстояло пройти 400 миль, а погодное «окно» составляло всего три дня (потом все плохо), пришлось пошевелиться.

Из Чарлстона отправились спозаранку — в 06:30. Первоначально мы построили маршрут по прямой через океан к мысу Страха. Однако по пути решили нырнуть в залив Винья-Бэй, чтобы пройти более безопасным прибрежным каналом, сократив переход со 140 миль примерно до пятидесяти. С учетом дневного прогноза по ветру и состоянию моря, а также вероятности дальнейших проблем с двигателем это был разумный выбор. Единственное рискованное место — печально известный риф в пяти милях к ESE от мыса Ромейн, где нас могло разорвать на части.

Большинство яхтсменов ходят по «Большой петле» на серьезных траулерных яхтах, по возможности выбирая прибрежный маршрут. На преодоление таких расстояний в водоизмещающем режиме уходят не недели, а месяцы. Перед нами стояла цель пройти эту дистанцию гораздо быстрее, используя скорость Princess V48. К счастью, мы миновали отмель мыса Ромейн во время отлива, и его смертоносные для судов скалы виднелись сквозь разбивающийся прибой, словно острые зубы. Сложно представить, как 300 лет назад громоздкие парусники, используя навигационные приборы того времени, могли уверенно ходить этим маршрутом. Даже наше современное маневренное судно трудно было удерживать на курсе: нас то тянуло, то толкало в разные стороны. В тот момент мы приписали это влиянию Гольфстрима, но спустя сутки выяснилась настоящая причина.



Дома с собственными причалами для лодок в Саванне, Джорджия



На вахте — отец и сын, Ник и Джеймс

Несмотря на трудности, мы успешно дошли в Саутпорт, где пообедали свежесловленными крабами и рыбой, прежде чем продолжить путь мимо белых пляжей Северной Каролины и сказочных домиков у воды. Благополучно прибыв в марину Morehead City Yacht Basin, я разговорился с владельцем Princess S62, который выбрал более прямой маршрут через океан; он подтвердил, что на финале у них вода перехлестывала через флайбридж.

Маршрут следующего дня предполагал 70-мильный переход через Памлико Саунд — лагуну, которая тянется от Морхеда до залива Орегон. Получив рано утром погодное предупреждение, я не рискнул следовать близко к опасным внешним банкам, поэтому мы направились по реке Пунго и рукотворному каналу в реку Аллигатор и, минуя Китти-Хок по каналу Коинджок, — в Норфолк, штат Вирджиния.

Так более безопасно, хоть и без сотовой связи и — в случае чего — без буксировки. Заправившись под завязку топливом, мы двинулись в путь по новому, длинному, маршруту протяженностью 203 мили. Спустя примерно час я услышал вопль Джеймса: «Управления нет, штурвал не реагирует!» «Останови лодку!», — прокричал в ответ. Вода была спокойная, как в пруду, но нужно было найти какое-то решение. Резкая перекладка штурвала с борта на борт подтвердила: он «умер». Следовало идти в ближайшую марину, чтобы разобраться с проблемой. К счастью, всего в паре миль находился яхт-клуб Carolina Beach.



Миля за милей тянется военное «хозяйство» США. Столько боевых кораблей в одном месте!



Денис Новиков,

директор по продажам компании Nordmarine, официального представителя Princess в России

Нужно четко следовать руководству пользователя, где прописаны все регламенты технического обслуживания, хотя на практике многие об этом забывают. К примеру, чтобы избежать проблем с рулевой колонкой, как у героев этой статьи, необходимо раз в месяц проверять и подтягивать гидравлические соединения, ведь как бы прочно все ни было сделано, на яхте всегда есть вибрация, и со временем соединения ослабевают. Говорю по опыту: в России ходит много яхт Princess возрастом 15–20 лет — они в отличном состоянии, если за ними следят.

Несмотря на поднимающийся ветер, нам удалось, маневрируя двигателями, подогнать нашу *Privilege* к незащищенному, но хотя бы доступному заправочному понтону. Было воскресенье, но короткий звонок в дилерский центр Princess в Великобритании, который продал мне лодку четыре года назад, дал возможность поговорить с одним из сервисных менеджеров. После нескольких вопросов он диагностировал низкий уровень рабочей жидкости в системе рулевого управления. Требовалось просто долить жидкость и выгнать воздух из системы. Он также посоветовал повторить калибровку рукояток управления Volvo Penta EDC, чтобы решить проблему с подачей топлива, с которой мы столкнулись. Служба поддержки клиентов у Princess действительно замечательная.

В здешнем яхтенном магазине нашлось масло для рулевой системы, и после быстрой, хотя и небрежной, заправки через рулевую колонку наша гидравлика мгновенно ожила. Это также объясняет проблему с авторулевым. «Изворотливое» устройство на протяжении предыдущих 500 миль отчаянно пыталось бороться с плохой устойчивостью яхты на курсе, и, должно быть, сгорел насос.



На верфи ВМС США в Норфолке, штат Вирджиния

Кажется, эти узкие участки ВВП вдоль побережья — просто магнит для различных лодочных проблем. Во время нашей вынужденной двухчасовой остановки мы наблюдали, как большая яхта *Hatteras* села на мель и снялась с нее, а также едва не стали жертвой вынужденного серфинга на волнах, поднятых проходящими слишком быстро и близко лодками. Вдобавок ко всему, несмотря на 30-узловой ветер, пригвоздивший нас к причалу заправки, за нами ошвартовалась *Azimut 84*. Мои слова, что мы уйдем максимум через 10 минут, были проигнорированы, и *Azimut* нетерпеливо вытолкнула своей подрулькой нос, чтобы протиснуться мимо нас в канал. Дальше, словно в замедленной съемке, я наблюдал, как лодку наваливает на наш правый борт. Она продолжила двигаться, и нам пришлось задействовать все кранцы, чтобы не ободрать краску с бортов.

Пройдя четыре мили, мы наблюдали этот *Azimut*, уже сидящий на мели в ожидании буксировки. Отличная демонстрация непредсказуемого характера движущихся песчаных отмелей прямо в обозначенных на карте каналах. Я переключил все свое внимание на навигацию по этому непростоу участку.



Princess V48 кажется крошечной среди огромных боевых кораблей



Коктейли на закате в кокпите Princess V48



Макена — один из членов команды — на фоне Privilege в яхт-клубе Carolina Beach

МОРСКОЙ ПАРАД

По мере того как мы заходили все дальше вглубь побережья, пейзаж менялся. Мы шли вдоль обсаженного деревьями канала, метко названного Аллигаторовым, и вскоре заметили нескольких крупных рептилий, прячущихся в мангровых зарослях. Еще 12 миль — и мы вышли из канала на простор озера. Буквально за несколько минут ветер сменил направление, и накатились большие грозовые тучи, неся с собой ветер и дождь.

Когда скорость ветра на порывах уже превышала 25 узлов, в небе громыхало, а над головой сверкали молнии, я заметил 40-футовый парусный катамаран, который пытался идти под мотором. Спросив по радио, нужна ли ему помощь, получили ответ, что он «изо всех сил» старается повернуть против ветра, чтобы отдать якорь, но все в порядке. Мы наблюдали за ним до тех пор, пока он не встал на якорь на заболоченном мелководье. За штормом пришла зона низкого давления, и за считанные минуты температура упала с +31 до +15 °С. Но по крайней мере стихли и ветер, и четырехфутовая волна.

Впереди нас ждали шлюз и разводной мост через реку Нансмонд перед заходом в Норфолк. Незадолго до заката мы оказались на «задворках» знаменитой верфи ВМС США Norfolk Navy Yard, и пока шли миля за милей по реке со скоростью 22 узла, нам встречались американские боевые корабли. В жизни не видел их столько, тем более почти рядом — на расстоянии около пяти миль! Мы уже ощутили на себе гнев военных, когда попыта-

лись взглянуть на подводную лодку *Trident* в Джорджии, так что я предусмотрительно решил не замедлять ход. Поэтому, честно говоря, я удивился, когда, проходя мимо одной из этих громадин, увидел моряков, высипавшихся на понтон и машущих нам руками. Опасаясь худшего, я огляделся и увидел Макену, единственную в нашем экипаже женщину, которая сидела на лежаке для загора, махала им в ответ, а за ней развевался звездно-полосатый флаг. Возможно, если бы она была с нами на борту в Джорджии, мы смогли бы подойти к той подводной лодке ближе!

С последними лучами солнца мы зашли в Tidewater Marine и встали напротив авианосца и зловещего корабля-невидимки. На другой стороне реки был виден линкор *Wisconsin* времен Второй мировой войны, ярко освещенный на фоне ночного неба. Глядя на его 900-футовый корпус, оцетинившийся тяжелыми орудиями, я пытался представить, какой эффект он должен был произвести, войдя 2 сентября 1945 года в гавань Токио, чтобы принять капитуляцию Японии. Теперь это музей и национальный памятник.

Это были замечательные дни: мы благополучно добрались до места встречи с еще одним другом и членом экипажа, чтобы начать следующую главу нашего приключения — уже во внутренних водах, на могучей реке Потомак, затем в Аннаполис и снова в океан, к Нью-Йорку и статуе Свободы. **MBY**



АЛЕССАНДРО КАППИЕЛЛО

« Видеть, как
соперники идут
по нашему пути, —
лучшая награда

Много лет плавниковые системы успокоения качки, как и ряд других бортовых систем, основывались на гидравлике. Но все меняется и, надеемся, становится лучше. О том, почему гидравлика — вчерашний день, а будущее за электрическими системами, рассказывает Алессандро Каппиелло, инженер, основатель и генеральный директор итальянской компании CMC Marine.

До 2005 года, когда была основана CMC Marine, вы, как и многие другие, работали с гидравлическими системами стабилизации качки. В какой момент и почему решили перейти на электрические?

Я всегда считал гидравлические системы неэффективными: они шумные, требуют много энергии, и у них ограниченный диапазон действия. Все эти проблемы легко решает переход на электричество. На это меня вдохновила машиностроительная индустрия, где всегда использовались самые современные технологии. Много лет мы отслеживали рыночную ситуацию и пришли к пониманию, что и в судостроении такой переход возможен и выгоден. Поэтому в 2008 году запустили Stabilis Electra — первую на тот момент систему стабилизации качки с электрическим приводом.

Кроме вас, на яхтенном рынке тогда уже были игроки в этом секторе?

Мы определенно были пионерами; первыми вложились в исследования, сотрудничали с университетами, боролись с инженерными корпорациями и в 2012 году получили европейский патент № 2172394. Хотя Stabilis Electra и была запатентована, ее скопировали многие. Однако видеть, как соперники идут по проложенному нами пути, — для нас лучшая награда. Именно инвестиции в исследования и разработки сделали нас настолько конкурентоспособными и сыграли ключевую роль в том, что CMC Marine за короткий срок стала ведущим игроком на внутреннем и мировом рынках. Предложенные нами инновации мы запустили в тесном сотрудничестве с тремя промышленными партнерами: Mitsubishi Electric Europe, Wittgenstein AG и Danfoss.

Как с тех пор изменился рынок? Какая доля по-прежнему принадлежит гидравлике, какую занимают электрические системы и непосредственно CMC Marine?

Электрические системы стабилизации качки наконец-то взяли верх над гидравлическими, став привычными для значительной части верфей, строящих суперяхты, во всяком случае, длиной до 60 м. Здесь у CMC Marine львиная доля рынка: наши стабилизаторы установлены как минимум на трети всех яхт мира. А если посмотреть только на Италию, то здесь наша доля свыше 70%.

Каковы основные преимущества электрических систем стабилизации качки перед гидравлическими?

Мы стремимся к поиску лучших и безопасных для окружающей среды решений. Электрические системы на протяжении многих лет доказывают, что являются идеальной технологией для яхтенного сектора, поскольку дают множество неоспоримых преимуществ по сравнению с гидравликой. Не в последнюю очередь в отношении повышения эффективности примерно на 85%, что дает снижение энергопотребления примерно на 40–50%. Кроме того, это меньший вес и размеры, а также значительно более низкий уровень шума — меньше 45 дБ(А).

Текст: **Ольга Селезнева**

Фото: **CMC Marine**

Если у электрических систем такие преимущества, почему гидравлика все еще используется?

Преимущества систем с электрическими актуаторами всегда были очевидны большинству профессионалов среди строителей яхт. Но сам процесс перехода от традиционного к инновационному и лучшему потребовал времени. Эпоха гидравлики прошла: электричество, бесспорно, наиболее актуально для технических руководителей большинства верфей, тогда как сообщество противников перемен составляет исчезающее меньшинство.

Сейчас СМС Marine предлагает две электрические системы стабилизации: Stabilis Electra и Waveless. Они абсолютно разные или основаны на одном принципе и программном обеспечении?

Мы занялись Waveless после шумного успеха Stabilis Electra. Это новая линейка плавниковых стабилизаторов, которая рассчитана на яхты длиной от 12 до 35 м. Основана она на той же технологии, что и Stabilis Electra, просто «переформатирована» для меньшей длины. Внутренние компоненты такие же, как у Stabilis, однако плавники Waveless в технологическом плане даже более «продвинутое». Как и продукты СМС Marine для крупных судов, Waveless использует электродвигатели переменного тока, что более надежно, хотя для меньших моделей мы можем предложить вариант и на 24 В постоянного тока.

В 2017 году вы запустили три новых продукта: SR (Short Range), LR (Long Range) и HS (High Speed). Они существуют отдельно или в рамках Stabilis Electra, и в чем разница между ними?

Stabilis Electra впервые появилась на свет в 2008 году. Тогда в рамках системы было доступно 12 моделей плавников. К 2013 году ассортимент расширился до 27 моделей, а в 2017 году мы предложили новые системы стабилизации, разработанные уже на основе опыта эксплуатации Stabilis Electra. Short Range, Long Range и High Speed были созданы для лодок длиной менее 20 м, для яхт водоизмещающих и переходного типа и для глиссирующих со скоростью свыше 24 узлов соответственно.

Сегодня для яхт длиной от 12 м у нас есть компактные системы стабилизации Waveless. А вот серия HS серьезно эволюционировала. Изменился профиль плавников для

снижения сопротивления воды, обновилась электроника для более быстрого и контролируемого отклика, появилась возможность управлять интегрированными системами, к примеру, так, чтобы рулевое управление или интерцепторы работали совместно с плавниками.

Система LR тоже имеет несколько заметных отличий, таких как компактные актуаторы, но с той же мощностью, что и у эквивалентных систем Stabilis Electra; особая геометрия плавников, идеально подходящая для водоизмещающих яхт; возможность установки плавников площадью до 5 кв. м и новая электроника, позволяющая контролировать одновременно до восьми различных бортовых систем. В линейке LR используется высокоточный инерционный датчик, воспринимающий поперечную и килевую качку и рыскание, что в свою очередь обеспечивает высокий уровень стабилизации корпуса.

Помимо плавниковых стабилизаторов, СМС Marine разработала электрическую систему рулевого управления Directa и позднее — систему Argo. Как простыми словами объяснить читателям, для чего нужна Argo и какие преимущества она дает владельцу яхты?

Argo предназначена для управления взаимодействием между стабилизирующими плавниками и системами рулевого управления. Кроме того, она повышает устойчивость на курсе и управляемость. Рули, стабилизирующие плавники, и авторулевой объединены в общую панель управления СМС Marine, значительно улучшая работу авторулевого. Ведь когда он включен, непрерывное движение волн, течение заставляют бортовые приборы «думать», что яхта отклоняется от курса, инициируя поворот и запуская бесконечный и абсолютно ненужный цикл микрокоррекции курса. В этом и заключается основная идея Argo: авторулевой напрямую взаимодействует с приборами СМС Marine, так что рули и плавники могут работать синхронно, а не друг против друга. А курсовая устойчивость в свою очередь обеспечивает рациональный расход топлива и комфорт на борту в целом.

Компактные стабилизирующие плавники серии Waveless для небольших яхт





Новый Azimut Grande Trideck
длинной 38 м оборудован
электрическими системами CMC
Marine Stabilis Electra HS, Argo
и Thruster Dualis

Продукция CMC Marine устанавливается только на яхты custom или на серийные тоже? С какими верфями вы работаете?

И на кастомные яхты, и на серийные модели. Мы работаем с лидерами отрасли, среди которых Azimut-Benetti, Sanlorenzo, Sunseeker, Moonen, Mangusta, Rossinavi, Cantiere delle Marche, CCN, Codecasa, Baglietto, Arcadia, а также с верфями США и Азии: Cheoy Lee, HeySea, Marlow Yachts и др. В последние месяцы прошло много масштабных рефитов суперяхт, а недавно подписаны новые контракты на серийные яхты. Первые плавники STAB 40 и Intruder 900 были доставлены на верфь Sunseeker для их новой яхты Sunseeker 100 Yacht. Продукцию CMC Marine устанавливают на свои новые модели верфи Mulder и Van der Valk из Нидерландов. Кроме того, полный комплект продукции для строящейся сейчас новой 48-метровой яхты заказала французская JFA Yachts.

Вы упомянули рефиты. Значит, Stabilis Electra можно устанавливать не только на новые яхты? А сложно ли переоборудовать старые, которые, возможно, вообще не имели системы стабилизации?

Stabilis Electra, как и другую продукцию CMC Marine, легко устанавливать как в процессе постройки, так и во время рефита, и старые лодки без систем стабилизации — не исключение. Процесс монтажа прост благодаря отсутствию отдельного блока питания, гидравлики, шлангов и соединений высокого давления; не требуется дополнительная звукоизоляция или промывка маслом. В общей сложности установка электрической системы стабилизации занимает на 60% меньше времени, чем гидравлической.

А что потом? Как устроен постпродажный сервис?

Техническая поддержка CMC Marine доступна, где бы вы ни находились. Авторизованные сервисные центры есть во многих странах. В частности, на Средиземном море вы можете найти их в Хорватии, Франции, Греции, Италии, Испании, Турции, на Кипре. Они являются единой точкой контакта для решения любых проблем, связанных с обслуживанием систем CMC Marine, от запчастей до обновления программного обеспечения, от поиска и устранения случайных неисправностей до полной модернизации. Кроме того, мы продолжаем расширять свою дистрибуторскую сеть за счет других хорошо зарекомендовавших себя компаний, таких как SAIM Group. Это поставщик двигателей для яхт и коммерческих судов, который будет заниматься продажами систем стабилизации Waveless в ряде стран. Эта стратегия подтверждает одну из главных целей CMC Marine — предлагать полный и эффективный сервис, в том числе потому, что на рынке появился новый тип владельцев яхт, более всего ценящих удобство и быстрые поставки.

Какие новые продукты и проекты сейчас в разработке у CMC Marine?

Мы планируем дальнейшее техническое развитие в рамках существующей линейки Waveless, чтобы предлагать нашим клиентам, привыкшим к постоянному прогрессу, еще более привлекательный продукт. Что же до остального... Да, мы работаем над следующими инновациями, но пока предпочитаем держать это в секрете. **МВУ**

PEARL

72

Текст: **Петр Шестаков**

Фото: **Pearl Yachts**

Те, кто был в этом году в Каннах, наверняка обратили внимание на экспозицию британской верфи Pearl Yachts, представившей три модели: Pearl 62, Pearl 80 и флагманскую Pearl 95. Собственно, на сегодня они и составляют «активный» флот бренда (компания позиционирует себя как верфь-бутик). Но, возможно, от кого-то ускользнуло одно важное мероприятие, которое верфь провела во время фестиваля, — презентация проекта Pearl 72. Ему уготовано особое место в модельном ряду. Посмотрим, чего ожидать от этой флайбриджной яхты, на которой обещают новаторские «фишки».

Длина
21,99 м

Ширина
5,75 м

Осадка
1,70 м

Водоизмещение
48 т

Запас топлива
4250 л

Запас воды
950 л

Мощность
**2 × 1400 л.с./
2 × 1600 л.с.**

Каюты
4 + 1 (экипаж)

Категория RCD
«B»





Интерьер салона (вид в корму). Помимо большой площади остекления, важным элементом дизайна является зеркальный подволоок

EXTRA PRIMUM

С латыни эти слова переводятся как «сначала снаружи», и мы взглянем на архитектуру будущей яхты, на ее наружные палубы. Экстерьером, как и инженерной частью проекта Pearl 72, занималась студия Dixon Yacht Design. Судя по первым изображениям, дизайнеры следовали концепции, воплощенной в предыдущей модели Pearl 62, и новая яхта будет похожей. При этом, несмотря на обилие на рынке моделей этого типоразмера, обе сохраняют оригинальный облик. Он определяется сочетанием прямых и изогнутых формообразующих линий, приятной на вид конструкцией хардтопа и, конечно, остеклением корпуса и надстройки. Большое по площади лобовое стекло получило сферический изгиб, боковое остекление — сложную форму, которую подчеркивает вырез в фальшборте.

Формат флайбриджа поначалу напоминает популярный Sportbridge, но здесь эта открытая палуба явно длиннее. Она вместит рулевую консоль с двумя креслами (правый борт), диванную секцию рядом, обеденную зону и многофункциональную барную стойку напротив. Кормовая часть, где планируется лежак для загорающих, может быть адаптирована к потребностям владельца посредством отдельно стоящей мебели или даже джакузи. Венчает

флайбридж хардтоп с проемом, в который вмонтированы жалюзи. Они могут создавать полную тень, целиком открывать проем в хардтопе или занимать промежуточное положение.

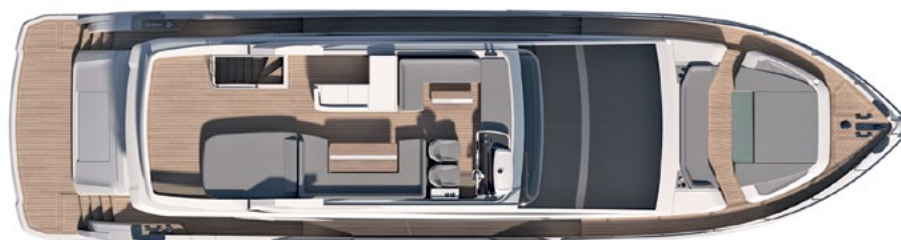
В кокпите, еще одном центре активности на воздухе, под защитой флайбриджа предусмотрены непереносимые стол с диваном и отдельно стоящие кресла и ветбар. На транце еще интереснее. Запланирован гараж для тендера Williams 345; там хватит места для аквабайка, дайверского оборудования etc. Когда гараж закрыт, в транце откидывается банка. Помимо всего, платформа для купания опускается, откидываются фрагменты борта, площадь «пляжа» увеличивается, и это место обещает стать предельно комфортным пространством.

Наконец, зона отдыха на фордеке, где должно быть приятно релаксировать на широком диване или лежанке, под солнцем или «бедуинским» бимини (видел такой рендер). Якорное устройство предусмотрительно спрятано, и никакое «железо» не нарушает гламура воображаемой картины «Отдых на якорной стоянке в солнечный день».

В общем, современная и привлекательная внешне яхта с приличным зарядом спортивности.



Планы палуб



Флайбридж



Главная палуба



Нижняя палуба



Интерьер салона (вид в нос). Напротив расположенного в центре помещения камбуза – ограждение трапа, ведущего к блоку кают



Мастер-каюта
на миделе

ДВА ВЛАДЕЛЬЦА?

Вход в салон из кокпита — через раздвижные двери с электроприводом. Салон спроектирован как гостиная с дизайнерскими диванами по левому борту и симпатичной мебелью по правому, с обилием места для хранения вещей. Запланированы зеркальный потолок, барная стойка с высокими табуретами, которая соединяет/разделяет открытый камбуз в средней части помещения и общее пространство. В салоне предусмотрены окна от пола до потолка, а упомянутый вырез фальшборта расширит «экран» при обозрении морских пейзажей.

Такого поста управления, который спроектирован для Pearl 72, я еще не видел. На рулевой консоли из органов управления только штурвал, рукоятки двигателей, джойстик и два дисплея в зеркале приборной панели. Вероятно, управление большей частью систем запланировано сенсорное. А когда-нибудь оно будет голосовым: произнес громко «Отдать якорь!» — и тот потянул за собой якорь-цепь в воду... Но это в будущем, а пока дверь рядом с постом управления даст быстрый доступ наружу и вентиляцию салона. А это уже реалии.

На нижнюю палубу из салона ведут два трапа: у рулевой консоли и в средней части. Первый — для мастер-каюты в носу. По второму можно спуститься к двум гостевым каютам и... второй мастер-каюте, уже на миделе и в полную ширину корпуса. Не знаю, что двигало проектировщиками, но из четырех пассажирских кают две назначены хозяйскими. То ли это предполагает наличие у лодки двух

владельцев, то ли существовали иные резоны, но главных кают две! Пока не берусь сказать, какая из них более «мастерская»: наверное, на «живой» лодке все станет понятнее. Итого у Pearl 72 четыре каюты с ванными комнатами (есть еще каюта экипажа).

Наверное, здесь следует сказать об авторе дизайна интерьеров. Имя Келли Хоппен не часто звучит в связи с яхтами, хотя она разработала интерьеры всех яхт линейки Pearl. Британский дизайнер с мировым именем, она создала собственный простой и вместе с тем роскошный стиль, который внедряет в интерьерах домов, офисных помещений, самолетов и яхт. Развивая идеи, реализованные на предыдущих моделях Pearl, Келли Хоппен стилизовала интерьер новой Pearl 72, предложив схему построения дизайна интерьера Indulgence. На мой взгляд, самый нейтральный перевод этого слова — привилегия, хотя правильнее, полагаю, отталкиваться от исходного глагола to indulge — «доставлять удовольствие».

Келли Хоппен, по ее словам, подошла к дизайну этой яхты так же, как и при создании интерьеров «от кутюр» для частной резиденции, при этом стремясь перенести на воду стиль жизни... Нью-Йорка. Максимально расширив каждое пространство, она оформила интерьеры с помощью плавных линий и нейтральных тонов, которые уравниваются теплыми и богатыми текстурами, а также разнообразием материалов, включая оригинальную деревянную облицовку, мрамор, оникс и контрастные металлические детали.



Интерьер мастер-каюты в носовой части судна

НЕМНОГО ТЕХНИКИ

Для этой яхты предусмотрены два варианта моторной установки: спаренные MAN V12 мощностью по 1400 л.с. (стандарт) и MTU 10V 2000 M96L по 1600 л.с. Более мощные двигатели должны обеспечить весьма приличную максимальную скорость 32 узла, а запаса топлива 4250 л хватит, чтобы на крейсерских 25 узлах пройти без дозаправки 250 миль. При менее мощной силовой установке потеря скорости составит порядка полутора узлов.

Верфь заверяет, что независимо от того, какие двигатели выберет будущий владелец, он может рассчитывать на безопасное комфортное плавание, простоту управления яхтой и незначительный расход топлива благодаря оптимизированным обводам композитного корпуса Pearl 72.

Ну, хорошо, а что, если я захочу на такой небольшой яхте перейти Атлантику, спросит искушенный читатель? Отвечу: не пойдет. Даже на совсем «скучных» 8 узлах запас хода без дозаправки не превысит 1200 миль — как раз середина океана. Но дело не только в этом. Pearl 72 и не предназначена для океанского плавания, о чем говорит указанная в спецификации категория плавания RCD «B» (условно — прибрежные зоны морей с силой ветра до 8 баллов и высотой волны до 4 м). Ее «конек» — скорость в комфорте. Да и зачем вам океан, когда и по эту сторону Атлантики предостаточно морей! А хотите экстрима — пожалуйста в Бискайский залив или на наши Ладогу с Онегой: там тоже бывает интересно. **МВУ**



Туалетная комната мастер-каюты



Двухместная гостевая каюта по правому борту

BLUEGAME BG72. В СВОЕМ СТИЛЕ

Текст: **Петр Шестаков**

Фото: **Bluegame**

Писать об этой лодке легко и приятно. Легко потому, что коллеги по МВУ уже довольно подробно о ней рассказали после представления проекта в прошлом году на боат-шоу в Генуе. А приятное чувство вызвано еще и тем, что лодка действительно интересная. Это подтверждает ее успешное участие в осенних выставках: в Каннах, где состоялась мировая премьера и была получена премия Best Innovation Yacht, в Генуе (Design Innovation Award) и Монако.





Длина
22,82 м

Ширина
5,60 м

Осадка
1,60 м

Водоизмещение
40 т

Мощность
двигателей
**2 × 900 л.с./
2 × 1000 л.с.**

Запас топлива
4000 л

Запас воды
1000 л

Мощность
генератора
22 кВт

Вместимость
16 чел.

Каюты
3 + 1 (экипаж)

Категория RCD
«B»

ПОХОЖЕ, НО НЕ ТО ЖЕ

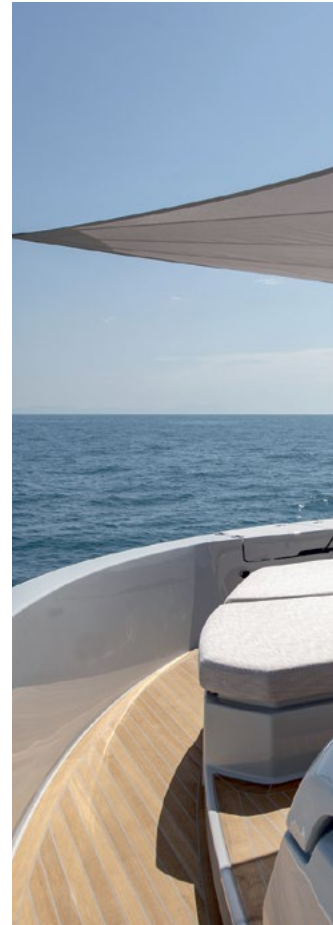
Bluegame BG72 стала третьей в линейке после BG42 и BG62. Эту лодку, как и остальные модели бренда Bluegame, создавал «триумvirат»: идеолог Лука Сантелла, разработчик корпусов Лу Кодега и команда Zuccon International Project, которая собрала все воедино, добавила индивидуальной эстетики и подготовила рабочий проект. Поэтому логичной выглядит внешняя похожесть всех трех моделей, как и откровенная «архитектурная самостоятельность» — отсутствие принадлежности к определенному сегменту. Столь смелый вызов стереотипам — фирменный стиль бренда.

Но у Bluegame BG72 прослеживается некоторое сходство и с другой моделью бренда — BGX70, тоже не случайное. Собственно, никто и не скрывает, что чуть более крупная BG72 «выросла» из BGX70. Да, силуэт «генетически» близкий, но различий немало. У BG72 надстройка стала короче: ее закрытая часть теперь включает в себя только ходовую рубку и «прозрачнее» благодаря легкой конструкции. На максимально открытом участке этой палубы видим обеденную зону и диван-«солярий» в корме.

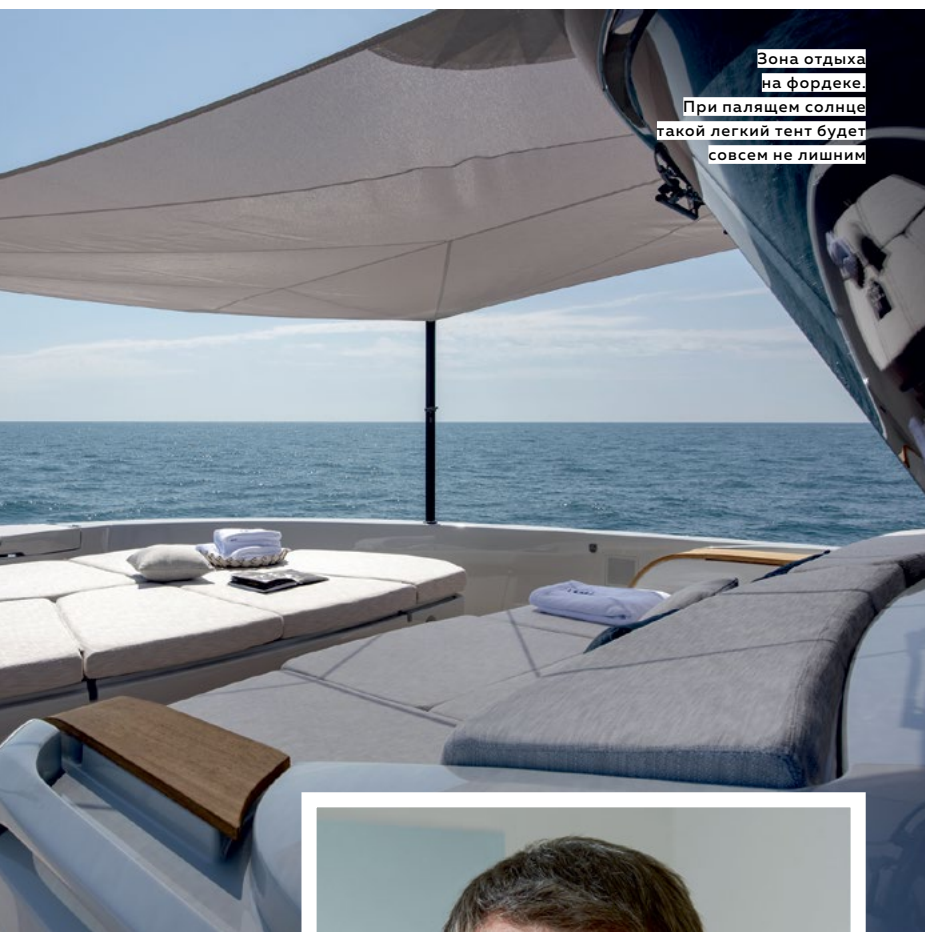
На фордеке зона отдыха с диваном и лежаком для загора также иначе организована. Радикальное новшество появилось в корме. Открытая с транца тиковая площадка-«пляж» по-прежнему свободна для любого оборудования (ветбар, лежаки, шезлонги); в фальшборт с обоих бортов встроены уже знакомые подъемные краны (грузоподъемность 500 кг), но вот сама корма... Там появилась платформа, удобная для спуска на воду, например, аквабайка, и, конечно, купания. Когда платформа находится в нижнем положении, между ней и транцем образуются ступени, — полный кайф! Еще одна конструктивная деталь, которую Лука Сантелла непременно отмечает в своих интервью, — ступени с обоих бортов, ведущие отсюда на верхнюю палубу.



В просторном
и практически
свободном кокпите
можно установить
любое оборудование
для отдыха
и развлечений



Два трапа у BG72
по сравнению с одним
у BGX70 – это вдвое
больше возможностей
при передвижении
на борту яхты



Зона отдыха
на фордеке.
При палящем солнце
такой легкий тент будет
совсем не лишним



Дмитрий Лукин,
управляющий директор Bluegame Russia

На выставке в Каннах BG72 привела в неопишуемый восторг тех, кто ищет шикарную дневную лодку. По сравнению с моделями BGX, более закрытыми и практичными, BG72 — воплощение радости жизни и беззаботных вечеринок где-нибудь на Сардинии или Лазурном Берегу. Поэтому лодка вызвала огромный интерес и у российских заказчиков, которые оценили эту открытость, хотя раньше считалось, что у нас не очень популярны крупные лодки такого типа.

ВНУТРЕННИЙ «МИР»

История с узнаванием продолжается на нижней палубе. Внимательно рассматривая компоновку палубы кают BG72, вы не обнаружите больших отличий от BGX70. И хорошо: я не вижу, что можно было бы улучшить в планировке, которую верфь подает как революционную. Радикальное изменение по отношению к революции называют контрреволюцией, а это уже опасно.

На палубе в корме выделено пространство, которое можно оформить как мастер-каюту или салон (на BGX70 опционально каюту не обустроить). В первом варианте дальше в нос (на миделе) находится двухместная гостевая каюта, рядом с которой предусмотрен салон с камбузом; в носовой части — отличная VIP-каюта, а за таранной переборкой — отсек экипажа на двоих. Во втором варианте владелец лодки перебирается в носовую каюту, вместо салона на миделе выстраивают вторую гостевую каюту; пространство камбуза при этом становится меньше.

Решение за заказчиком. Человек компанейский выберет в корме салон, а тому, кто предпочитает уединение, подойдет каюта с персональным выходом на «пляж» и уникальной возможностью засыпать и просыпаться почти в объятиях моря. Правда, подозреваю, что в этом случае обитателям гостевых кают придется добираться на «пляж» в обход: к их каютам предусмотрен отдельный трап на левом борту.

На лодке, показанной на выставках, в корме присутствовал салон — шикарное высокое и светлое помещение с большими окнами по бортам, своими многосекционными сдвижными стеклянными дверями с изломом плоскости напоминающее мансарду-лофт в какой-нибудь элитной высотке. Интерьеры отделаны характерными материалами с нерядовой расцветкой. Твердая древесина ореха Canaletto (американский орех; светлые волокна в его текстуре образуют контрастный рисунок на фоне более темных), кожа и ткани в светлых и синих тонах... Довольно изысканно и весьма индивидуально.

Говоря о помещениях, на минуту вернемся на пост управления. Он практически такой же, как у BGX70. На стильной по дизайну рулевой консоли доминируют три многофункциональных дисплея Garmin 12" с навигационной картой, например виртуальными аналоговыми «циферблатами» показаний систем и, возможно, изображением от камеры кормового обзора. Или другой набор на усмотрение капитана. Сиденье у рулевой консоли рассчитано на двоих, и, судя по расположению штурвала, рукояток двигателей, джойстика и переключателей подрульки, у соседа капитана роль совещательно-пассажира.



Такую суперпозицию закрытого (салон) и открытого (кокапит) пространств, вместе формирующих «пляжный клуб», преимущественно встречаешь на суперяхтах



Интерьер мастер-каюты, обустроенной в носовой части яхты

ВИРТУАЛЬНЫЙ ТЕСТ

В этот сложный из-за «мировой заразы» период, когда поездки и перелеты затруднены, выставки воспринимаются как глоток свободы, а людские контакты все чаще проходят в «эфире», виртуальный тест Bluegame BG72, полагаю, никого не смутит.

Итак, мы имеем практически такой же, как у BGX70, корпус: материал — стеклопластик, отформованный по технологии вакуумной инъекции (палуба и борта — сэндвич); мощная скула и две пары продольных реданов; разница в длине менее метра; килеватость на транце 14° против 16,5°, такое же водоизмещение. Поскольку у BG72 и BGX70 в спецификации заявлены одинаковые моторные установки, равные скорости вопросов не вызывают. С двумя Volvo Penta D13-IPS1350 по 1000 л.с. максимальная скорость 30 узлов, в базовом варианте с двумя Volvo Penta D13-IPS1200 по 900 л.с. — 28 узлов. Можно ожидать быстрый и плавный разгон (предусмотрены автоматические интерцепторы), устойчивость на курсе и высокую управля-

емость (преимущества IPS), умеренную качку (наличествует гироскопический успокоитель Seakeeper 9). Также готов согласиться с приведенными ранее цифрами запаса хода: с Volvo Penta D13-IPS1350 — около 300 миль на полном ходу, 400 миль при скорости 20 узлов и более 600 миль на 12 узлах. Они соответствуют результатам теста BGX70 и еще нескольких яхт близкого водоизмещения с теми же двигателями.

Термин «концепция», часто употребляемый в отношении проектов яхт, для Bluegame имеет особенно полновесный смысл, поскольку концепция этих лодок — не просто «игра воображения», а совокупность идей, инженерных и дизайнерских решений, реализованных уже на нескольких моделях, причем выдержанных в единой стилистике. Какой это стиль? Свой собственный, не требующий специального термина, Bluegame — и всё, и этим всё сказано. Остается только подождать, пока появится еще более крупная яхта семейства: BG42, BG62, BG72... Кто следующий? **МВУ**



Фрагмент интерьера мастер-каюты (справа видна ванная комната с душевой кабиной)



Такой салон в корме предоставляет массу возможностей по оформлению его интерьера



Рулевая консоль в закрытой ходовой рубке: необходимый минимум приборов, максимум функциональности и эргономики

Скорость
сама по себе
является
роскошью

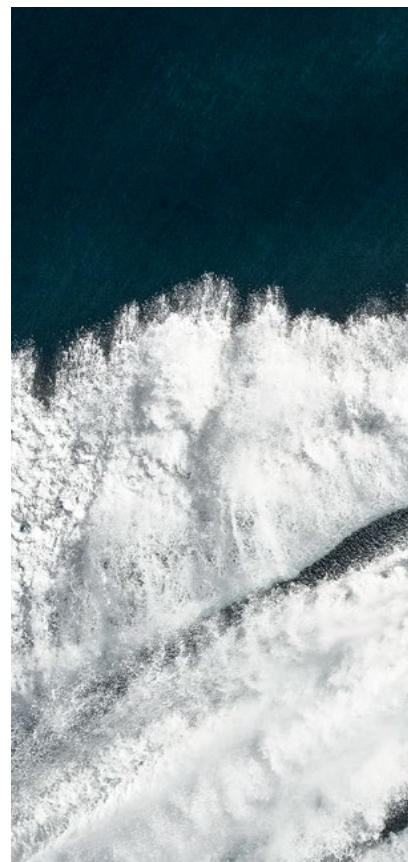


ОБАЯНИЕ СКОРОСТИ

О скоростных яхтах, эмоциях, которые они доставляют, и клиентах, которым это нужно, рассказывают яхтенные эксперты, партнеры по Alpha Yacht Group Олег Таранов и Ксения Макарчук.

На правах рекламы

Фото: Pershing Yachts, Custom Line





Pershing 7X развивает
скорость 50 узлов



Pershing 6X – недавняя
премьера верфи

Что такое Pershing? Это скорость. Но не только... Этот яхтенный бренд, основанный в 1981 году итальянцем Тилли Антонелли, стал новой идеей в яхтинге, впервые объединив такие, казалось бы, плохо сочетаемые качества, как роскошь и скорость. В то время на рынке существовало четкое разделение на яхты для отдыха и быстроразгонные «болиды», где комфорт неминуемо приносился в жертву цифрам на спидометре. Однако желающих получить и то и другое сразу оказалось немало, особенно в США и на Ближнем Востоке. Pershing стал ответом, получив свое название в честь американского генерала Джона Першинга и баллистических ракет средней дальности. Во времена холодной войны это имя фигурировало во всех выпусках новостей, что определенно добавило бренду узнаваемости. Дело, конечно, не только в удачно выбранном названии... Так или иначе, к началу 1990-х верфь Pershing Yachts завоевала огромную популярность во всем мире, включая мекку яхтинга — Средиземноморье.

Сегодня в портфолио Pershing восемь моделей длиной от 54 до 140 футов, при этом линейка полностью обновлена: нет ни одной яхты старше двух лет, и каждая — шедевр дизайна и технологий.

ЗАЧЕМ НУЖНА СКОРОСТЬ?

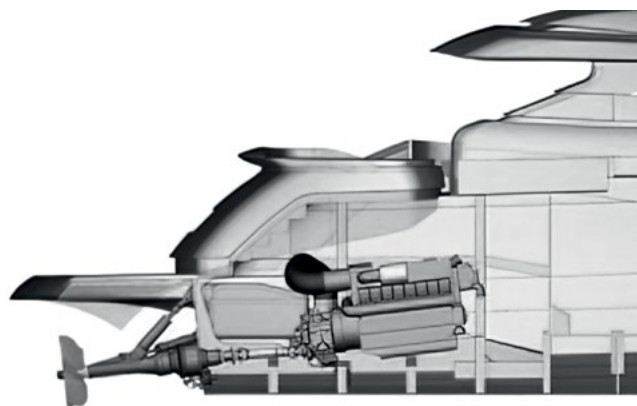
Скорость сама по себе является роскошью — еще со времен появления первых гоночных автомобилей. И люди всегда думали о том, как достичь похожих показателей на воде. Беглый взгляд на сегодняшний яхтенный рынок рождает ощущение, будто скорость уже не является приоритетом: многие верфи придерживаются средних показателей скорости или даже переходят на совсем медленные модели. И тем не менее... «По объему мировых продаж скоростных моторных яхт по отношению ко всем остальным яхтенным рынок схож с автомобильным: число продающихся Ferrari, Lamborghini, Porsche 911 невелико в сравнении с множеством автомобилей, рассчитанных в первую очередь на комфорт. Так было и будет, — рассказывает Олег Таранов. — И всегда будет сообщество людей, у которых в гараже есть спортивный автомобиль, потому что это индивидуальность, это продолжение человека, продолжение его “я”, его сущности и желания быть первым во всем: и в бизнесе, и на дороге. Когда я сажусь за руль своего 911, то совершенно по-другому себя чувствую: это не транспорт — это состояние. То же самое — за штурвалом спортивного Pershing. Потому что 50 узлов, которые способен выдавать Pershing (модель 7X, причем в стандартной комплектации), просто несопоставимы с максимальными показателями 35–37 узлов большинства “спортивных” моделей конкурентов, представленных сегодня на рынке. Часто ли владельцы Pershing ходят на максимуме? Всегда, когда позволяет погода. Все так же, как со спортивной машиной: какой смысл иметь такую, если не жать на газ?»

«Скорость Pershing важна в ваш выходной день, — продолжает Ксения Макаручук, — когда у вас столько соблазнов и хочется всё уместить в один день: и пляжи в Сен-Тропе, и ужин в Монако. И между дневным весельем и ужином Pershing подарит вам фонтан эмоций от скорости и реальный фонтан высотой в несколько метров за кормой на скорости 50 узлов: Pershing виден и узнаваем именно по этому фонтану далеко от берега. Вы можете утром решать, куда пойдете на Pershing, можете и за 150 миль на пляжи Корсики на скорости вдвое выше, чем у кого-либо (а значит, вдвое быстрее, чем кто-либо); Pershing дает вам право свободного выбора сейчас, а не накануне; не надо планировать заранее, и в этом есть свобода».

ОТКУДА БЕРЕТСЯ СКОРОСТЬ?

«Разговоры о том, что Pershing потребляет много топлива, — это миф, — говорит Олег Таранов. — Современные модели Pershing достигают высоких скоростей не потому, что оснащаются двигателями двух-трехкратной мощности по сравнению с обычными яхтами той же длины. Распространено мнение, будто скорость обеспечивают прежде всего “лошадиные силы”, но это давно не так даже на суше. Для автомобилей огромное значение имеют вес и аэродинамика, то же касается и яхт. Здесь точно так же важны вес и аэродинамика надводной части, но решающий фактор — обводы корпуса и трансмиссия.

Есть мнение, будто скорость обеспечивают прежде всего «лошадиные силы», но это давно не так даже на суше



Pershing в числе первых начал экспериментировать с полупогружными винтами — такими сейчас оснащаются все модели верфи. Это дорогая технология, но если вы хотите скорости свыше 45 узлов, то возможно только такое решение, и оно очень дорогое в сравнении с обычными “гражданскими” приводами».

«Корпуса Pershing сразу проектируют на режим хода свыше 45 узлов. У них другая развесовка, они рассчитаны на другую моторную компоновку и приводы, да и изготавливают их из карбона, — говорит Ксения. — Pershing первым начал использовать карбон в корпусах. На использование этого материала сегодня указывают многие производители, но если углубиться в конструкцию, карбон там надо еще поискать: в основном он обнаруживается только в надстройке. У Pershing он применяется именно в корпусе. Конечно, не везде, но в тех ключевых местах, где раньше нужно было наращивать толщину стеклопластика. Да, это дорого, но Pershing не задирает цену, а “держится в рынке”».



Салон Pershing 8X.
Вверху: Pershing 140



Мастер-каюта на борту
Pershing 9X



Олег Таранов, Alpha Yacht Group

Яхта — самая дорогостоящая игрушка, знак отличия. Это ваш личный пятизвездочный отель — и в этом главный смысл владеть яхтой, а не брать ее в аренду. Конечно, на чартерной яхте вы получите прекрасный сервис, но на собственную вы приезжаете к себе домой. Сейчас яхтенная индустрия на подъеме. Плюс нынешней ситуации в том, что покупатели увидели новую ценность в яхтах: это не просто дорогая игрушка, но гарантированный и безопасный отдых. Твой личный остров... что бы ни происходило в мире.



Ксения Макаручук,
Alpha Yacht Group

Для меня яхтинг – это не только эмоции от скорости и свободы, но и ощущение дома на воде, и нам есть что предложить тем клиентам, которым скорость не близка. В размере свыше 30 м мы работаем с такими верфями, как Amels, Custom Line, Mangusta, Benetti, Heesen, Lürssen. И главное, мы можем предложить не то, что есть в наличии, а то, что действительно необходимо клиенту. Принимая решение о покупке яхты, семь из десяти заказчиков, как правило, еще не определились с брендом, и здесь важно понимать, какая верфь лучше построит яхту, которая будет максимально отвечать желаниям, потребностям и стилю жизни клиента в целом.



Откидывающийся
балкон в мастер-каюте
Custom Line 106



«Пляжный клуб»
на борту Custom
Line 106



Интерьер салона
главной палубы (вид
в кормовой кокапит)

ALPHA YACHT GROUP. МЫ НЕ ТОЛЬКО ПРО СКОРОСТЬ

Команда Alpha Yacht Group является признанными в Европе специалистами на яхтенном рынке, имеет многолетний опыт управления яхтами и солидный опыт постройки яхт длиной свыше 30 м на первоклассных европейских верфях Custom Line, Mangusta, Heesen, Benetti, Amels, Lürssen. Наши знания, долгие деловые и просто дружеские отношения с ключевыми производителями яхт — это важный и решающий фактор для заключения контракта по лучшей для нашего клиента цене.

«Мы не новички-энтузиасты, — комментирует Ксения Макарчук, — мы высококвалифицированные специалисты, которые сопровождают строительство, наймут команду, а после передачи яхты обеспечат владельца поддержкой в каждом аспекте эксплуатации яхты в Европе: от управления командой (найм, увольнение) и финансового менеджмента (выплата зарплат, ежемесячное проведение всех платежей и отчетность владельцу) до проверки готовности яхты перед началом круиза владельца и аудита технического состояния яхты после окончания сезона и перед сервисными работами. Сдача судна в аренду (чартер) для частичной компенсации годового бюджета на содержание яхты также является нашим сервисом. Всё это мы называем яхтенным Family office для наших клиентов».

«25-летний опыт работы в яхтенном бизнесе, и в большей степени в Европе, разумеется, помогает просто потому, что мы знаем ответы на все вопросы, которые может задать клиент. А его в первую очередь интересует

эксплуатация: что может дать яхта владельцу, куда можно на ней ходить, какие марины и какой сервис есть в Европе, из чего состоит годовой бюджет на содержание яхты и как его оптимизировать, — говорит Олег Таранов. — Есть мнение, что молодое поколение больше настроено не владеть, а пользоваться, потому что это снимает необходимость думать о содержании яхты, команде, стоянках, сервисе. В реальности все хотят владеть, если позволяет ресурс. Когда вы покупаете дорогой автомобиль, вас едва ли останавливает стоимость его содержания или сервиса. В содержании яхты тоже нет никакой головной боли, если все делается правильно». **МВУ**



Модель Custom Line 106



SUNSEEKER 65 SPORT YACHT

Благодаря новой концепции Sunseeker Skyhelm изменились ощущения от управления яхтой с флайбриджа. Но этой блестящей разработкой достоинства Sunseeker 65 Sport Yacht не ограничиваются, что и показал первый тест-драйв этой модели.

Текст: **Джек Хейнс**

Фото: **Пол Уайет**



С чего начать рассказ о новой Sunseeker 65 Sport Yacht? Может, с внешнего вида? Изящная, крепкая, с идеальными пропорциями — пожалуй, самая красивая лодка в модельном ряду Sunseeker. Или с планировки кают? Три прекрасно отделанные каюты, каждая — с собственной впечатляющей ванной комнатой плюс огромный гараж для тендера, куда умещается не только Williams 345, но еще и Seabob. Заметьте, это не просто техническое помещение: выложенный тиком пол, опциональный тропический душ, опускаемая купальная платформа, которая элегантно съезжает в воду по диагонали, — все это позволяет использовать пространство в корме как полноценный «пляжный клуб».





Длина
20,50 м

Ширина
5,10 м

Осадка
1,60 м

Водоизмещение
37,8 т

Запас топлива
3500 л

Запас воды
800 л

Категория RCD
«А» (18 чел.)

И, конечно, нельзя забывать о скоростных возможностях. Пара Volvo Penta IPS1350 (или, на выбор, IPS1200, хотя вряд ли многие согласятся на менее мощные двигатели для такой лодки) в сумме дают 2000 л.с., что позволяет разгонять этот 38-тонный «спортбридж» до 35 узлов.

КОЗЫРНОЙ ТУЗ

Конечно, «спортбридж», то есть компактный спортивный флайбридж, предполагает меньше пространства для отдыха под солнцем, но в данном случае именно здесь вы обнаружите «козырной туз» этой модели — образец столь свежего мышления в дизайне, что трудно представить, почему никто не додумался до такого раньше.

Skyhelm — такое название верхнего поста управления очень точно отражает его суть. Этот «пост управления под небесами» состоит из двух ковшеобразных кресел от Besenzonei, закрепленных на палубе и разделенных центральной консолью в авиационном стиле. На ней расположены рукоятки управления двигателями, УКВ-радиостанция, многофункциональный дисплей и пара цифровых приборов посередине, которые на экране выглядят как аналоговые. То есть на рулевой консоли нет ничего, кроме регулируемого штурвала идеального размера и толщины, а также джойстиков: для управления IPS (слева) и носовым подруливающим устройством Sleipner (справа).

Посадка в кресле очень низкая, как в суперкаре: ноги вытянуты, для удобства имеются подножки. Вы можете откинуться назад в этом



Переход на управление джойстиком мгновенно ускоряет реакцию лодки



Открытая зона отдыха на носовой палубе с диваном и лежаком для загорания, который благодаря поднимающимся спинкам превращается в пару шезлонгов



Верхняя палуба — «спортбридж» — вписана в профиль лодки виртуозно и незаметно

Пост управления Skyhelm — «козырной туз» этой модели

шикарном кресле, но при этом штурвал будет прямо перед вами, а рукоятки — точно под рукой. Вот как надо сидеть, управляя лодкой! Это кажется настолько естественным, что заставляет задуматься, почему до сих пор приборную панель со всем, что на ней есть, ставят прямо перед вами, если размещать ее между рулевым и штурманом гораздо удобнее?

УПРАВЛЕНИЕ СНАРУЖИ И ВНУТРИ

При отходе от причала тестовый инженер Sunseeker выбрал нижний пост управления. Ирония в том, что хотя верхний пост 65 Sport Yacht поражает воображение, нижний — тоже шедевр, демонстрирующий внимание к деталям на борту. Приборная панель с двумя МФД наверху и той же парой циферблатов в стиле ретро, что и на флайбридже, прекрасна в своей лаконичности. МФД управляются контроллером в стиле BMW iDrive, который позволяет переключаться между экранами и просматривать различную информацию: от истинной скорости до курса и угла перекачки привода. МФД установлены довольно далеко от кресел — красивых, регулируемых электроприводом, но панель управления рядом с рукоятками двигателей позволяет работать с МФД, откинувшись в кресле. На борту также установлена цифровая система Sunseeker CM8. Это не новинка — просто удачное программное обеспечение с логичным и быстрым интерфейсом, позволяющее легко управлять всеми системами лодки с одного экрана.

Цельное лобовое стекло, самое крупное из всех, что верфь Sunseeker когда-либо устанавливала на свои модели, производит ошеломляющий эффект. При отсутствии средника по центру боковые стойки не слишком громоздки, а бортовые части остекления вытянуты вперед (во избежание образования опасных слепых зон). Управлять лодкой отсюда классно, и все же за максимальным удовольствием лучше отправиться наверх.

Наконец окрестности Саутгемптона позади, и наш форштевень нацелен на пункт назначения — Пул. Я устраиваюсь в кресле у рулевой консоли наверху и «пролистываю» приборы с помощью колеса прокрутки для отображения курса на одном экране и скорости — на другом. Нажатием кнопки Trim Assist устанавливаю интерцепторы в автоматический режим и, окинув взглядом окрестности, двигаю рукоятки газа вперед. Ощущения потрясающие, поскольку 2000 л.с. Volvo Penta выводят лодку на глиссирование, и я наблюдаю, как водяной «ус» медленно отходит от носа к миделю, пока

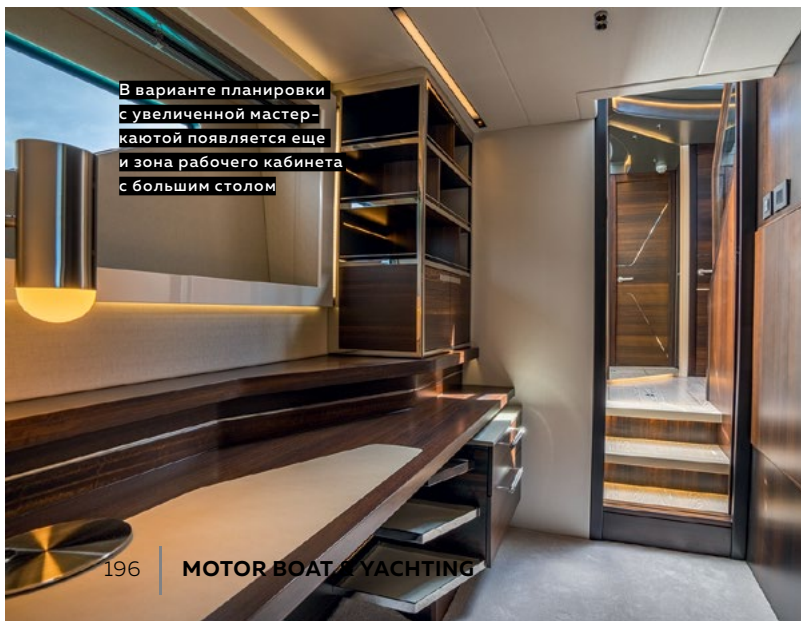
Низкая посадка,
как за рулем
суперкара, бесспорно,
гениальное решение
инженеров Sunseeker



Салон главной палубы. Здесь – с камбузом в корме, но опционально кухню можно перенести на нижнюю палубу



Мастер-каюта шириной от борта до борта



В варианте планировки с увеличенной мастер-каютой появляется еще и зона рабочего кабинета с большим столом



Качество отделки и внимание к деталям во всех ваннах комнатах – на высшем уровне



Носовая VIP-каюта



Диван у иллюминатора в мастер-каюте



Обеденный стол может складываться до размеров кофейного и опускаться на уровень дивана

лодка набирает 25 узлов. Просто восхитительно: сидишь так низко, но при этом не возникает желания встать, чтобы улучшить обзор. Такое ветровое стекло обеспечивает четкий вид поверх надстройки и фордека, боковые экраны дают какую-то защиту, но при этом позволяют видеть воду, отбиваемую корпусом в повороте. Непривычно сидеть как за рулем карта, одновременно с этим ощущая под собой мощь 67-футовой лодки.

Находиться здесь удобно и на длинных переходах: пока мы шли из Саутгемптона в Пул (с фотосессией по пути), я пробыл за штурвалом четыре-пять часов, и ни разу у меня не заныла спина, не возникло желание встать и размять ноги.

Лодка прекрасно идет на скорости 25 узлов, когда потребление топлива составляет 9,9 л/милю, а запас хода в таком режиме — 282 мили (с учетом 20% резерва). Рулевое управление позволяет держать ее точно на курсе, при этом легко и плавно выполняя повороты. А если переключиться на джойстик, можно по-настоящему почувствовать, что такое спортивная яхта. Это как нажать кнопку Sport в автомобиле: реакция мгновенно усиливается. Если двинуть джойстик вбок сильнее, лодка уходит в поворот гораздо резче, чем при управлении штурвалом. С джойстиком из одного крайнего его положения в другое она совершает маневр за считанные секунды: просто невероятно, как плавно это происходит со столь немаленькой яхтой. Стоит отпустить джойстик в середине поворота — и лодка

мгновенно выравнивается. А если нажать кнопку и поднять рулевую колонку, джойстик оказывается на уровне груди, и можно управлять лодкой стоя. Такое положение удобно при швартовке, потому что позволяет видеть и нос, и корму; а при швартовке левым бортом очень легко оценить расстояние до причала. Но гениальность верхнего поста в том, что и на ходу, и при маневрировании в гавани он как бы заставляет лодку «сжиматься» вокруг вас, и вы практически забываете, что управляете судном длиной почти 70 футов.

ПРИМЕР УНИВЕРСАЛЬНОСТИ

У этой яхты небольшой «спортбридж», зато остальные пространства обширны, а интерьер выполнен весьма искусно. И качество, и внимание к деталям на высоте, но самое впечатляющее достоинство внутреннего дизайна — его гибкость. Особенно если учесть, что Sunseeker 65 Sport Yacht — серийная лодка, и речь тут не о четырех-пяти корпусах в год.

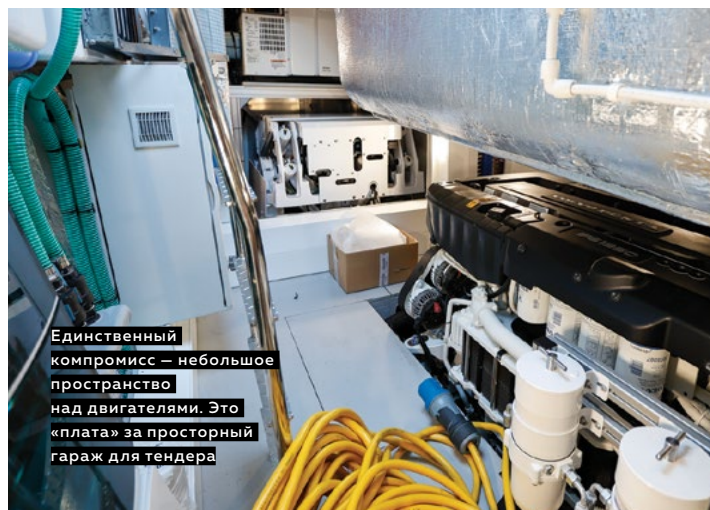
Стандартная компоновка кокпита на главной палубе — кормовой лежак-«солярий», диван на транце и пара барных стульев впереди (там, где камбуз обращен в кокпит барной стойкой). Но на нашей тестовой лодке компоновка была, на мой взгляд, лучше — с длинным сиденьем по левому борту, соединяющимся с диваном на транце. Это создает огромную обеденную зону с внушительным деревянным столом.

Салон залит естественным светом благодаря комбинации обширного остекления по бортам, упомянутому огромному лобовому стеклу и — опционально — верхнему открывающемуся люку в передней части. Стандартная планировка подразумевает расположение камбуза в кормовой части салона, но можно убрать кухню и на нижнюю палубу, что создаст в салоне просторную обеденную и лаунж-зону с парой кофейных столиков, которые могут подниматься и раздвигаться, формируя столовую. Если вас привлекает расположение камбуза

Невероятный Skyhelm – лишь вишенка на торте: у этой модели еще множество достоинств помимо поста управления в стиле суперкаров



Экраны на приборной панели – сенсорные, но ими также можно управлять и кнопками, расположенными у рукояток газа



Единственный компромисс – небольшое пространство над двигателями. Это «плата» за просторный гараж для тендера

ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тестовые двигатели Volvo Penta IPS1350 (2 × 1000 л.с.) при 2400 об/мин; 12,8 л, 6 цилиндров, дизель

	ECO							FAST	MAX	
Об/мин	800	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2470	
Скорость	8,2	9,5	11,4	12,7	16,3	20,2	24,8	28,5	34,5	
Расход	24	43	72	108	149	200	246	295	376	
Л/милю	2,93	4,53	6,32	8,50	9,14	9,90	9,92	10,40	10,90	
Запас хода	957	619	443	329	306	283	282	271	257	
Уровень шума	57	57	58	61	62	63	66	71	75	

Скорость в узлах, расход в л/ч, уровень шума в дБ(А), запас хода в милях из расчета 20% резерва. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 30% топлива, 90% воды, 6 человек на борту, спасательное оборудование. Температура воздуха +22 °С, ветер 1 балл, штиль.

**Дневной санузел**

Впечатляет, что у каждой каюты своя ванная комната и еще осталось место для дневного санузла

Камбуз на нижней палубе

Есть варианты компоновки. Здесь — с дополнительными возможностями для хранения

Кабюта экипажа

Опция, востребованная на большинстве яхт. Однако внутри нет душа

Кокпит

Здесь — вариант с барной стойкой. Можно заменить на диван по левому борту

наверху, появляется выбор из трех вариантов планировки нижней палубы. Можно предусмотреть здесь уютный салон с диваном и телевизором: в дождливый день это идеальное место, чтобы дети посмотрели фильм или поиграли. Если важно число спальных мест, можно добавить одноместную каюту. Наконец, третий вариант предполагает расширить и без того большую мастер-каюту от борта до борта, добавив туда кабинет. В сегодняшней пандемийной реальности удаленная работа на борту уже не выглядит столь фантастично, как прежде, так что подобная планировка может оказаться довольно востребованной. Но даже если вы не планируете работать, дополнительное пространство в и без того шикарной каюте станет последним штрихом роскоши.

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

А что с ценой? Та лодка, которую мы протестировали, стоила чуть менее £ 3,1 млн (включая НДС 20%) — на первый взгляд многовато, особенно если учесть, что с концепцией «спортбридж» вы получаете лишь половину флайбриджа по сравнению с моделью Sunseeker Manhattan той же

длины. Но нужно учитывать, что на этой 65 Sport Yacht стояло немало дорогостоящих опций. Среди них, к примеру, Mediterranean Package (пакет опций для Средиземноморья), гироскопический стабилизатор качки Seakeeper 16, кондиционер, генератор Onan 17,5 кВт, гидравлический трап, подводная подсветка...

И все же, есть ли у Sunseeker 65 Sport Yacht какие-то недостатки? На мой взгляд, единственный минус — тесноватый моторный отсек, в основном из-за большого гаража для тендера. Доступ туда — через люк в кормовой части палубы по левому борту. Места вполне достаточно, чтобы обойти двигатели, но очень небольшой зазор над ними подразумевает, что для серьезных работ пайол гаража придется снимать.

«Спортбридж» — нишевая концепция, но Skyhelm — верхний пост управления Sunseeker 65 Sport Yacht — оправдывает свое существование и самостоятельно, потому что сильно мотивирует управлять лодкой с верхней палубы при любой возможности. Будь это моя лодка, я бы делал это как можно чаще. Но прелесть данной модели в том, что Skyhelm — это вишенка на торте, где и без того есть все, что нужно. На мой взгляд, 65 Sport Yacht — одна из лучших лодок, которые Sunseeker сейчас строит. **МВУ**

НА БОРТУ

Длина
13,24 м

Ширина
3,99 м

Осадка
1,85/2,20/2,50 м

Водоизмещение
9,4 т

Балласт
3,7 т

Двигатель
(Saildrive)
45 л.с.

Запас топлива
200 л

Запас воды
340 л

Парусность:

грот
54 кв. м

генуя
43 кв. м

геннакер
150 кв. м

X-YACHTS: НОВАЯ X4³

Датская верфь X-Yachts выпускает новую X4³. Предыдущая X4³ была одной из самых успешных моделей в истории верфи. Новинку спустили на воду в Хадерслеве в ноябре 2021 года, после чего она отправилась на ходовые испытания в Северное море.

Текст: **Ольга Селезнева**

Фото: **X-Yachts**



ЧТО ТАКОЕ X?

Парусные модели X-Yachts делятся на три серии: спортивные XP (Performance), круизные XC (Cruising) и Pure X, которая объединяет черты двух предыдущих, обладая как высокими ходовыми качествами, так и объемным, современно оформленным пространством на борту. Первые модели Pure X увидели свет шесть лет назад — в 2016 году, и началось все как раз с X4³ длиной 43 фута. С тех пор построено более сотни таких корпусов, которые ходят по всему миру: в Северной и Южной Америке, Европе, Азии, Австралии. Новая X4³ демонстрирует не менее впечатляющий потенциал: еще до премьеры заказано уже 23 корпуса!

Помимо качества постройки, которым всегда славились лодки X-Yachts, такой успех в немалой степени объясняется универсальностью этой модели, ее способностью вписываться в разные сценарии и акватории, обилием вариантов планировки, удобством и легкостью управления. «Это естественный эволюционный процесс, — поясняет Томас Мелец, директор по дизайну и проектированию X-Yachts, — в ходе которого мы извлекли уроки из разработки моделей X4⁶ и X4⁰, но особенно — куда более крупной X5⁶: после ее запуска мы увидели новые возможности для X4³, которые поднимут ее на еще более высокий уровень». Итак, что же изменилось в новой версии?

КОРПУС И ПАРУСНОЕ ВООРУЖЕНИЕ

Сама конструкция корпуса все та же: вакуумная инфузия эпоксидной смолой с последующим запеканием конструкции при 70 градусах, что обеспечивает высочайшую прочность и значительное снижение массы по сравнению с традиционным способом изготовления корпусов, полностью исключая возникновение осмоса. В основе силового набора всех моделей Pure X — стальная оцинкованная рама, интегрированная в корпус. Непосредственно к раме крепятся мачта и киль. Такая конструкция «рама — корпус — киль — мачта» придает яхте исключительную жесткость и прочность. Вся энергия ветра полностью преобразуется в скорость. А вот обводы изменились: кормовые секции над ватерлинией расширились, да и максимальная ширина (3,99 м против прежней 3,95 м) «сдвинулась» чуть в корму, сделав скулу мягче. Это повышает скорость на полных курсах, одновременно делая шире кокпит. S-образный дизайн носа (с интегрированным бушпритом) теперь входит в стандартную комплектацию, как у флагманской модели X5⁶. Бушприт при этом удлинился на 140 мм, что позволяет ставить геннакер большей площади и выносить его дальше. Заметно увеличилась высота алюминиевой мачты (на 500 мм), а площадь лавировочных парусов выросла на 3%. Ванты стандартные для X-Yachts, из кованого нержавеющей прута, но можно поставить и опциональные карбоновые ванты Аххон.





Интерьер салона.
Вариант с более
компактным
штурманским столом
(слева от трапа)
и удлиненным диваном

Прелесть моделей X-Yachts
серии X в том, что они
хороши и в круизном
формате, и позволяют
гоняться в регатах
достаточно высокого
уровня благодаря
отличным ходовым
качествам

В месте крепления фальшкиля
интегрирована силовая рама
для распределения нагрузок
и увеличения продольной
жесткости корпуса



ПАЛУБА И КОКПИТ

И то и другое полностью переработано. Комингс и спрейхуд выглядят более современно, как на других моделях Pure X, выпущенных позже оригинальной версии X4³. Спрейхуд теперь не только выполняет свою главную функцию защиты от брызг и волны, но приобрел более эстетичный, сглаженный вид и дает рулевому лучший обзор по курсу. На палубе — два продольных погона стаксельшкотов, но опционально доступен утепленный в надстройку погон стакселя-автомата. А новая система погона грота-шкота Ronstan позволяет более тонко настраивать грот. Число лебедок в стандартной комплектации осталось прежним — полдюжины: две для грота-шкота, две для стаксель-шкотов со стопорами и две фаловые.

Кокпит стал шире и просторнее, а по бокам трапа на нижнюю палубу предусмотрены места для хранения веревок. Стол в кокпите — на выбор: большой фиксирован-

ный, со встроенным отсеком для хранения всего необходимого (от напитков до ручек для лебедок), либо складной, убирающийся в один из рундуков. Для удобства рулевого — интегрированные подножки, позволяющие занять за штурвалом идеальное положение с хорошим обзором, что важно во время маневрирования или «ближнего боя» на регатах, когда нужно точно оценивать расстояние. Четыре варианта рулевых стоек с композитными штурвалами обеспечивают шкиперу под рукой всю навигационную информацию, цифровые дисплеи можно монтировать у мачты или на крыше надстройки; в этом случае показания приборов легко считывают все члены экипажа. В качестве опции, как всегда, доступна купальная платформа с удобной съемной лесенкой для схода в воду и простым тросовым механизмом для подъема.

ИНТЕРЬЕР И ПЛАНИРОВКА

Одиннадцать фиксированных иллюминаторов в корпусе и палубе, а также 12 открывающихся палубных люков (все как на предыдущей версии X4³) обеспечивают отличную вентиляцию помещений и уровень естественной освещенности внутри. Но при этом изменившиеся обводы корпуса

и слегка приподнятый пайол кокпита позволили увеличить высоту и ширину кормовых кают (или каюты и кормового рундука, в зависимости от планировки). В санузлах модернизировали столешницы и раковины — для удобства и эстетики, но в целом это все трансформации, которые претерпел интерьер новой X4³. «Нет необходимости менять то, что и так сделано оптимально, поэтому на данный момент мы решили сохранить интерьер и варианты планировки», — комментирует Томас Мелец. Вариантов планировки действительно и так было немало. С двумя или тремя каютами, одной или двумя ванными комнатами, причем в самых разных сочетаниях. Не стоит думать, что выбор трехкаютной версии непременно заставит вас стоять в очереди в единственный санузел. Есть вариант с тремя каютами и двумя «удобствами» и наоборот — с двумя каютами и единственным санузлом. Все зависит от того, в каком составе вы собираетесь ходить в море и насколько просторные каюты вам нужны.

Мастер-каютой может служить как носовая, так и кормовая. Салон в любом случае остается просторным, с камбузом по левую сторону от трапа, а вот сделать ли штурманский стол большим (с отдельным сиденьем) или компактным — дело личное. И, конечно, широкие возможности отделки: есть варианты столешниц, тканей и древесины; в стандарте — светлый нордический дуб.



Стол в салоне складывается вдвое, не мешая проходу. Стандартный вариант отделки интерьера — нордический дуб, но возможны и другие



Носовая каюта



Угловая планировка камбуза позволяет разместить многое на небольшой площади



Кормовая ванная комната. В зависимости от планировки можно предусмотреть один или два санузла

ВЕРДИКТ

Универсальность во многих случаях предполагает ряд компромиссов. Тем ценнее, когда она, как в случае с X4³, напротив, становится широким полем возможностей. Эта лодка хороша в круизном плавании, от тропических до северных регионов, но на ней же можно отлично гоняться в регатах серьезного уровня. Высокая степень безопасности — как активной (конструкция), так и пассивной (продуманная компоновка кокпита и палубы) — важна для обеих моделей использования. Но главное, X4³ способна одинаково восхищать и опытных яхтсменов, давая им большие возможности, и новичков, прощая им ошибки. А ведь удовольствие — это, пожалуй, тот стержень, который держит людей в яхтинге десятилетиями. Эксклюзивный дистрибьютор X-Yachts в РФ и Украине — компания Premium Yachts. [MBV](http://mbv.ru)

Эта лодка хороша и для опытных яхтсменов, и для новичков

В ГОСТЯХ У ДОКА БРАУНА

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**
Фото: **Антон Черкасов-Нисман, Steeler Yachts**

Легкосплавный корпус каждой яхты Steeler выполнен по индивидуальному раскрою



Десять лет назад к нам в рубрику «Странноведение» попала диковинная на тот момент яхта Bronson 36 с откидным фальшбортом, а чуть позже, в 2014 году, на выставке HISWA te Water я с удивлением осматривал ее эксцентричную «сестру» Panorama 46 Flat Floor. Тогда еще не было всего этого «зоопарка» разномастных проектов, которые мы видим сейчас, и основатель верфи Steeler Yachts Ханс Веббинг с его новаторскими идеями казался мне чуть ли не Доком Брауном из фильма «Назад в будущее». Его концепции опережают время и сейчас, а смелость и решительность, с которой он берется за очередной неформатный проект, вводит в ступор коллег по цеху.

Недавно мне выпала возможность наконец-то побывать на Steeler Yachts, услышать историю Ханса и, самое главное, узнать, как рождаются его идеи. Он встретил нашу небольшую группу журналистов в уютном, поистине голландском хаусботе, который служит ему временным офисом. Расположившись в кресле в окружении фантастических проигрывателей винила и дизайнерской Hi-Fi-акустики, он рассказал о себе и лодках, без которых, кажется, жизнь его никогда не стала бы полной.

«Я начал ходить под парусом, когда мне исполнилось четыре года, и вскоре поучаствовал в своей первой регате на “Оптимистах”. Все детство и юность я занимался парусным спортом, но внезапно учеба кончилась, и мне предстояло найти работу. Я устроился в Shell и 15 лет торговал нефтью, затем перешел в Philips, где занимался аудиотехникой и видеопроекторами. В 1999 году, разрываясь между 22 странами, я вдруг понял, что не хочу провести жизнь в самолетах.

Оставив работу, я начал искать возможность реализоваться в яхтенной отрасли, так как все еще страстно увлекался парусом. В 2001 году я купил верфь Antaris, ежегодно производившую порядка 150 стеклопластиковых шлюпок длиной 5–7 м. Если сравнивать с автомобилями, то Antaris тогда были чем-то вроде Skoda, а я хотел сделать из них Audi. Эти шлюпки использовали только для коротких прогулок: там не было возможности переночевать, не было гальюна, холодильника, гриля. Оставалось только сидеть на двух узких банках и глазеть по сторонам, а ведь это так скучно...

К 2008 году мы строили уже 300 лодок в год, причем они были в четыре раза дороже прежних и гораздо комфортнее. Доля Antaris на рынке, где работали почти 140 конкурентов, достигла 30%. Открытые, каютные, парусные, скоростные — за восемь лет мы создали 18 моделей прогулочных шлюпок, и в какой-то момент моя фантазия иссякла. Придумывать новые лодки стало сложно, но тогда у нас уже были лояльные клиенты, для которых мы приступили к строительству более крупных яхт на заказ. Началось с “тендеров” — алюминиевых Bronson 28 и стальных Antaris Steeler 40. Кстати, до нас этот термин по отношению к лодкам в Голландии не употребляли.



Ханс Веббинг всегда стремился строить скоростные яхты

Steeler 60 S
Performance
с интерьером
из красного дерева
(на фото ниже)



Чтобы сфокусироваться на металлических судах, я продал Antaris и почти сразу учредил Steeler. Мы хотели отличаться от прочих производителей стальных лодок по двум параметрам. Во-первых, наши яхты должны были стать скоростными, поскольку я не понимал, как можно получать удовольствие на “тихоходах”, идя против течения на Рейне и полдня наблюдая один и тот же церковный шпиль. Во-вторых, наши лодки должны быть кастомными, так как люди, которые платят за них по 600 тысяч евро, имеют полное право диктовать, что им нужно.

На первой же выставке, будучи никому не известным брендом, мы продали три экземпляра, но из-за кризиса к 2013 году объем рынка стальных яхт сократился почти в четыре раза — с 700 до каких-нибудь 200 корпусов в год, и значительная часть последних приходилась на всегда востребованные Linssen.

Тут мы задумались: кто наши конкуренты? Jetten, Linssen, Voarnstream, Sturier? Конечно... Но можем ли мы соперничать с Princess, Sunseeker и Ferretti? Я решил, что можем. В те годы тренд на кастомизацию в яхтинге только начинался, а вот у каждого крупного автомобильного бренда уже были занимавшиеся этим подразделения. Таким образом, мы сделали ставку на высококачественные быстроходные кастомные яхты из алюминиевого сплава и в 2014 году представили Steeler NG 43 Offshore, корпус которой нам помогла изготовить Royal Huisman. Я с детства восхищался этой верфью и даже хотел назвать модель 52 S Wolter в честь Уолтера Хайсмана.

В 2016 году Steeler NG 43 Offshore победила в конкурсе Power Boat of the Year, став первой голландской металлической лодкой в номинации скоростных яхт, где всегда доминировали стеклопластиковые круизеры. Никто тогда не поверил нашим данным о расходе топлива: 4,3 л/милю на полной скорости 23 узла. Журналисты съехались на тесты и с удивлением обнаружили, что бывают, оказывается, голландцы, которые не врут!



Подъемный виски-бар по левому борту служит еще сиденьем на «мини-флайбридже»

Сегодня многие производители обещают клиентам кастомные яхты, но едва контракт подписан, разводят руками и говорят, мол, ничего поменять уже невозможно. Поверьте, строить кастомные лодки кошмарно сложно, и если вы хотите жить спокойно, не беритесь за это дело. Ивонна Линссен с мужем приезжают к нам на верфь каждый год, и всякий раз меняются в лице, видя, что у нас нет ничего стандартного и у каждой лодки — не у модели! — свой раскрой корпуса и техническая начинка.

С 2010 года мы построили 101 яхту и научились точно рассчитывать стоимость индивидуальных проектов. У нас работают пять конструкторов, и процесс проектирования каждой яхты занимает от четырех до шести месяцев. На это уходит немало денег, но зато на выходе допуски не превышают 2 мм, а значит, сварщикам не нужен гидравлический пресс и виртуозные навыки — все сразу сходится. И это при том, что в корпусах у нас в два-три раза больше элементов, чем у других лодок этого типа.

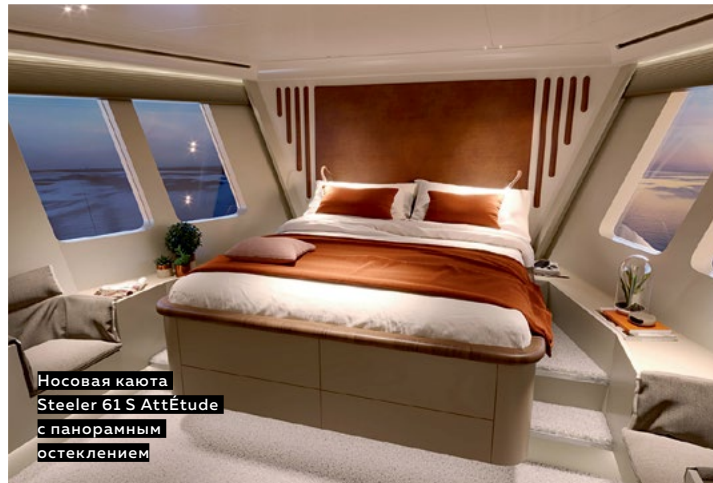
Для меня большая загадка, как у людей в наше время получается продавать заурядные яхты. Мы не придерживаемся шаблонов и все делаем на заказ. Взять хотя бы кастомный проект для нашего постоянного клиента, который накатал 7500 миль на своей Steeler 59 S со средним расходом топлива 2,6 л/милю. Стремясь еще уменьшить углеродный след, он попросил построить ему электрическую яхту, и мы спроектировали трехпалубную Steeler 61 S AttÉtude, взяв за основу концепцию Panorama. Она будет ходить в Норвегии, где в маринах бесплатное береговое питание для электрических судов, а если потребуется уйти подальше, то достаточно всего два часа погонять дизельный генератор, чтобы получить запас хода 10 часов на электротяге. Для этой яхты мы, кстати, строим и многофункциональный электрический тендер.

Другой клиент из Норвегии пожелал двухкаютную лодку с джакузи на транце, лежаками на фордеке и... сауной на нижней палубе. Еще один наш заказчик захотел себе 50-футовую глиссирующую яхту с трансатлантическим запасом хода... Как, скажите на милость, такое возможно? Оказывается, возможно — если добавить кайт площадью 50 кв. м, который обеспечит 4,5 узла на “бесплатной” тяге. Сначала я опасался, что, упав на воду, он превратится в якорь, но если использовать плавучий материал, все будет нормально.

Кроме того, мы почти доделали уникальный тендер для суперяхты, которая сейчас строится в Италии на Admiral. В его основе Bronson 29, но если вы сравните его с оригиналом, то не узнаете. Чтобы лодка помещалась в гараж, необходимо было сделать сложную складную и сдвижную



Концепция Panorama подразумевает отсутствие боковых проходов на главной палубе



Носовая каюта Steeler 61 S AttÉtude с панорамным остеклением



Электрическая Steeler 61 S AttÉtude

конструкцию из тента и ветровых стекол. Этот узел оказался настолько комплексным, что ни одна специализированная верфь не взялась за постройку такой лодки.

Мы — единственная верфь в Голландии, которая проектирует и строит яхты с доступом для людей в инвалидных креслах. На одной из четырех таких есть даже центральный лифт, соединяющий нижнюю и главную палубу с флайбриджем. Как бы поступил владелец, если бы на борту не было лифта? Отказался от яхты или оставил свою дочь с ограниченными возможностями дома? Строить такие яхты несложно, просто никто не хочет с этим связываться...

Именно в таких примерах и проявляется вся суть создания яхт по индивидуальному заказу. Кому-то нужна сауна, кому-то лифт... Правда, иногда мне говорят, что Steeler разбрасывается. Например, недавно ко мне приезжал Брам Схот, в прошлом генеральный директор Audi, который спросил, на чем фокусируется Steeler. Мой ответ прост: мы строим исключительно по потребностям клиентов. Можно ли фокусироваться еще больше, если мы уже и так умеем разделять с заказчиками их сумасшедшие идеи и получать от этого удовольствие?!

Наши клиенты делятся на две группы. Первая — сравнительно молодые люди, быстро заработавшие деньги и часто меняющие лодки. У них нет времени и причин долго думать про кастомизацию или начинку моторного отсека, поэтому они просто покупают Bronson для дневных прогулок. Вторая группа включает тех, кто получил состояние по наследству и очень внимательно относится к трате денег. Они долго и щепетильно подыскивают лодку, чаще всего крузер или эксплорер, вникая во все технические характеристики. Это абсолютно разные люди, но когда они выбирают себе яхту, я словно превращаюсь в ребенка и начинаю мечтать вместе с ними.



Йонни и Тереза Бур помогают Хансу Веббину спланировать камбуз и ветбары на Bronson 75

Что мы планируем в будущем? Скоро появится Bronson 75 — шикарная яхта с концепцией Panorama, где будет пять точек для сервировки еды и напитков: бар в кокпите, камбуз в салоне, ветбары на флайбридже и носовой палубе, а также романтический ночной бар в мастер-каюте. Я попросил помочь спроектировать все эти места Йонни Бура — самого известного в Голландии шеф-повара. Идея проста: зачем покупать яхту за четыре миллиона и питаться на ней дешевыми бутербродами из супермаркета где-нибудь в Сен-Тропе? Мы хотим сделать так, чтобы на Bronson 75 была атмосфера



Концепт Bronson 70+ с джакузи и сауной



Эксплореры —
одно из будущих
направлений развития
Steeler Yachts



Steeler 56 S
Performance



Интерьер 56 S
Performance от студии
Designo di Vittorio
Pieroni

ресторана с тремя мишленовскими звездами, соответствующие блюда и выбор вин. В салоне там столько места, что Йонни даже предлагает поставить на камбузе поварской стол, чтобы и любитель мог почувствовать себя шеф-поваром. Может, это никому и не нужно, но задумка мне очень нравится! У клиента, который заказал себе первый корпус, сейчас Steeler 59 S, и на борту у него никогда не бывает меньше 15 человек.

Вы спрашиваете, какова судьба самой модели Panorama Flat Floor? Мы сделали шесть корпусов, которые разошлись по всей Европе, но потом Йохен Масс, бывший гонщик “Формулы-1”, построивший за свою жизнь



Скульптура,
подаренная Хансу
клиентом, которому
верфь построила яхту
с доступом для людей
с ограниченными
физическими
возможностями

единственную лодку, подал в суд, пытаясь доказать, что я нарушил его патент на трансформируемую крышу. В итоге он проиграл тяжбу и потерял свой патент, потому что у “Панорамы” была другая конструкция, но процесс длился два года, и на это время нам пришлось убрать все упоминания об этой модели из Интернета и прессы. Теперь у меня есть патент, но этот эпизод, к сожалению, практически убил “Панораму”... Помню, что во время той сумасшедшей выставки в 2014 году посмотреть на нее приехали чуть ли не все дизайнеры Ferretti Group. Тогда я очень этим гордился, но теперь, когда выпустили Wally 200, стало понятно, зачем они приезжали». **MBY**

SILVERCRAFT 47

Текст: **Алексей Максимов**Фото: **Gulf Craft**

По вполне понятным резонам европейские яхтенные журналисты наибольшее внимание уделяют тем боат-шоу, что проходят в Европе. И, соответственно, верфи стараются устроить показ своих моделей, премьерных и уже пользующихся спросом, на престижных площадках: Cannes Yachting Festival, Monaco Yacht Show и boot Düsseldorf. Так, например, в экспозиции каннской выставки моторная яхта Majesty 100 верфи Gulf Craft из ОАЭ выглядела весьма достойно, а флагман линейки Majesty 175 (самая большая в мире яхта из композитных материалов) получил награду «Открытие года» на престижном конкурсе World Yachts Trophies. Об этом писали, наверное, все, а вот о выставке Abu Dhabi International Boat Show, которая в середине октября проходила в столице ОАЭ, где Gulf Craft представила Silvercraft 47 — флагман одной из линеек компании, знают, полагаю, не многие.

Это лодка типа walkaround с эффектной внешностью и некоторой отсылкой к стилю милитари. Ключевые

моменты экстерьера: смещенная в корму рубка с обратным наклоном лобового стекла и сдвижными дверями на оба борта, плавный подъем линии борта к носу с высоким релингом из нержавеющей стали. Конструкционный материал — стеклопластик, «сэндвич» с полимерной пеной, наружное покрытие — изофталевый гелькоут; связующее — винилэфирная смола; технология формования — вакуумная инфузия в матрицах.

Кокпит в корме практически свободный, если не считать большого ветбара (электрический гриль, холодильник, мойка) и дивана в корме. Под тиковой палубой находится емкое пространство, которое могло бы использоваться как моторный отсек, если бы не подвесники за транцем. У транцевой платформы, хоть ее и называют платформой для купания (swim platform), где есть и трап для схода в воду, и душ, основная функция на Silvercraft 47 — держать подвесные моторы; купаться отсюда не так удобно, как на яхте со стационарными двигателями.

Как у «больших»: для этой лодки предусмотрено даже подводное освещение



Длина
14,60 м

Ширина
4,39 м

Осадка
1,18 м

Водоизмещение
16 т

Запас топлива
1500 л

Запас воды
320 л

Мощность
4 × 400 л.с.

Генератор
13,8 кВт

Категория RCD
«В»



Мощность 4 × 400 л.с!
Такая «квадрига»
на транце –
это действительно
круто, во многих
смыслах рационально
и оправдано



Внешне эта лодка кому-то может напоминать некоторые скандинавские модели, но заметим: архитектурный стиль не патентуется



На суперсовременной рулевой консоли есть место для бумажных карт и атласов, которые никто не отменял

На фордеке обустроены солидный лежак и небольшой диван. В рубке главное — отлично скомпонованная рулевая консоль с тремя креслами перед ней и диваном позади. На приборной панели смонтирован многофункциональный дисплей/картплоттер 15,6"; на его экран выводится изображение с камеры мониторинга кокпита, радара, АИС. Помимо цифровых, стоят аналоговые приборы, есть место для бумажных карт. Обзор отсюда на 360° через крупное остекление в носу (без средников), по бортам и в корме.

Из рубки трап ведет вниз, к каютам. Но сначала попадаешь в небольшой салон, где дизайнеры разместили угловой диван, стол и камбузный блок напротив. Он компактный, но при этом не обделен оборудованием: есть индукционная плита, холодильник, СВЧ-печь и пр.

В носовой части — мастер-каюта с кроватью queen size, рундуками вверх и вниз, гардеробом и своим гальюном. В подволоке есть люк, чтобы при желании можно было выбраться на палубу. В гостевой каюте — двуспальное ложе плюс односпальная кровать; гальюн в коридоре.

Теперь скажу о ходовых качествах. На корме Silvercraft 47 помещаются четыре подвесных Mercury Verado 400, и в этом верфь следует в русле тренда. Все больше верфей предлагают вместо стационарных двигателей подвесные моторы, аргументируя это простотой монтажа, обслуживания и замены, освобождением полезных объемов внутри корпуса и пр. Полагаю, в кормовом отсеке Silvercraft 47 можно установить, к примеру, два двигателя Volvo Penta D13-IPS1050 по 800 л.с. с днищевыми колонками, но... При той же общей мощности суммарный вес такой установки составил бы 4300 кг против 1212 кг подвесников. А разница в три тонны при водоизмещении порожнем 16 т — это немало. Так что я, несмотря на топливную экономичность и общую эффективность дизелей, в этом случае голосую за подвесные моторы.



Интерьер салона на нижней палубе: вид на мастер-каюту в носовой части



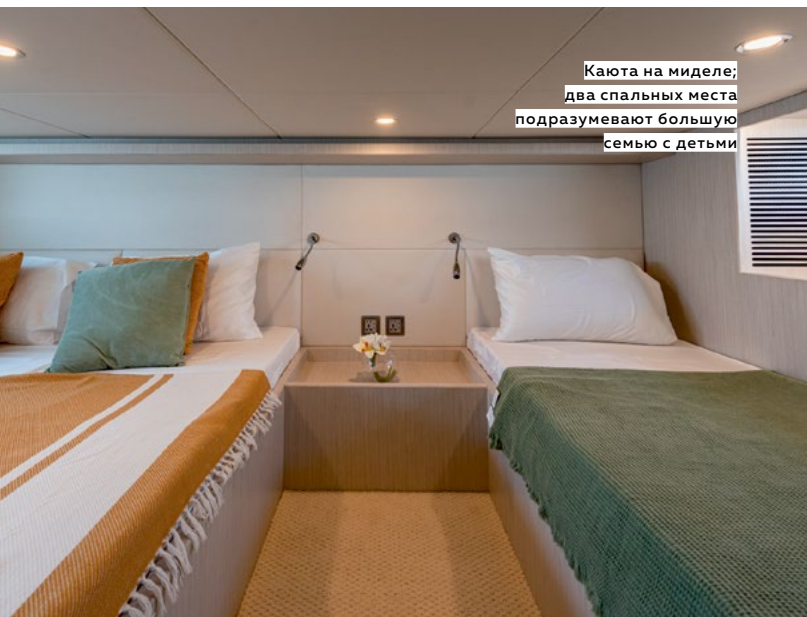
Мастер-каюта; в подволоке — люк на носовую палубу



Диван в кормовой части рубки, где может собраться весь экипаж



Тот же салон, но при измененном ракурсе: видим трап в рубку и каюту на миделе



Кабюта на миделе: два спальных места подразумевают большую семью с детьми

Что вызовет недоумение, так это указанная в спецификации скорость 33 узла. Сравнение с экспресс-круизерами той же длины и водоизмещения наводит на мысль, что со скоростью верфь «поскромничала». У Silvercraft 47 при высокой удельной мощности 100 л.с./т всяко можно рассчитывать на 37–38 узлов или еще больше. Даже если лодку чрезмерно «упаковали» судовыми и прочими системами и устройствами. А их действительно немало.

Помимо навигационного, камбузного и развлекательного оборудования, для Silvercraft 47 предлагаются дизель-генератор, гидравлическая рулевая система, система воздушного кондиционирования (для рубки, салона и кают, 64 000 BTU), якорная лебедка, бойлер (60 л), носовая подрулька (4,3 кВт), гироскопический стабилизатор качки, транцевые плиты или интерцепторы... Есть отдельный топливный бак на 110 л для дизель-генератора. Кстати, эту лодку верфь позиционирует и как прогулочную семейную, чтобы провести день или выходные на воде, и как приспособленную для рыбалки. С этой целью предусмотрены держатели для удилищ в бортах и на транце, тарга со «стаканами» и емкость для живца в кокпите, а также рыбопоисковый эхолот.

В той же спецификации запас хода на крейсерской скорости 25 узлов указан как 197 миль, а мореходность обозначена категорией RCD «В».

Так выглядит старшая модель линейки Silvercraft, мирно сосуществующей с моторными яхтами Majesty, эксплорерами Nomad и спортивными круизерами Oryx. Не станем гадать, какими будут следующие модели: зная, как на верфи Gulf Craft, которой в 2022 году исполняется 40 лет, принимают решения, надо просто немного подождать. И еще: быстрому успеху модели будет способствовать привлекательная цена — уверен, на верфи это тоже приняли во внимание. **МВУ**

ИСПЫТАНИЕ ВРЕМЕНЕМ, ИЛИ ПЕРЕГОН

Текст: Александр Рубинов, Adventor Yachts

«Валерий» – первая моторная яхта Elling E4, поставленная мной в Россию. Вместе нам: мне и Владимиру Бельке, капитану «Валерия», – полтора века, а яхте почти 17 лет. Владимир работает на ней с первого дня, как получил на верфи в Голландии в 2005 году. Он перегнал яхту в Новороссийск, и там она базировалась все годы. В 2015 году Владимир ходил на ней через Санкт-Петербург в Голландию, где лодка прошла большой рефит с модернизацией, а затем через Средиземное и Черное моря вернулся в Новороссийск.

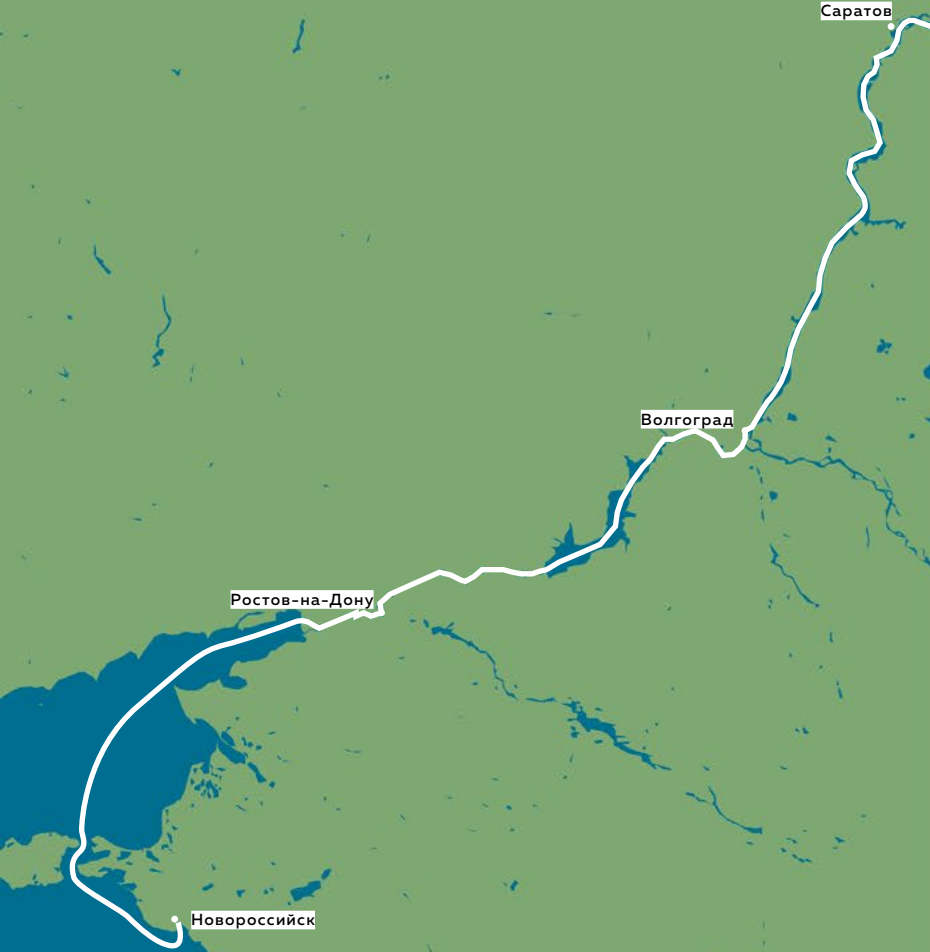




Elling E4 Новоросийск – Дубна 1900 миль 23 дня

Сейчас владелец «Валерия» заказал флагманский Elling E6 Highline, а эта лодка сдана в trade-in, и нам потребовалось перегнать ее из Новоросийска в Дубну (почти 1900 миль). Честно говоря, поначалу были сомнения: я привык перегонять новые лодки. Плюс дефицит времени, а вдруг поломка и сиди, жди ремонта... Двигатель Cummins 6СТ 8.3 мощностью 450 л.с. наработал 2457 часов, что для судна сравнительно немного — как для дизельного грузовика 100–150 тыс. км. Обычно при технико-экономических расчетах и определении нормативного коэффициента рентабельности коммерческих судов закладывают срок амортизации 30 лет и даже более. Знаю также, что многие, в том числе бюджетные лодки: Bayliner, Maxum, Meridian Yachts и др. — ходят десятки лет, и некоторые находятся в приличном техническом состоянии. Но все-таки этой яхте 17 лет, и «на дворе» не лето...

НАЧАЛО



16 сентября 2021 года мы с Владимиром выходим из Новоросийска. Запас топлива — 1300 л. Черное море проходим без приключений при волнении 2–3 балла, легко преодолеваем Крымский мост (на рейде много судов), заходим в Азовское море, и тут — сюрприз от пограничников! Лодка растаможена, зарегистрирована в ГИМС еще в 2005 году, но тогда разрешали удаление от берега две мили. Пограничники нас отслеживали и по радиации предупредили, что строго наказуют, если мы удалимся более чем на 10 миль. А судовой ход имеет удаление свыше 20 миль, вот и крались мы вдоль берега почти двое суток, проклиная ГИМС и пограничников, при волне 3–4 балла, крутой и часто в борт. Особенно трудно было ночью...

Еще в Новоросийске мы заходили в ГИМС, где нам предложили выдать новый судовой билет с удалением от берега 12 миль, но это требовало времени. Да и какие 12 миль! Все яхты Elling по нормам Евросоюза имеют неограниченный район плавания и океанскую категорию мореходности «А». На такой яхте Elling E4 я пересек Атлантический океан! В своей книге «Малые моторные яхты для больших плаваний», особенно в первом ее издании, я раскритиковал нашу систему сертификации. Какие-то изменения вроде бы есть, но очень уж медленно идет процесс. А то, что нас могли наказать, конечно, больше связано с пограничными делами в Азовском море, нежели с безопасностью судоходства.

ЖИЗНЬ НА РЕКЕ

В общем, прошли мы с грехом пополам Азовское море. Далее — Волго-Дон, заправка в Ростове, череда шлюзов (иногда шлюзования ждали часами)... Дошли до Волгограда, после чего началось «тривиальное» путешествие по Волге и ее водохранилищам. На некоторых южных участках сильно упала вода, и мы даже сели на мель там, где глубина по карте 2,5 м. После этого мы старались не уходить с судового хода и вести себя как крупное коммерческое судно.

Поразило небольшое количество судов даже на протяженных участках, где вода практически не ушла. Например, пять раз мы шлюзовались в одиночку: не было ни попутных, ни встречных судов, — и ради одной нашей яхты перегоняли десятки тысяч кубометров воды. Ощущение фантастическое, но при этом грустно. Приходится констатировать, что судоходство на Волге почти затухает; сотни судов на отстое, иногда за сутки мы встречали не больше 6–8 сухогрузов и танкеров; чуть повеселее с пассажирскими судами. И практически все — постройки еще времен СССР. Удручает, что вся инфраструктура — шлюзы и другие гидротехнические сооружения, навигационная обстановка, тысячи работников сферы обеспечения судоходства и т. д. — есть, а судоходства нет. Я много раз ходил и на Каспий, и в Санкт-Петербург, и могу сравнить, каким было судоходство в СССР и даже 10 лет назад. А сегодня судов на ВВП очень мало. Опасаюсь, что ретивые чиновники победно трубят о грузопотоках, а надо бить тревогу.

ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Не буду описывать подробный маршрут — он известный, и есть много путеводителей, где расписаны все красоты и достопримечательности на нем. Приведу некоторые цифры и факты. Бункеровались в Ростове (470 л), Волгограде (900 л), Балаково (650 л), Казани (800 л), Кинешме (450 л). Хотели, чтобы топливный бак был по возможности полным. Ночевали в основном на якоре, только два дня стояли у причала яхт-клуба в Тольятти и в Волгограде у заправочной станции. Выходили в шесть утра, в ночи старались не идти (ночью проходили только Азовское море, Цимлянское, Волгоградское и Горьковское водохранилища). Много времени уходило на ожидание шлюзования, особенно в Волго-Донском канале.

Конечно, потрясающие осенние пейзажи, красивейшие монастыри, церкви, патриархальные русские городки и деревни, зеркальная (временами) гладь реки и водохранилищ очаровывали нас во время перехода. Было красиво и тихо, и эту тишину нарушал только плеск воды, рассекаемой корпусом. По утрам иногда случались заморозки, и даже лед образовывался на палубе. Но как замечательно встать на якоре в прелестном месте и проснуться поутру, когда на рассвете в звенящей тишине туман ложится на реку!..

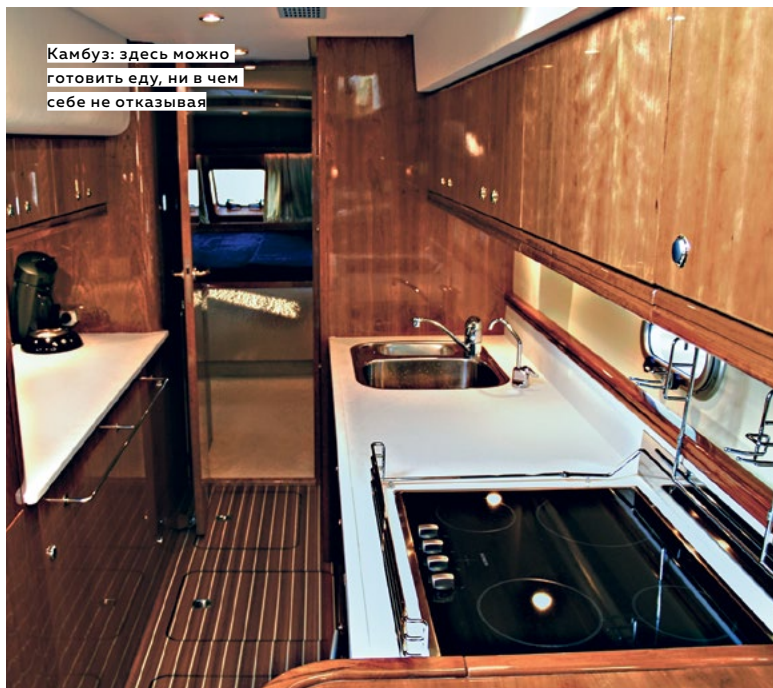
Жили мы каждый в своей каюте, с туалетом и душем, всегда была горячая вода. Мы нормально питались — камбуз на борту прекрасный, а вечерами отдыхали в салоне



Два капитана: Александр Рубинов (слева) и Владимир Бельке



За штурвалом Elling E4: авторулевой не дремлет



Камбуз: здесь можно готовить еду, ни в чем себе не отказывая



Во время перехода по внутренним водным путям встречалось очень мало судов



Такие храмы на волжских берегах очень украшают пейзаж



Короткая остановка у причала по пути



Нижний салон: отдыхать здесь достаточно комфортно

и смотрели телевизор, благо спутниковая антенна принимала сигнал в любом месте и даже на ходу. Превосходно работал авторулевой: за штурвалом мы находились максимум 10% ходового времени, в основном во время шлюзования. В туман и ночью помогали радар и АИС, хотя, повторюсь: судов встречных и попутных было мало. В целом путешествие прошло очень комфортно, хотя...

Подвело отопление. Пытались починить его в Тольятти, но для тестирования «мозгов» климат-контроля требовалась двухдневная стоянка, и мы не стали ждать — купили небольшие электрообогреватели (включали при работающем дизель-генераторе). Да еще в Волгограде я не учел сильное течение и изрядно поцарапал борт. Перед этим я как раз хвастался Владимиру, что 15 лет обходился без аварий. Вот и не верь приметам: не буди лихо...

Остальные устройства и системы действовали исправно, дизель работал как часы: за поход его наработка составила 275 моточасов. Топлива потратили около 3500 л; по прибытии в Дубну в баке оставалось около 1000 л. Средний расход 12,7 л/ч (с учетом работы двигателя в шлюзах и дизель-генератора). Пройдено около 1900 миль, удельный расход 1,84 л/милю при средней скорости 8,2–8,5 узла, хотя шли против течения: временами его скорость достигала одного узла (по разности показаний судового лага и GPS). Конечно, максимальную скорость (около 16 узлов) мы не развили — это привело бы к дополнительному расходу топлива, да и корпус с винто-рулевой группой слегка обросли еще в Черном море (это мы увидели, подняв лодку в Дубне), что давало дополнительное гидродинамическое сопротивление и снижение скорости. Но показатели вполне удовлетворительные.

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Конечно, за этот переход мы устали: более 20 суток пути вдвоем, вахты, шлюзы... Когда поход закончился и мы покидали яхту в Дубне, я заметил на глазах Владимира слезы. 17 лет лодка служила ему, а он ей. Столько пройдено миль, столько приключений, эмоций, а иногда и страхов пережито. И хотя впереди у Владимира новая более мореходная и комфортабельная яхта, расставаться с преданной, проверенной, не подводившей в самых сложных ситуациях «боевой подружкой» ему было нелегко.

Ну а лодка... Возможно, обиделась, но не жаловалась. Наверное, чувствовала, что предстоят новые дальние походы и приключения, поскольку известно: яхты Elling скучные люди не приобретают. Их владельцами становятся романтики, путешественники, искатели приключений. То есть те, с кем лодка обретает гармонию. **МВУ**

КОМУ ФУРГОН ДЛЯ ПЕНСИОНЕРОВ?

Текст: **Антон Черкасов-Нисман** Фото: **Антон Черкасов-Нисман, Gebroeders van Enkhuizen**

В Маккуме, одном из главных судостроительных центров Нидерландов, буквально через дорогу от гигантских эллингов Feadship расположилась небольшая верфь со сложным для русскоязычных людей названием Gebroeders van Enkhuizen. Переводится оно как «Братья ван Энкхайзен», и очевидно, что бизнес этот — семейный.

Начало ему Рональд ван Энкхайзен и его брат положили 30 лет назад, когда организовали компанию по ремонту и обслуживанию маломерных судов. Дела у них сразу пошли в гору, но поскольку зимой наступало затишье, братья решили строить корпуса из стали и легкого сплава для верфей по соседству. В те времена было обычным делом, когда в одном месте люди заказывали корпус, в другом — его оснащение, где-то еще — интерьеры. Когда такой подход ушел в прошлое, братья Энкхайзен приобрели производственные площади и начали сами строить лодки под семейным брендом. И поскольку к тому времени они уже четко понимали, чем хорошие яхты отличаются от плохих, то решили не только наделять свои модели характерной внешностью, но и сделать так, чтобы те служили владельцам вечно.



Так появились стальные парусники Enksail Noordkaper, отличающиеся от большинства своих собратьев. Глядя на их массивные, объемистые водоизмещающие стальные корпуса с полноценной ходовой рубкой, даже задумываешься: не мотосейлеры ли это? Нет, это вполне нормальные парусные яхты, правда, рожденные не для гонок, а для неторопливой круизной жизни в умеренных и высоких широтах. Располагая временем, на них спокойно можно пересекать океаны, не «украшая» палубу канистрами с топливом, и продолжать сезон до тех пор, пока вода не скована льдом.

Модельный ряд Noordkaper включает яхты длиной от 40 до 60 футов, и за пределы этого диапазона верфь выходить не планирует.

27-тонная НК 46 при ветре 7 узлов спокойно развивает скорость 4 узла



Проектирует
«Нордкаперы»
признанный
в Нидерландах
конструктор Мартин
Бейкебрёде



ВЕРФИ КОМУ ФУРГОН ДЛЯ ПЕНСИОНЕРОВ?



Просторная и светлая рубка НК 46 напоминает таковую у финских «морских внедорожников»



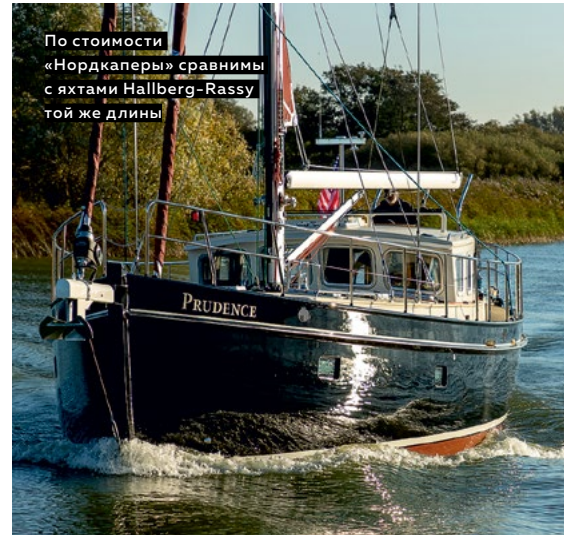
В рубке не предусмотрен штурвал, поскольку «крутить» отсюда предполагается кнопками на блоке управления авторулевого



Интерьеры на всех Enksail Noordkaper делают на заказ под требования клиента



Заказчик яхты Prudence пожелал установить в салоне бутафорскую печь как элемент интерьера



По стоимости «Нордкаперы» сравнимы с яхтами Hallberg-Rassy той же длины



«Очень сложно строить комфортабельные лодки длиной менее 40 футов с привлекательной стоимостью, — поясняет свое решение Рональд ван Энкхайзен. — Ведь на борту нужно смонтировать все то же самое, что и на более крупных моделях, на что требуется почти столько же человеко-часов, а в Голландии цена яхты во многом определяется трудозатратами на ее производство».

Молодые любители быстроходных парусных яхт зачастую пренебрежительно относятся к такому типу лодок, как Noordkaper, считая их «пенсионерскими фургонами». Что ж, юности свойственно заблуждаться, а те, кто уже достаточно проявлен на соленом ледяном ветру, многое отдадут за то, чтобы на длинных переходах в скверную погоду спокойно рулить из сухой теплой рубки в тишине и комфорте с кружкой чего-нибудь согревающего в руке. Здесь и бумажные карты под рукой, и данные радара на крупном дисплее, а то, что вместо штурвала две кнопки, так это моряцкого достоинства не умаляет. Согласитесь, когда дует постоянный ветер и паруса работают как надо, мало кто будет часами стоять в кокпите, рискуя заработать радикулит, если с задачей легко справится авторулевой.

«В рубке всегда чувствуешь себя увереннее и не нервничаешь, а значит, принимаешь более взвешенные решения, — поясняет Рональд ван Энкхайзен. — А при должном опыте на “Нордкаперах” можно даже швартоваться, не выходя на палубу».

Набор корпуса и толщина металла позволяют Noordkaper без последствий вмерзнуть в лед.

«Одна из наших лодок находится в Швеции, — рассказывает ван Энкхайзен, — владелец пользуется ею почти что круглый год и не нарадуется. Для таких яхт опаснее всего период, когда лед у ватерлинии подтаивает и сильный ветер начинает раскачивать лодку, а так перезимовать хоть на Северном полюсе не проблема: корпус выдержит, главное — время от времени проветривать помещения».

Новенькая NK 46 Prudence, на которой мы беседовали с Рональдом в Маккуме, в скором времени отправится к заказчику на Тихий океан, в окрестности Сиэтла, откуда он собирается путешествовать по Аляске. Это будет уже третья его яхта, и выбор «железной леди» продиктован тем, что в тех акваториях много плавника. Для стеклопластиковой лодки встреча с дрейфующим у поверхности воды древесным стволом может обернуться серьезными последствиями, а стальному судну, у которого киль надежно защищает винто-рулевую группу, такие вещи не страшны. Некоторые не любят стальные парусники за то, что они тяжелые и ржавеют, но, по словам Рональда ван Энкхайзена, о первом рефите Noordkaper владельцы задумываются только лет через пятнадцать, когда морально устаревавшее навигационное оборудование, а полная перекраска корпуса требуется лишь через два-три десятка лет.

Северными странами ареал обитания «Нордкаперов» не ограничивается: есть эти лодки на Средиземном море, в Новой Зеландии, на Карибах. И не удивляйтесь, если встретите такую без такелажа: иногда люди в возрасте устают от канители с парусами, снимают мачту и передвигаются исключительно под мотором.



Рональд ван Энкхайзен,
один из братьев,
основавших верфь

Извечная проблема для парусных яхт связана с выработкой электричества, и Noordkaper не исключение. Яхтсмены, живущие на этих лодках, крепят фотоэлектрические панели на крыше рубки и бимини-тенте, а если долго идут под парусом с работающими навигационными дисплеями и авторулевым, то примерно раз в двое суток запускают генератор. Благо запас топлива у той же NK 46 весьма солидный (1300 л), поэтому и автономность получается немалая.

На вопрос, насколько консервативна или прогрессивна его верфь, Рональд ван Энкхайзен отвечает, что она находится где-то посередине. «Конечно, мы следим за новыми технологиями и стараемся понять, в какой степени они полезны для наших яхт, — отвечает он. — Но, с другой стороны, когда лодки покидают Нидерланды и уходят, например, в Центральную Америку или в Африку, их владельцы не сильно радуются новым системам, которые там в глаза не видели. Поэтому, прежде чем использовать новое оборудование или материалы, мы ждем по меньшей мере 3–4 года, пока их опробуют другие».

Как следствие, покупатели подобных яхт тоже не гонятся за новинками, практикуя вместо этого более взвешенный подход к выбору судна с упором на безопасность плавания. Большинству владельцев «Нордкаперов» уже за шестьдесят, они не связаны работой, детьми или домом, а потому тратят свободное время на путешествия под парусом в комфортном режиме. Не худший сценарий для жизни в свое удовольствие, не правда ли? **МВУ**

ПОБЕДИТЕЛИ ВОВ 2021

Текст: **Антон Черкасов-Нисман** Фото: **Boot & Fun Berlin**

С 11 по 14 ноября в Германии прошла выставка Boot & Fun Berlin, где в очередной раз наградили победителей конкурса Best of Boats Award. В течение года международное жюри тестировало новые модели прогулочных яхт и катеров, оценивая их эксплуатационные качества. Претенденты на победу распределились по шести номинациям, и на церемонии награждения в Берлине собрались представители верфей и дилеров вышедших в финал брендов.





Лучшим в категории Best for Beginners стал финский катер Ахорар 22 Spyder, который сочетает в себе отменные ходовые характеристики, безопасность и разумную стоимость.

Лучшей лодкой для рыбалки в этом году признали Quicksilver 705 Pilothouse (США). Универсальная компоновка позволяет использовать ее для разных видов рыбалки, а также для полноценного семейного отдыха на борту.

Титул лучшей семейной лодки на этот раз достался Marex 330 Scandinavia. Два года назад этого звания заслуженно удостоилась Marex 360, и вот очередной норвежский круизер снова на пьедестале BOB.

В номинации Best for Fun победу одержала голландская яхта Waterdream 52 California. Для молодого бренда, впервые заявившегося на конкурс, это большое достижение.

Помимо высоких мореходных характеристик Waterdream 52 California, жюри отметило то, что более 90% материалов, использованных для ее постройки, можно переработать для повторного использования.

Лучшей лодкой для путешествий стал австрийский моторный катамаран Silent 60, для которого эта победа — не единственная. В прошлом году он получил первое место на конкурсе имени французского изобретателя Гюстава Труве и был особо упомянут на German Design Award 2021.

Наконец, в номинации Best for Future, которая призвана выделить новаторские изделия и технологии, победил 8-метровый электрический катамаран Frauscher TimeSquare 20 для прогулок в тишине на внутренних водоемах. Больше похожий на понтонную лодку с электрическими подвесниками, он привлек к себе внимание изящной реализацией концепции яхтинга без вредных выбросов.

В следующем году Boot & Fun Berlin пройдет на две недели позже, 24–27 ноября, и к этому времени Best of Boats Award завершит свой очередной цикл, чтобы представить вам лучшие лодки 2022 года. **МВУ**

НАЙДИ СЕБЕ МАРИНУ

Выбирать с выгодой места стоянок для своей яхты становится все проще. Помогают в этом сайты марин и отзывы яхтсменов в Сети. А с недавних пор специальные сервисы готовы взять все заботы на себя.

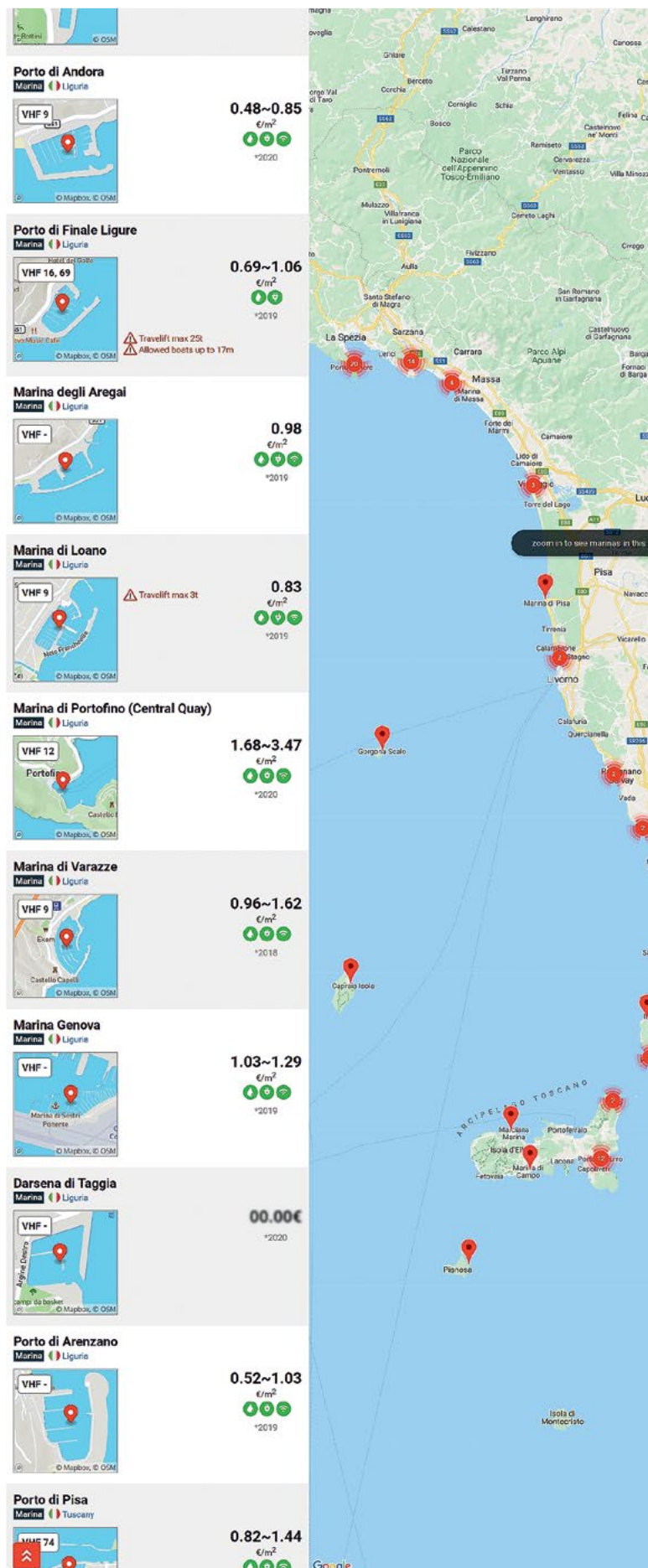
Текст: **Иван Голубев**

Фото: **envato.com**

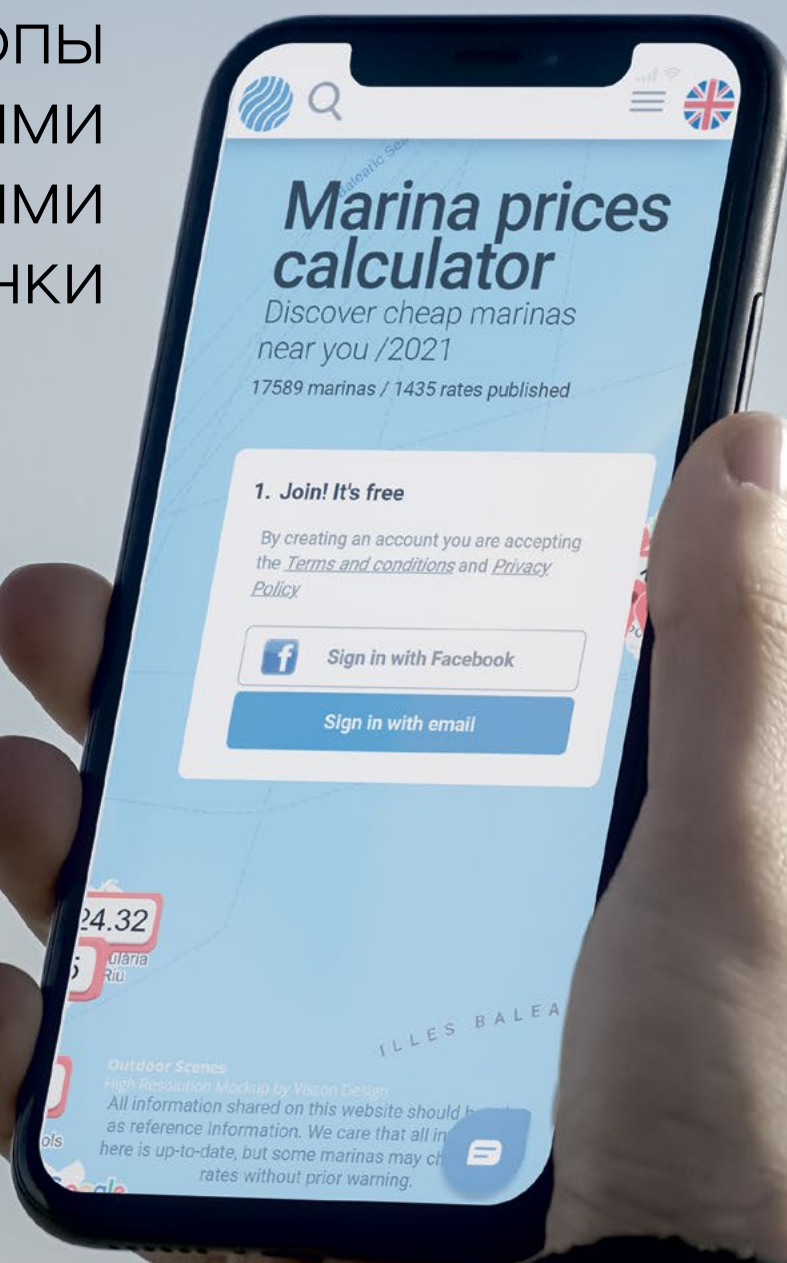
CHEAPMARINA

Приятно, что в числе лидеров этого рынка оказался продукт российских разработчиков Cheapmarina; детальность его проработки впечатляет, так что остановимся на нем подробнее. Основатели стартапа, супруги Суриковы, будучи яхтсменами «365 дней в году», сумели взглянуть на проблему поиска недорогих стоянок изнутри.

«Как-то погода испортилась, и мы заскочили в ближайшую марину, — рассказывает Елена Сурикова. — Потом выяснилось, что по соседству находилась марина раза в три дешевле, но ее не было на наших электронных картах. Мы начали собирать данные по маринам для себя, а затем родилась идея создания онлайн-сервиса, позволяющего заранее рассчитать стоимость стоянки конкретной лодки. Тогда, три года назад, ничего подобного еще не было, и даже не на всех сайтах марин была информация о ценах». Лучшее всего Cheapmarina покрывает Европу: на сегодня там собраны данные о примерно 1500 маринах с ценами и подробно расписанными условиями стоянки (вода, электричество, Интернет, наличие крана, сухого дока, заправки и т. п.). Пополняются и базы данных по североамериканским и азиатским маринам (пока, правда, без расценок). Всего Cheapmarina в том или ином объеме располагает



В Cheapmarina
собраны
данные
о полутора
тысячах марин
Европы
с ценами
и условиями
стоянки



сведениями о 17 500 яхтенных гаваней и стоянок по всему миру, что делает сервис самой крупной базой данных в Интернете. Важно, что поиск на сайте позволяет находить информацию не только по названию марин или городов, но и по единицам административного деления стран, а также — уникальная особенность — по акваториям, в том числе рек и озер. В матрице заложены даже распространенные названия-синонимы (например, Канары). Приятный бонус — туристические и гастрономические сведения, сопряженные с картографией.

Среди важных преимуществ Chear Marina — точность подсчета онлайн-калькулятором стоимости стоянки с учетом всех дополнительных платежей и сборов, а также сезонных различий в ценах (отображаются в виде диаграмм), что поможет заранее спланировать вояж за разумную сумму. Позволяет сервис вычислить и стоимость краткосрочной и долгосрочной стоянки со всеми скидками, так что клиент сможет рассчитать, как долго ему следует стоять в марине, чтобы выгадать в цене. Немало марин состоят из участков с разными условиями и ценниками — все это также отражено в карточках. Представлена на сайте и информация по навигационным опасностям и рекомендованным траекториям захода в гавани.

Еще один «козырь» Chear Marina — наличие сведений по недорогим муниципальным маринам, о которых, как правило, в популярных сервисах букинга данных нет.

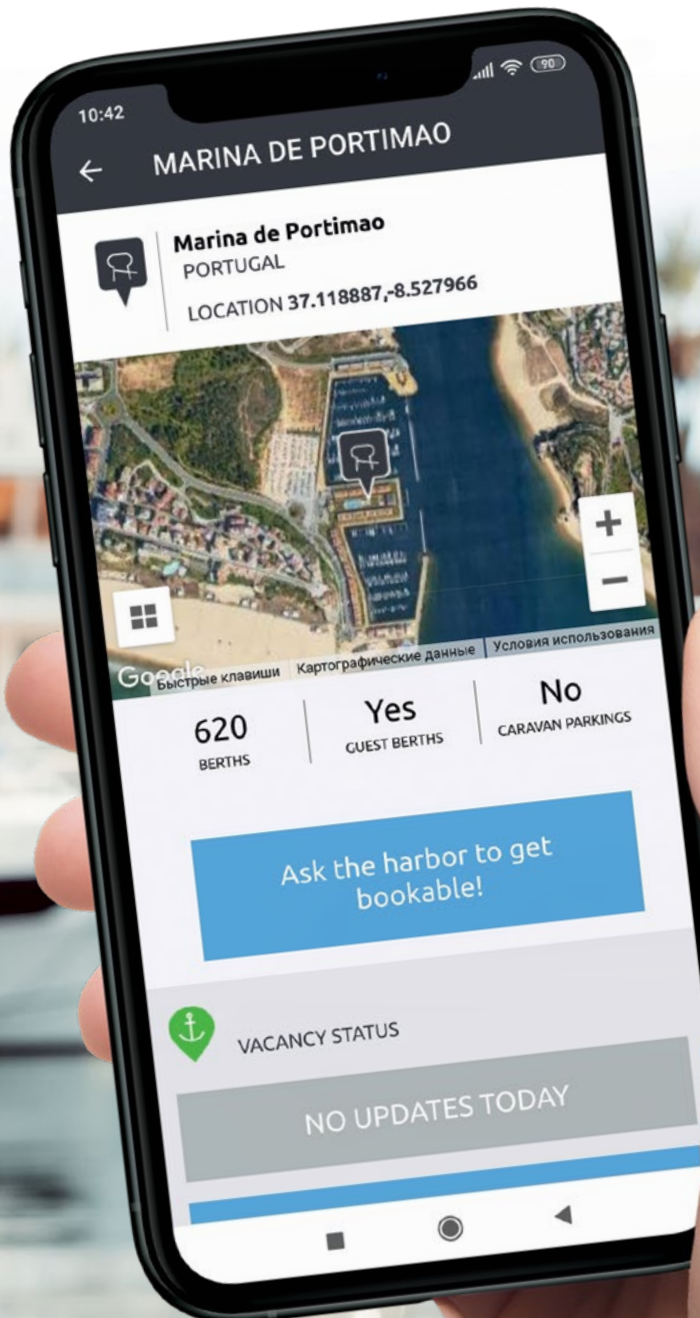
«В Испании и Франции много муниципальных марин, — продолжает Елена. — Если летом в коммерческих маринах Майорки ценник достигает 200 евро, то в муниципальной можно встать за 15 евро. Правда, есть ограничения: продолжительность стоянки не более пяти дней и необходимость заранее сообщать о своем визите».

В дальнейшем создатели сервиса планируют запустить приложение с возможностью работы офлайн, а также обеспечить прямое бронирование стояночных мест либо наладить взаимодействие с существующими сервисами бронирования. А сейчас на сайте размещена контактная форма, с помощью которой пользователи premium-аккаунта (€ 34,95 в год) могут, в числе прочих бонусов, отправить в марину запрос о швартовке на определенные даты.



NAVILY.COM

Этот популярный сервис (350 тыс. подписчиков) располагает приложением и базой данных на 6000 марин и 14000 якорных стоянок, преимущественно европейских. Для большей их части расписаны особенности, число мест, предельно допустимые размеры судна, погодные условия (с периодом три часа), ветровая защита по румбам, предоставляемые услуги, наличие магазинов, а также отзывы пользователей. Забронировать место напрямую можно в одной из более 700 марин-партнеров в 10 европейских странах. С приобретением premium-подписки (€ 19,99 в год) ее владельцу становятся доступны офлайн-работа приложения, прогноз погоды на ближайшие 72 часа, функция автоматической прокладки маршрута до цели и возможность оставлять отзывы с фотографиями. Появится и связь с другими пользователями сервиса, что позволит задавать им вопросы и запрашивать помощь.



DOCKWA И MYSEA

Если в ваших планах походить на яхте в США или на Багамах, стоит загрузить бесплатное приложение Dockwa — крупнейшей американской площадки, объединяющей оба сегмента рынка: владельцев марин и яхтсменов. Начав как стартап в 2014 году, Dockwa сегодня располагает базой данных на более чем 12000 марин и предлагает простую процедуру поиска и оплаты стоянки прямо в приложении.

Сервис mySea покрывает преимущественно территорию Хорватии, Греции, Турции и позволяет осуществлять онлайн-бронирование мест в маринах, муринговых полях, у причалов в бесплатном приложении и на сайте, причем для удобства пользователя в память системы загружено около тысячи моделей яхт. Доступна информация о ресторанах, торговых центрах, заправочных станциях, специализированных по ремонту, врачам, водителях такси и др. Дополняют сервис множество советов от «инсайдеров», а также тысячи комментариев, оценок и фотографий.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Еще недавно вакантная ниша услуг расчета стоимости стоянки и бронирования сегодня активно заполняется, но готовых решений с широкой географией пока не существует. Ситуация объяснимая: кому-то не хватает финансирования, а кто-то неплохо чувствует себя в пределах ограниченной территории. Тем не менее несколько приложений или закладок в браузере добавляют уверенности: куда бы ни погнал вас ветер странствий, без стоянки за приемлемую цену вы не останетесь. **MBY**

NAZCA (2020)**270 000 000 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

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.

Azimut 62, 2008**60 000 000 RUB**

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).

Princess V62 (ref.049), 2010**85 000 000 RUB**

Длина	19.14 м	Двигатель	MTU (2 x 1 200 л.с.)
Ширина	4.99 м	Наработка	980 м/ч
Осадка	1.13 м	Каюты	3+1

Яхта в отличном техническом состоянии. Растаможена. ГИМС. Готова для просмотров в Москве.

Princess V40, 2020**730 000 EUR**

Длина	12.98 м	Двигатель	Volvo Penta D6-330 (2 x 330 л.с.)
Ширина	3.81 м	Наработка	140 м/ч
Осадка	1.02 м	Каюты	2

Яхта в состоянии как новая. Находится в Москве. Не растаможена.

Targa 37, 2009**26 750 000 RUB**

Длина	12.36 м	Двигатель	Volvo Penta D6 (2 x 370 л.с.)
Ширина	3.5 м	Наработка	600 м/ч
Осадка	1.1 м	Каюты	2

Яхта в отличном состоянии, растаможена. Готова для просмотров в Санкт-Петербурге

РЕКЛАМА



ООО «Яхт-трейд»
Москва, Ленинградское шоссе, 39
Т +7 (495) 775 11 00, +7 (985) 201 01 01
www.nordmarine.ru, brokerage@nordmarine.ru

Указанная в макете информация не является коммерческим предложением. Точную стоимость и комплектацию яхт уточняйте у представителей компании.

ПРОДАЖА | TRADE-IN

Galeon 640 (ref.009), 2009**70 000 000 RUB**

Длина	19.96 м	Двигатель	MAN V12 (2 x 1 100 л.с.)
Ширина	5.25 м	Наработка	1 050 м/ч
Осадка	1.16 м	Каюты	4+1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Готова для просмотров в Московской области.

Sunseeker 66 Manhattan, 2006**550 000 EUR**

Длина	19.35 м	Двигатель	Caterpillar C12 (2 x 1 000 л.с.)
Ширина	5.2 м	Наработка	860 м/ч
Осадка	1.53 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Флаг Греции. Находится в Афинах. НДС не выплачен.

Princess 54 (ref. 045), 2008**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.

Princess R35, 2021**Цена по запросу**

Длина	10.89 м	Двигатель	Twin Volvo Petrol V8
Ширина	3.27 м	Наработка	50 м/ч
Осадка	0.76 м	Каюты	1

Яхта в состоянии как новая. Находится во Франции. НДС не выплачен.

XO EXPLR 10 Sport+, 2021**23 100 000 RUB**

Длина	8.6 м	Двигатель	Mercury (2 x 250 л.с.)
Ширина	2.50 м	Каюты	1
Осадка	0.95 м		

Катер новый. Цена растаможенного катера без двигателей с доставкой до СПб.



MORAN

YACHT & SHIP

ПРОДАЖА | ЧАРТЕР | СТРОИТЕЛЬСТВО | МЕНЕДЖМЕНТ



PLVS VLTRA, Amels, 2016, 74м

ПРОДАЖА

Первое судно серии 242 Limited Edition было создано именитым Тимом Хэйвудом и строилось под контролем Moran Yacht and Ship. Все детали интерьера от Andrew Winch Design были выполнены по индивидуальному заказу. Личная палуба владельца занимает 240 м² и включает просторную мастер-каюту с панорамным видом. Одна из самых впечатляющих особенностей PLVS VLTRA — спа-центр во всю ширину яхты, где есть джакузи, сауна, хаммам, массажный салон и купальная платформа. На корме главной палубы расположен огромный 6,5-метровый бассейн с противотоком. Судно располагает 6 каютами для 12 гостей и обслуживается 19 членами экипажа.



KISMET, Lurssen, 2014, 95м

ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

Экстерьер этой эксклюзивной мегаяхты был разработан Espen Oeino, а роскошный интерьер выполнен студией Raymond Langton Design. На борту суперсовременного судна есть палуба с зимним садом, спа-центр, огромный бассейн, открытый эко-камин с уникальным дизайном и множество других особенностей, делающих эту яхту одной из лучших чартерных яхт в мире.



UTOPIA IV, Rossinavi, 2018, 63.4м

ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

UTOPIA IV — образец гармоничного сочетания комфорта, роскоши и превосходных технических характеристик. Яхта оснащена четырьмя 2600-сильными двигателями, которые, в сочетании с водометами Rolls Royce, позволяют ей с легкостью разогнаться до 33 узлов. Элегантный экстерьер выполнен в стиле «куле», а минималистичный интерьер украшен изысканными элементами от европейских кутюрье Hermes и Armani. В распоряжении владельца: джакузи, личный кабинет, лаунж и отдельный балкон. Откидывающийся транец объединяет плавательную платформу и обширный пляжный клуб с баром.

MDSUMMER, Lurssen, 2019, 95м**ЧАРТЕР**

Авторство экстерьера принадлежит студии Harrison Eidsgaard, придавшей профилю яхты гармоничные линии, современный интерьер MDSUMMER был разработан итальянским дизайнером Laura Sessa, целью которой стало создание не только роскошного, но и максимально практичного пространства для отдыха. На борту MDSUMMER 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. MDSUMMER примет на борт 12 гостей, которые разместятся в 10 каютах в абсолютной роскоши.

**MARGUERITE, Lurssen, 2004/ рефит 2016, 61.3м****ЧАРТЕР**

MARGUERITE — потрясающее судно, получившее свой экстерьер и роскошный интерьер от непревзойденной студии Winch Design. При проектировании яхты главным требованием заказчика было наличие частной 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

ATHENA, NBL, 2022, 39.5м

ЧАРТЕР

NAMASTE, Benetti, 2013, 37м

ПРОДАЖА

ALILEA, Van Der Heijden, 2019, 23.95м

ПРОДАЖА

A&O, Pershing 90, 2008, 27.4м

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

«Мы подготовили актуальные предложения,
достойные вашего внимания».



БОРИС ЛАШКОВ

Генеральный директор
Nord Star Yachting



IPANEMA, 2016

\$ 22 000 000

Верфь: Mondomarine

Двигатели: MTU 16V 2000 M84 (2 x 2575 л.с.)

Длина: 50.00 м

Каюты: 7

Ширина: 9.00 м

Яхта находится в Турции. VAT не выплачен.



BELLKARA, 2016

€ 5 800 000

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. VAT выплачен.



DE ALM DELFINO 72, 2013

€ 1 650 000

Длина: 22.50 м

Двигатели: IVECO NEF 400-6 (2 x 400 л.с.)

Ширина: 6.20 м

Каюты: 3+1

Осадка: 1.75 м

Яхта находится в Черногории. VAT не выплачен.

БОЛЬШЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ
НА WWW.NORD-STAR.COM





PRINCESS 72MY, 2012

€ 1 250 000

Длина: 22.35 м Двигатели: Caterpillar C32 Acert (2 x 1622 л.с.)
Ширина: 5.49 м Каюты: 4+1
Осадка: 1.68 м Яхта находится в Турции. VAT не выплачен.

+7 812 325 55 32

brokerage@nord-star.com

www.nord-star.com

/nord.star.yachting

/nordstaryachting

@nord.star.yachting



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.



SELENE 54, 2015

€ 750 000

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.

NORD STAR YACHTING

197198, Санкт-Петербург

Петровский пр., д. 14, корп. 4



NEW Majesty 120, 2023 г, ОАЭ

Длина – 37.00 м | Ширина – 8.10 м | Осадка – 2.00 м
Двигатель 2 x MTU 2600 л.с.

14 000 000 USD



Elling E4, 2006 г, Черногория

Длина - 14.80 м | Ширина - 4.25 м | Осадка - 1.20 м
Двигатели Cummins 450 л.с.

350 000 EUR



Van der Valk 23m, 2014 г, Испания

Длина - 23.20 м | Ширина - 5.60 м | Осадка - 1.50 м
Двигатели 3 x Volvo Penta IPS 800

2 900 000 EUR



Jeanneau NC 37, 2021 г, Россия

Длина - 11.37 м | Ширина - 3.59 м | Осадка - 1.07 м
Двигатели 2 x Mercruiser 270 л.с.

616 000 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.

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



NEW Majesty 100, 2022, ОАЭ

Длина - 31.70 м | Ширина - 7.10 м | Осадка - 1.65 м
Двигатель 2 x MAN 1900 л.с.

7 000 000 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



Liman 30m, 2013, Россия

Длина - 28.12 м | Ширина - 8.00 м | Осадка - 3.60 м
Двигатель 2 x Caterpillar 470 кВт

3 500 000 EUR



UNIQUE Hydrolift S-24 Platinum, 2011 г, Россия

Длина - 7.70 м | Ширина - 2.10 м | Осадка - 0.70 м
Двигатели Yanmar 315 л.с.

105 000 EUR



Hallberg-Rassy 342, 2011 г, Латвия

Длина - 10.32 м | Ширина - 3.42 м | Осадка - 1.82 м
Двигатели Volvo Penta D1 30 л.с.

145 000 EUR



NEW PRICE Hallberg-Rassy 64, 2012 г, Кипр

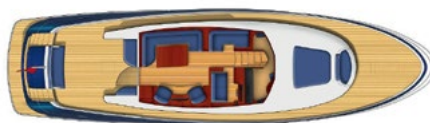
Длина - 19.85 м | Ширина - 5.17 м | Осадка - 2.50 м
Двигатели Volvo Penta D6 300 л.с.

~~1 700 000 EUR~~ 1 400 000 EUR

Мечты о кругосветке... ? ~~а~~ Теперь можно и без мечты!




elling



elling e6



Категория мореходности А (Ocean)
Остойчивость океанского спасательного судна
Армированный кевларом стеклопластиковый корпус
Запасной автономный ходовой двигатель 75 л.с.

Длина	19,80 м	Макс. скорость	21 уз
Ширина	5,40 м	Запас хода	3200 миль
Осадка	1,40 м	Расход	2 л/милю на 9,5 уз
Гл. двигатель	900 л.с.	Вес порожнем	ок. 38 т

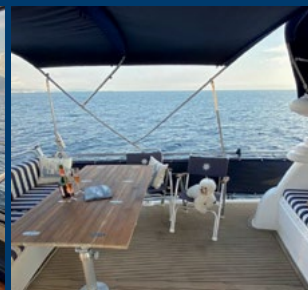
Adventor Yachts Москва
www.elling-yachting.ru
+7 (985) 998-38-34

Брокераж к 2022 году от компании «Адвентор Яхтс»

ELLING E4 ULTIMATE 2005 Г., МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

РАСТАМОЖЕНА, РОССИЙСКИЙ ФЛАГ, РЕГИСТРАЦИЯ ГИМС
ОДИН ВЛАДЕЛЕЦ, ОБРАЗЦОВОЕ СОСТОЯНИЕ

29 500 000 ₽



Легендарная голландская океанская яхта с категорией мореходности Евросоюза «А» (Ocean), неограниченный район плавания (три такие яхты пресекли Атлантический океан в безостановочном переходе).

Уникальное предложение. Растаможенных моторных яхт Elling с регистрацией ГИМС практически не осталось! Эта яхта все годы эксплуатировалась одним владельцем, 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 по-

ходам, не требует вложений. Три каюты, два салона, два санузла с душевыми кабинами, большой камбуз (4-зонная электроплита, холодильник с морозильником, микроволновка, кофемашинка, 2-секционная мойка, вытяжка, стиральная машина, винные «погреба»).

Хорошая комплектация, включая главный дизельный двигатель Cummins 450 л.с. (наработка 2700 м.ч., скорость около 15 узлов), носовое и кормовое подруливающие устройства, дизель-генератор (новый, 2015 г.в.), климат-контроль во всех помещениях, сдвижная крыша рубки с электроприводом и пневмоуплотнением. Навигация Raymarine (новая, 2015 г.) — автопилот, радар, GPS-картплоттер, лаг, компас, эхолот, радиостанция. Новая ти-

ковая палуба. Спутниковая ТВ-антенна, домашний кинотеатр, хорошая аудиосистема и многое другое.

Технические характеристики: длина полная 14,95 м, ширина 4,25 м, осадка 1,25 м, водоизмещение 16 000 кг, материал корпуса — стеклопластик, армированный твароном-кевларом (меньше вес, больше ударостойкость и прочность), запас топлива 1500 л, запас воды 1000 л, фекальный бак 150 л.

В конце сентября — начале октября 2021 года примерно за 20 дней лодку перегнали из Новороссийска в Дубну (Московская область). СТАТЬЮ О ПОХОДЕ ЧИТАЙТЕ В ЭТОМ ВЫПУСКЕ!

DE ALM DELFINO 60, 2019 Г., НАХОДИТСЯ В ТУРЦИИ

ЦЕНА БЕЗ НДС, ОДИН ВЛАДЕЛЕЦ

1 695 000 EURO



Стальное экспедиционное судно от голландской верфи Jachtbouw De Alm, категория мореходности Евросоюза «А» (Ocean), неограниченный район плавания. Благородный морской дизайн экстерьера и интерьера. Яхта в отличном состоянии, она, по сути, была вторым домом владельца на воде, много ходила, не простаивала. Причина продажи — приобретение владельцем яхты большего размера. Просторный салон, зашитый красным деревом,

полностью оборудованный камбуз (основная техника Miele), 4 каюты + 5-я для шкипера. 4 санузла с 3 отдельными душевыми кабинами. Центральное водяное отопление с котлом Kabola, система кондиционирования. Система стабилизации качки (Side Power SP 66 — боковые плавники), спутниковое ТВ, аудиосистема BOSE.

Два дизельных двигателя Vetus Deutz по 210 л.с. (скорость около 10 узлов, на-

работка 2280 м.ч.), носовое и кормовое гидравлические подруливающие устройства, два гидравлических якорных шпиля, дизель-генератор 20 кВт, навигационное оборудование Raymarine, включая 4 GPS-картплоттера, радар, автопилот, радиостанцию и многое другое.

Размерения: 19,94 × 5,65 × 1,50 м; водоизмещение ок. 55 т, запас топлива ок. 8000 л, запас воды ок. 1500 л, фекальный бак ок. 1000 л.

Более подробную информацию об этих и других яхтах смотрите на нашем сайте 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
+7 (985) 998-38-34



ЖИЗНЬ

(отрывок из романа)



ГИ ДЕ МОПАССАН

Французский
писатель-новеллист
и поэт (1850–1893)

А на другой день маленький пакетбот «Король Людовик», отправлявшийся в Неаполь через Аяччо, увозил их на Корсику.

Корсика! Маки?! Разбойники! Горы! Родина Наполеона! Жанне казалось, что она покидает действительность и, все еще бодрствуя, погружается в сон.

Стоя рядом на палубе корабля, они глядели, как бегут мимо скалы Прованса. Неподвижное море, ярко-голубое, словно стужившееся, словно затвердевшее в жгучем свете солнца, расстилалось под беспредельным небом почти неестественно синего цвета.

Она сказала:

— Помнишь нашу прогулку в лодке дяди Лястика?

Вместо ответа он быстро поцеловал ее в ухо.

Колеса парохода били по воде, нарушая ее глубокий сон, а позади тянулся прямой линией, отмечая путь судна и теряясь из виду, длинный вскипающий след, широкая бледная полоса взбаламученных волн, пенившихся, как шампанское.

Вдруг у носа корабля, на расстоянии всего нескольких саженей, выскочил из воды громадный дельфин, затем он нырнул головой вниз и исчез. Жанна, объятая испугом, вскрикнула и бросилась на грудь Жюльену. Потом рассмеялась над своим страхом и боязливо взглянула, не появится ли животное опять. Через несколько секунд оно снова выскочило, как большая заводная игрушка. Потом опять нырнуло и вновь выплыло; потом их стало двое, потом трое, потом шестеро; они, казалось, резвились вокруг тяжелого судна и конвоировали своего чудовищного собрата — деревянную рыбу с железными плавниками. Они плыли то слева от корабля, то появлялись справа, иногда все вместе, иногда один за другим, весело преследуя друг друга, точно в игре, и подпрыгивали в воздух сильным прыжком, описывая кривую линию, а затем вновь гуськом погружались в воду.

Жанна хлопала в ладоши, трепетала от восторга при каждом появлении громадных и ловких пловцов. Подобно им, сердце ее прыгало в безумной детской радости.

Но вдруг они исчезли. Их заметили еще раз, но уже очень вдалеке, в открытом море, а потом их не стало видно, и Жанна в течение нескольких секунд испытывала огорчение оттого, что они уплыли.

Наступил вечер, тихий, кроткий, лучезарный вечер, залитый светом и полный блаженного покоя. Ни малейшего волнения не было ни в воздухе, ни на воде; бесконечный покой моря и неба передавался их оцепеневшим душам, — в них также замерло всякое волнение.

Огромное солнце тихо спускалось к Африке, к невидимой Африке, и жар ее раскаленной почвы как будто уже ощущался; но какая-то ласкающая свежесть, нисколько не походившая, однако, на морской ветер, слегка овеяла их лица, когда светило исчезло.

Им не захотелось возвращаться в свою каюту, куда долетали все ужасные запахи пакетбота; они растянулись на палубе, рядом, завернувшись в плащи. Жюльен заснул тотчас же, но Жанна лежала с открытыми глазами, возбужденная новыми впечатлениями. Однообразный стук колес укачивал ее, и она рассматривала над своей головой на чистом южном небе легионы звезд, таких ясных, с резким, мерцающим и как бы влажным сиянием.

К утру, однако, она забылась. Ее разбудили шум и голоса. Матросы с песнями прибирали корабль. Она растолкала неподвижно спавшего мужа, и они поднялись.

С восторгом упивалась она соленым вкусом тумана, пропитавшего ее всю, вплоть до кончиков ногтей. Кругом — только море. Однако впереди на волнах покоилось что-то серое, еще неясное в свете зари, какое-то нагромождение странных, заостренных, изрезанных облаков. Затем оно стало более определенным; очертания выступили резче на просветлевшем небе, появилась длинная линия острых, причудливых гор: то была Корсика, словно окутанная легкой вуалью. За нею взошло солнце, разрисовывая все выступы хребтов черными тенями; затем запылали вершины, пока остальная часть острова еще оставалась в дымке тумана.

Капитан, маленький старичок с бурым лицом, высохший, сморщенный, заскорузлый, съездившийся под резкими и солеными ветрами, появился на палубе и сказал Жанне голосом, охрипшим от тридцатилетнего командования, сорванным из-за крика во время бурь:

— Чувствуете, как пахнет эта негодяйка?

Действительно, Жанна почувствовала сильный и своеобразный запах растений, какие-то дикие ароматы.

Капитан продолжал:

— Так пахнет Корсика, мадам; это ее запах, запах красивой женщины. После двадцати лет отсутствия я узнал бы его за целых пять миль. Я сам отсюда. Тот, что на острове Святой Елены, говорят, всегда вспоминал запах родины. Он мне сродни.

Капитан, сняв шляпу, поклонился Корсике и поклонился еще туда, за океан, великому пленному императору, с которым он был в родстве. **МВУ**

ТЕХНОЛОГИИ. КОМФОРТ. ТВОЙ МИР.

 Eberspächer



ОСТАВЬТЕ ХОЛОД ЗА БОРТОМ!

Автономные отопители от Eberspächer* – это комфортная температура в каюте в любую погоду! Удобный и быстрый запуск отопителя обеспечат устройства управления EasyStart.



Спрашивайте у официальных дилеров Eberspächer!

www.eberspaecher-marine.ru



*Эберспехер

ROGER DUBUIS

NO RULES, OUR GAME



EXCALIBUR
Парящий турбийон



Реклама