

МОТОРВОАТ & YACHTING

ЯХТА НОМЕРА

Сладкая ЖИЗНЬ

Sessa C54 — уикенд с «итальянкой»

ТЕМЫ НОМЕРА

ВОДНЫЕ ИГРУШКИ

Полный арсенал
капитана мегаяхты

ТВОЯ ПЕРВАЯ ЛОДКА

Советы опытных шкиперов

МАРШРУТЫ И КРУИЗЫ

ПОКОРЕНИЕ РАЯ

от Аляски
до Огненной Земли

ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

PERSHING 108

BENETTI DELFINO 93

FERRETTI 720

PRINCESS 64

BSY 57

ПОЛЯРНАЯ ЗВЕЗДА M1550

MINOR OFFSHORE 37

NORD STAR 37 PATROL

AQUADOR 28C

ISSN 2077-8236



11007



9 772077 823783 >



РЕКЛАМА

МИРОВЫЕ ЛИДЕРЫ НА РЫНКЕ ЯХТ

Ежегодная выставка суперяхт в Монако пройдет с 21 по 24 сентября.
Свяжитесь с нами, чтобы получить более подробную информацию.

МОСКВА (495) 786 05 55

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ (812) 961 98 24

www.edmistoncompany.ru

ПРОДАЖА ЧАРТЕР МЕНЕДЖМЕНТ СТРОИТЕЛЬСТВО



**Kokomo, 58 m,
Alloy Yachts**



EDMISTON

К ЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

Вы держите в руках 10-й выпуск журнала MBY Russia. Он в определенном смысле символический. Как известно, возраст журналов измеряют не только годами, но и выпусками. За прошедший период наш журнал обрел своих читателей, завоевал доверие и даже любовь многих из них. Для нас — тех, кто готовит выпуски MBY, — это большая радость. Надеюсь, вы разделяете наши чувства.

Уже ни для кого не секрет, что MBY Russia не является «калькой» английского издания, которое ведет свою историю с 1904 года. Но сам по себе возраст и стаж — не самое главное; не менее важно быть интересным и нужным для окружающих. Нам тоже есть о чем поговорить с читателями, у нас в стране тоже иногда происходят события, о которых хочется рассказать. Мы делаем это и будем продолжать делать дальше.

Десять номеров — это как десять лет ребенку. Он уже почти взрослый, все понимает, имеет на многое свой взгляд. Иногда с ним бывает трудно, но всегда интересно. И чем журнал старше, тем больше требует внимания и заботы — в отношении подбора материалов, качества иллюстраций и текстов, распространения. Поэтому хочу сказать огромное спасибо тем, кто делает этот журнал, тем, кто его поддерживает, и тем, кто его читает — то есть каждому из вас. Отдельная благодарность компаниям, которые размещают в журнале рекламу. Они сумели оценить потенциал издания и не прогадали, о чем ответственно заявляю.

Не стану пересказывать содержание этого номера. Раз уж вы взяли его в руки, то, надеюсь, дочитаете до конца и сами всё поймете. И, уверен, найдете для себя немало интересного.

А редакция уже готовит следующий выпуск. Как писал Виктор Конецкий, никто пути пройденного у нас не отберет. А впереди путь долгий, трудный, но увлекательный, и нам предстоит его пройти вместе с вами.

До встречи!



Главный редактор
Зарий Черняк



Нам есть о чем поговорить с читателями: интересных тем — целое море!

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Эксклюзивный тест-драйв новой модели яхты — только в MBY с. 48-55



Reborn — самый впечатляющий рефит в истории мегаяхт с. 124-135



Игрушки для взрослых: на большой яхте их бывает много с. 70-73

Правильный выбор станет залогом большого удовольствия с. 182-189



Porsche рекомендует **Mobil**

www.porsche-moscow.ru

Черная магия инженерного искусства.

Porsche Boxster S Black Edition.

Вам это знакомо: тоска, усиленное сердцебиение, украдкой брошенные взгляды? Вот он, источник искушения: элегантный дизайн в черном цвете, высококачественное оснащение и ограниченный тираж 987 экземпляров – новый Boxster S Black Edition. Устоять невозможно: более мощный 3,4-литровый 6-цилиндровый оппозитный двигатель мощностью 320 л.с.

Спрашивайте об условиях оформления сертификата "Одобреной Porsche гарантии на автомобили с пробегом" сроком действия один или два года, приобретая новый автомобиль в автосалонах компании Порше Центр Москва.



PORSCHE

Порше Центр Москва

Официальный дилер Porsche AG

Автосалон и сервис-центр
Ленинградское шоссе, д. 71А, стр. 10
Телефон: +7 495 787 9 911

Автосалон
Кутузовский проспект, 48
Галереи «Времена Года»
Телефон: +7 495 937 911 1

moscow-center@porsche.ru

PORSCHE
INTELLIGENT
PERFORMANCE

Расход топлива** в смешанном цикле, л/100 км: 9.3–9.7 • Выбросы CO₂ г/км: 218–228

*Интеллектуальная Система Porsche. **Определяется по стандарту 80/1268/ЕЕС в действующей редакции

СОДЕРЖАНИЕ

Июль–август 2011

НОВОСТИ

12 СО СТАПЕЛЯ

Bavaria 31, Riva Iseo, Absolute 40 Fly, Absolute 40STY, Sessa Fly 45, Wim van der Valk Continental III 26.00, Darwin 86

18 НОВЫЕ СУПЕРЯХТЫ

Amels Limited Edition 180, Trinity *Carpe Diem*, Benetti *Nataly*, Proteksan Turquoise *Talisman C*, Feadship *Tango*, Custom Line Navetta 33 Crescendo

24 СОБЫТИЯ

Балтийский морской фестиваль, BIBS-2011, *Lady Britt* в Петербурге, пожар на 34-метровой яхте и многое другое

44 ИНТЕРВЬЮ МВУ

Петр Тюшкевич: бросить все ради мечты



48 Princess 64 — в море на новом британском круизере

56 Полный арсенал водных игрушек



74 Сладкая жизнь. Выходные на борту Sessa C54



ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ!

36 ПОГОВОРИМ О МОРЕ

О неприятном соседстве на якорных стоянках

38 В ПОИСКАХ КАПИТАНА

Подбор команды на яхту — как решить эту непростую задачу?

40 ПРИЯТНАЯ ТАБЛЕТКА

Планшетные компьютеры на борту постепенно изменяют яхтинг



CAPTURE THE DREAM.



INFINITELY AHEAD
ONE OF THE EIGHT NEW MODELS 2009-2010.



AZIMUT
YACHTS

Private Suite

WWW.AZIMUTYACHTS.RU



ULTRAMARINE

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ООО «УЛЬТРА МАРИН»
МОСКВА, ЛЕНИНГРАДСКОЕ ШОССЕ, Д. 39, СТР. 7 «ROYAL YACHT CLUB», ТЕЛ.: +7 (495) 980 77 00;
НИЖНИЙ НОВГОРОД, ТЕЛ.: +7 (831) 415 05 05; САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ТЕЛ.: +7 (812) 331 00 55;
САМАРА, ТЕЛ.: +7 (846) 958 89 25; КИЕВ, ТЕЛ.: +38 (067) 329 77 00

ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

140 НИКОЛАЕВСКАЯ ЯХТА

МВУ провел тест BSY 57 — серийной 17-метровой яхты, построенной на Черноморской верфи

146 ПОЛЯРНАЯ ЗВЕЗДА M1550

Знакомимся с первой построенной яхтой проекта M1550

МЕХАНИКА

198 ПОЛНЫЙ КОНТРОЛЬ

Система управления двигателями Volvo Penta EVC-D

НАВИГАЦИЯ

202 ОБЗОР НОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Пополнение на рынке навигационных и коммуникационных устройств

204 ИНТЕГРАЦИЯ НАВИГАЦИОННЫХ СИСТЕМ

Объединение бортовых приборов выводит навигацию на новый уровень

ИСТОРИЯ



86 ЖУРНАЛ-ЛЕГЕНДА

Долгий путь МВУ — 107 лет в Англии и уже 10 выпусков в России

136 РЕКОРДУ ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА

Сага о пересечении Атлантики на скоростном судне *Atlantic Challenger II*, рассказанная участником

НАЧИНАЮЩИМ

182 ПЕРВЫЙ ВЫБОР

Приобретение первой в жизни лодки — серьезный шаг, требующий грамотного подхода



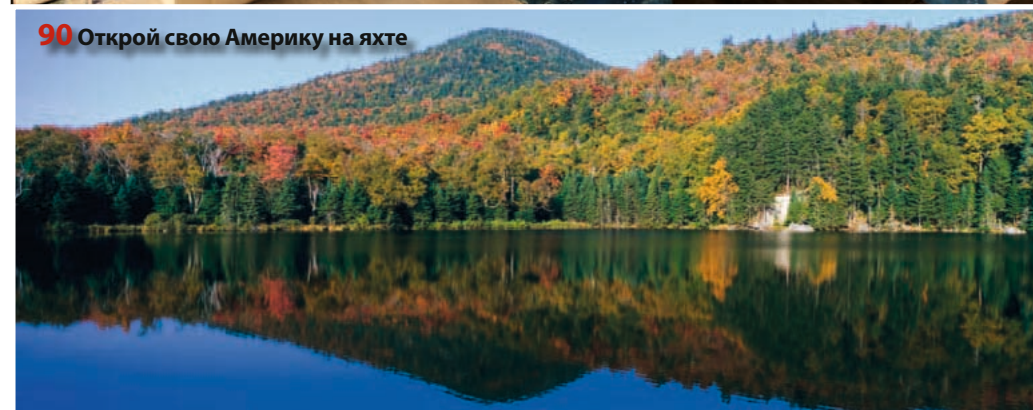
102 Тестируем Pershing 108

80 Стремительная Ferretti 720



124 Reborn — возрождение

90 Открой свою Америку на яхте



110 Benetti Delfino 93 — мини-суперяхта?





Страхование яхт и катеров

Департамент корпоративного бизнеса
Управление страхования судов и ответственности судовладельцев
Отдел страхования речных судов и яхт
127994, Россия, г. Москва, ул. Лесная, 41
Тел.: (495) 641 41 24
Факс: (495) 234 36 03
E-mail: yachts@ingos.ru



ОСАО «Ингосстрах», Лицензия Росстрахнадзора С №0928 77
* в соответствии с условиями договора

ЕДИНЫЙ ТЕЛЕФОН
(495) 956 55 55

www.ingos.ru

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*

НАВЫКИ И ЗНАНИЯ



190 ШКОЛА МВУ

Осваиваем приемы навигации и учимся определять местоположение судна

193 ЧТО ДЕЛАТЬ, КЭП?

Обсуждение проблемы внезапно возникшего на переходе тумана

194 ТИХИЙ УБИЙЦА

Коррозия — страшный враг для вашей лодки. Теория коррозионных процессов и практические методы борьбы

206 ПУТЬ К ПРИЧАЛУ

К вопросу о строительстве индивидуальных причальных сооружений

208 ПРОВЕРЕНО МВУ

Детский спасжилет, нож, ветровка и другие полезные в море вещи



Volvo Ocean Race 118

150 Minor Offshore 37 — быстрый и надежный



180 Новый проект Limassol Marina на Кипре



ПОСТОЯННЫЕ РУБРИКИ

222 ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ

Решение об участии в спасательной операции следует тщательно взвешивать

LIFE STYLE

170 ОТЕЛЬ

Вилла герцогов Флоренции

176 РОМ

Истинно морской напиток



162 Тестируем Nord Star 37 Patrol в Подмоскowie



156 Aquador 28C

LAND ROVER
3 ГОДА
ГАРАНТИИ



НА ПРВАХ РЕКЛАМЫ

АЗАРТ ДВИЖЕНИЯ К ЛУЧШЕМУ. КРЕДИТ 0%*



1-я Магистральная ул., 13
Горьковское ш., 2 км от МКАД
Профсоюзная ул., 57

(495) 785-11-11
www.landrover.musa-motors.ru

RANGE ROVER SPORT

**RANGE
ROVER**

*Land Rover Finance. Программа осуществляется в сотрудничестве с ЗАО ЮниКредит Банк, ген. лиц ЦБ РФ № 1. 0% годовых представляют собой величину затрат клиента, связанных с получением кредита по специальной программе (без учета комиссий банка и расходов на страхование). Ставка 0% достигается за счет предоставления специальной цены на новый автомобиль, уменьшенной на 3,47285920335251%. Предложение рассчитано на следующих условиях: срок 12 месяцев, валюта кредита рубли, первоначальный взнос 30%, процентная ставка в кредитном договоре с банком – 9,5%. Размер единовременной комиссии за выдачу кредита 6 000 руб. либо 3000 руб. для клиентов, получающих второй и более кредит в Банке. Обязательно оформление полиса КАСКО. Досрочное погашение возможно по истечении 3 месяцев, комиссия не взимается. Минимальная сумма досрочного погашения 25 000 рублей. Неустойка за несвоевременное погашение задолженности 0,5% за каждый календарный день от суммы просроченной задолженности. Обеспечение по кредиту – залог приобретаемого автомобиля. Вы можете взять кредит на любых других условиях в рамках действующих программ банков-партнеров. Условия указаны по состоянию на 01.05.11. За детальным расчетом обращайтесь к менеджеру по кредитованию дилерского центра. Акция распространяется на все комплектации автомобиля Range Rover Sport с двигателем 5.0. Вся информация носит справочный характер и не является публичной офертой (ст. 427 ГК РФ). (Finance – англ. «финансы»).

8-800-200-80-81 – горячая линия Land Rover. Звонок бесплатный.

MOTORBOAT & YACHTING

Published since 1904

МВУ Россия

Motor Boat & Yachting Русское издание
Учредитель и издатель ООО «Мотор Боат Медиа»

Офис в Санкт-Петербурге

197022, Песочная наб., 18А
Тел./факс +7 (812) 244-24-07

Офис в Москве

Royal Yacht Club, 125212, Ленинградское шоссе, 39, стр. 7
Тел./факс +7 (495) 225-62-03
E-mail: info@mby.ru

Веб-сайт www.mby.ru

Редакция

Генеральный директор Сергей Артемов
Тел. +7 (921) 945-64-32, e-mail: director@mby.ru

Главный редактор Зарий Черняк
e-mail: editor@mby.ru

Арт-директор Михаил Смотров
e-mail: ms@mby.ru

Выпускающий редактор Антон Черкасов
e-mail: anton.cherkasov@mby.ru

Редактор Ольга Селезнева
e-mail: olga.selezneva@mby.ru

Корректор Виктория Голуб

Над номером работали

Михаил Романов, Василий Киселев, Мария Попова,
Сергей Шадрин, Мария Мошкина, Игорь Кириллов

Отдел рекламы

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

Менеджер по маркетингу
Анастасия Фокина e-mail: af@mby.ru

Менеджер по рекламе
Юлия Кочина e-mail: office@mby.ru

МВУ UK

Motor Boat & Yachting, IPC Media, Blue Fin Building,
110 Southwark Street, London SE1 0SU

ISSN: 770027 178204

Tel: +44 (0)20 3148 4651

Fax: +44 (0)20 3148 8127

E-mail: mby@ipcmedia.com

Website www.mby.com

Editorial

Editor Hugo Andreae

Deputy Editor Rob Peake

Consultant Editor Alan Harper

Technical Editor David Marsh

Art Editor Caroline Creighton-Metcalf

Sub Editor Chantal Borciani

Technical Writer Greg Copp

Staff Writer Jack Haines

Chief Photographer Lester McCarthy

Photographer Graham Snook

Publishing Team

Publishing Director Simon Owen

Publisher Steve Kendall

Head of Marketing Richard Shead

Мнение авторов может не совпадать с мнением редакции.
Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.
Товары и услуги, рекламируемые в журнале, имеют соответствующие лицензии и сертификаты.
Использование любых материалов издания возможно только после получения письменного согласия редакции.
Цены на отдельные яхты, услуги, товары и дополнительное оборудование указаны при условии приобретения в Европе, без учета налогов и пошлин Российской Федерации.

Тираж 35 000 экз.

Свидетельство о регистрации СМИ

ПИ № ФС77-38759 от 28.01.2010

2010-2011 Copyright of IPC Media Limited. All rights reserved.

Цена свободная

Отпечатано в Финляндии.
Типография Puna Musta Oy.
P.O.Box 99, Kosti Aaltosen tie 9,
FINLAND-80140, Joensuu
www.punamusta.com

ParaType PunaMusta



МОЯ ЖИЗНЬ. МОЙ ДОМ.

**ЭЛИТНЫЙ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС
ЧЕТЫРЕ СОЛНЦА В ЗАМОСКВОРЕЧЬЕ —**

Элитный жилой комплекс «ЧЕТЫРЕ СОЛНЦА» объединяет в себе качества, необходимые для современной жизни на высшем уровне. Расположившийся всего в километре от Кремля в историческом центре столицы – Замоскворечье, переулки которого хранят атмосферу старой Москвы, «ЧЕТЫРЕ СОЛНЦА» – настоящий подарок для тех, кто ценит стиль, комфорт и наивысшее качество жизни. В состав жилого комплекса входят 214 квартир и пентхаусов с каминами и панорамным остеклением, из которых открываются виды на Кремль, Храм Христа Спасителя, набережную реки Москвы и историческую застройку Замоскворечья. Неоклассический стиль комплекса определяет высочайшие требования к качеству строительства и отделки, а современный уровень технического оснащения и передовые инженерные решения создают максимально комфортные условия для проживания.

+7 (495) 229 04 66
www.4suns-dom.ru

LEGI
ON
DEVELOP
MENT
BY
RECONSTRUCTION





Bavaria 31

ОСОБЕННОСТИ

- Хорошо организованный кокпит
- Большой выбор двигателей



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 31 ф (9,45 м) **Ширина** не сообщается
Двигатели Volvo Penta (370 л.с.), 2×Volvo Penta (220/260/320 л.с.), 2×MerCruiser (260/320 л.с.)
Максимальная скорость не объявлена
Стоимость в Европе не объявлена

Едва успев заявить о создании новой модели с хардтопом Sport 34 HT, Bavaria Yachtbau (Германия) анонсировала еще одну новинку — Sport 31. Она заполнит оставшийся «пробел» между 28-футовой и 34-футовой моделями, что позволит считать спортивную линейку верфи полностью укомплектованной.

Sport 31 — типичный представитель семейства открытых спортивных лодок Bavaria, в котором сочетаются хорошие скоростные качества и оптимальное использование пространства. Основные плюсы новинки: купальная платформа во всю ширину корпуса, большой лежак для загара в корме и хорошо

организованный кокпит, где достаточно места для шестерых. На нижней палубе расположены две двухместные каюты: носовая и кормовая. В последней отдельные койки оснащены сдвижным механизмом, который легко превращает их в двуспальную кровать. Для Bavaria Sport 31 предлагается

несколько вариантов двигателей: бензиновые MerCruiser мощностью 260 или 320 л.с., бензиновые Volvo Penta на 320 л.с., а также дизельные Volvo Penta в диапазоне мощностей от 220 до 370 л.с. Увидеть лодку живьем, скорее всего, можно будет уже этой осенью на европейских боат-шоу.

Wim van der Valk Continental III 26.00

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 84 ф (26,50 м) **Ширина** 20 ф (6,20 м) **Двигатели** 2×Volvo Penta D11 (670 л.с.); 4×Volvo Penta IPS900 (700 л.с.)
Максимальная скорость 26 узлов
Стоимость в Европе от € 3 580 000 (алюминиевый корпус); от € 3 280 000 (стальной корпус)



Голландская верфь Wim van der Valk анонсировала новую модель — флагман флота Continental III 26.00. Экстерьер 26-метровой новинки с флайбриджем соответствует последним тенденциям яхтенного дизайна, однако фамильные черты Wim van der Valk узнаются безошибочно. Как и все модели верфи, новая яхта может быть построена

в водоизмещающей или глиссирующей версии: в первом случае корпус будет стальным, во втором — более легким, изготовленным из алюминий-магниевого сплава. И если стальные корпуса предусматривают обычный привод на вал (на яхту ставят два двигателя Volvo Penta D11 по 670 л.с.), то в глиссирующем варианте яхта может быть оснащена сразу четырьмя

двигательно-движительными установками IPS900. Современные мощные двигатели и днищевые поворотные колонки с тянущими винтами позволяют яхте разогнаться до 26 узлов, повышают маневренные характеристики и снижают расход топлива по сравнению с вальными приводами. Верфь всегда гибко подходит к запросам клиентов, так что

все ее яхты заслуженно относятся к категории semi custom. Для новой флагманской модели предусмотрена практически полная свобода действий: широкий выбор планировок, стиля интерьера, отделочных материалов. Даже в наружном дизайне верфь готова пойти на определенные уступки, что для серийных яхт кажется почти невероятным.

ОСОБЕННОСТИ

- Стальной или алюминиевый корпус
- Индивидуальная постройка



На гребне волны - все под контролем!



SINCE 1920

NORD STAR
PATROL BOATS

RANGE Marine — эксклюзивный дистрибьютор

Москва т.+7 (495) 973-72-45

www.nordstarpatrol.ru office@nordstarpatrol.ru

NORD BOAT — региональный дилер

Санкт — Петербург +7 (812) 952 79 50

www.nordboat.ru info@nordboat.ru



Sessa Fly 45

ОСОБЕННОСТИ

- Экран для защиты кокпита
- Гидравлическая кормовая платформа
- Просторный флайбридж



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 46 ф (14,27 м) **Ширина** 14 ф (4,38 м)
Двигатели 2xVolvo Penta IPS600 (435 л.с.)
Максимальная скорость не объявлена
Стоимость в Европе не объявлена

Объединение преимуществ спортивных и флайбриджных яхт уже стало устойчивым трендом яхтенного дизайна. От первых стараются взять скоростные возможности и привлекательный агрессивный дизайн экстерьера, от вторых — объем внутренних помещений и, конечно, флайбридж. Именно такая идея заложена в новую модель итальянской верфи Sessa — Fly 45. До сих пор на яхтах таких размеров удавалось реализовать только концепцию «спортивного» флайбриджа — компактной верхней площадки, где могли разместиться лишь пост

управления и лежак для загорающих. Однако Sessa с ее опытом строительства именно небольших судов предложила альтернативную концепцию под названием «Advanced Open Yacht», что можно перевести как «самая современная открытая яхта». В этом есть некоторое лукавство, поэтому — во избежание путаницы — нужно заметить, что результатом стала все-таки флайбриджная, «семейная» лодка. Во-первых, флайбридж здесь абсолютно полноценный: на площади 16,5 м² разместились пост управления, обеденная зона, бар и лежаки. Во-вторых, корпус у Fly

45 выглядит очень объемным, более свойственным солидным круизерам: внутри обещают просторный салон, хорошо оснащенный камбуз и три каюты с немаленькими санузлами. Стоит отметить интересную находку для защиты кормового кокпита от ветра или любопытных глаз — выполненный из тонированного стекла сдвижной экран на транце. Ну а к спортивным качествам новинки стоит отнести броские очертания надстройки, всегда эффективную форму корпуса и пропульсивные установки



Volvo Penta IPS600 (2x435 л.с.), что позволяет надеяться на высокие скорости и впечатляющую маневренность Sessa Fly 45. Точных данных пока нет — верфь обещает обнародовать характеристики и фото в начале августа, а премьера яхты состоится на Каннском боат-шоу в сентябре.

Absolute 40 Fly & Absolute 40STY

ОСОБЕННОСТИ

- Удобная планировка
- Много света внутри

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 39 ф (12,05 м) **Ширина** 13 ф (4,05 м)
Двигатели 2xVolvo IPS400 (300 л.с.)
Максимальная скорость не объявлена
Стоимость в Европе не объявлена



Итальянская верфь Absolute представляет сразу две новинки длиной 40 футов: флайбриджную Absolute 40 Fly и спортивную Absolute 40 STY. Размерения корпуса, а также планировка главной и нижней палуб у них идентичны, а различия сосредоточены в надстройке. Последняя у 40 Fly выглядит очень «воздушной», а у 40 STY — и вовсе невесомой за счет сплошного остекления и прозрачного люка

в хардтопе, которые в сочетании с прозрачными дверями в кормовой кокпит из салона дают панорамный обзор на 360°. Для компактной 12-метровой яхты объем внутренних помещений достаточно солидный: на нижней палубе — две каюты с собственными санузлами и камбуз. Причем в мастер-каюте

(а ею считается носовая) предусмотрены необычно большие бортовые иллюминаторы. На главной палубе — лаконично спланированный салон с обеденной зоной, медиacentром и постом управления. Большая редкость для яхт такого типоразмера — отсутствие на палубе

перепадов высоты и ступенек. Загорать удобнее всего, конечно, на флайбридже, но даже в спортивной модели достаточно места под солнцем: лежак на носу и кормовой кокпит. При необходимости обе лодки могут принять на борт много пассажиров, но идеально подходят они для четверых: эти 40-футовики честно сделаны именно на такую компанию, зато разместится она с комфортом.

НОВИНКА

Professional Deep Cycle и
Professional Deep Cycle AGM



ЭНЕРГИЯ ДВИЖЕНИЯ ВПЕРЁД

- **УНИКАЛЬНАЯ ТЕХНОЛОГИЯ**
Высшее качество благодаря инновационной технологии Deep Cycle и Deep Cycle AGM
- **ВЫСОКАЯ НАДЁЖНОСТЬ**
Максимальная мощность везде – даже при тяжелейших нагрузках
- **ДОЛГИЙ СРОК СЛУЖБЫ**
Чрезвычайно долгий срок службы гарантируется устойчивостью к циклам, в шесть раз превышающей обычную
- **НЕ ТРЕБУЕТ ОБСЛУЖИВАНИЯ**
Полностью герметизированная конструкция батарей – доливать воду не требуется





Riva Iseo

Слухи о том, что Riva готовит к выпуску новую и очень особенную модель длиной около 25 футов, циркулируют уже года три. Но только сейчас стали известны некоторые подробности о 27-футовой Riva Iseo. Пока опубликованы только рисунки, но и они подтверждают известное выражение: «Riva просто не может построить некрасивую лодку». Более того, о ней уже говорят как о «классике будущего», что неудивительно: выглядит Iseo как деревянные

«джентльменские лодки» 1950-х годов — это время считается золотым веком Riva. Элегантный, сужающийся к транцу корпус; большой лежак на корме; глубокий центральный кокпит — все выглядит традиционно. Но только внешне — внутри Iseo буквально напичкана инновациями. Например, программное обеспечение, созданное специально для этой модели, позволяет «общаться» с лодкой, просто подключив свой iPad. В вашем распоряжении картплоттер

с GPS, текущая информация о состоянии судовых систем, медиаресурсы: ТВ, музыка, потоковое радиовещание, конечно, метеопрогноз, и т.д. и т.п. Riva Iseo оснащается на выбор дизельным двигателем Yanmar (260/320 л.с.), бензиновым MerCruiser (до 380 л.с.) или гибридной силовой установкой Ferretti Group's Zero Emission Mode, включающей дизельный двигатель и электромотор. Последний вариант дает лодке возможность двигаться



ОСОБЕННОСТИ

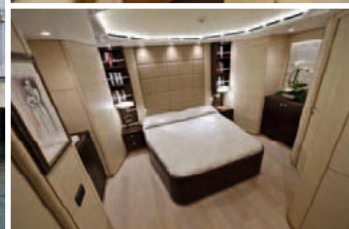
- Умопомрачительный дизайн
- Бензиновые и дизельные двигатели
- Гибридная силовая установка

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 27 ф (8,24 м) **Ширина** 8 ф 2 д (2,50 м)
Двигатели Yanmar (260/315 л.с.); MerCruiser (320/380 л.с.)
Максимальная скорость 38 узлов
Стоимость в Европе не объявлена

малым ходом в тишине и безо всякого ущерба для окружающей среды. А когда нужна скорость, запускается дизельный двигатель: в зависимости от выбора мотора скорость составит 34–38 узлов. Показать новинку обещают еще до конца лета.

Darwin 86



ОСОБЕННОСТИ

- Индивидуальная постройка
- Дальность плавания 7000 миль
- Большой объем помещений

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 86 ф (26,04 м) **Ширина** 24 ф (7,43 м)
Двигатели 2xCAT C12 (390 л.с.)
Максимальная скорость 13 узлов
Стоимость в Европе от € 6 100 000

Популярность экспедиционных яхт в мире неизменно растет, хотя устойчивый спрос на суда такого типа существовал всегда. Надежные, мореходные, автономные, яхты этого класса редко становятся «первой лодкой» — их обычно выбирают опытные морские волки, те, кто проводит на борту много времени и знает, «почем фунт гламура» нынче и сколько литр дизеля будет стоить завтра. Сегодня практичность рассматривается как одно из важных условий, поэтому яхт подобного типа становится все больше.

Как реакция на спрос появляются новые верфи, специализирующиеся на постройке таких судов. Итальянской Cantieri delle Marche, расположенной на Адриатическом побережье Италии, неподалеку от Анконы, не исполнилось

еще и года, но верфь уже успела спустить на воду свою первую экспедиционную яхту — Darwin 86 (о создании верфи было объявлено в августе 2010 года одновременно с закладкой корпуса). Еще две яхты этой же модели сейчас находятся в производстве. Темпы строительства просто фантастические, особенно если учесть, что речь идет о стальных четырехпалубных судах длиной 26 метров. На верфи, где собраны старые опытные кадры, признаются, что работать приходится в три смены, при этом качество постройки вызывает глубокое уважение. Нам довелось побывать на борту Darwin 86 в мае, когда яхта была только что закончена. Все до мельчайших деталей выглядело безукоризненно, включая такие редко

посещаемые владельцами яхт места, как машинное отделение.

Darwin 86 — яхта типа semi custom, то есть серийным является только корпус; планировка и отделка — на выбор заказчика. Яхта может вместить до 10 гостей и до 5 членов команды. Первый корпус отличается довольно консервативным интерьером и необычной планировкой верхней палубы: вместо привычного салона позади рулевой рубки там спланированы капитанская каюта и библиотека/кинозал. На нижней палубе предусмотрены четыре каюты для гостей и две для экипажа. Все «формальные» помещения: главный салон, столовая и открытая обеденная зона — размещены на основной палубе. Ну и, конечно, есть еще флайбридж — большая открытая

площадка с лежаками и верхним постом управления. Не исключено, что в смысле планировки следующие яхты окажутся совершенно другими. Самая интересная особенность этой лодки в том, что внутри она оказывается гораздо просторнее, чем можно было бы ожидать даже от 86-футовой судна: создается полное впечатление, что находишься на борту суперяхты длиной хорошо за сотню футов. Страшно подумать, какой огромной будет казаться 115-футовая яхта: ее строительство — в ближайших планах Cantieri delle Marche. Ну а Darwin 86, скорее всего, можно будет увидеть на осенних боат-шоу, если только владелец первой лодки не уйдет на ней в какой-нибудь дальний поход: запас хода на скорости 10 узлов составляет ни много ни мало 7000 миль.



Your passion. Our promise.

Спроектированная и построенная на верфи Grand Banks в лучших традициях, полная новаторских решений новая модель 53 Aleutian RP обладает такими же бескомпромиссными мореходными характеристиками, роскошью интерьеров и качеством исполнения, которые вы ожидаете от любого судна нашей линейки яхт с поднятой ходовой рубкой. Совершить путешествие длиной тысячи миль в экономичном режиме или рвануть за горизонт на скорости 23 узла — выбор за вами: в любом случае на новой Aleutian вам обеспечен комфорт и уют. Просторная стандартная планировка, помимо трех гостевых кают, также включает каюту экипажа и кладовую. *Подробности на сайте: grandbanks.com*

Представляем Grand Banks 53 Aleutian RP

Эксклюзивный дилер:

Grand Banks Russia
Санкт-Петербург, Стрельна
Яхт-клуб Кировского завода
Ул. Пристанская, д. 25, оф. 114
Тел.: +7 (812) 715-4578
Факс: +7 (812) 421-1225
URL: www.htmarine.ru

GRAND BANKS
RUSSIA





Редактор МВУ
Антон Черкасов
E-mail: ac@mby.ru

Amels Limited Edition 180

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 180 ф (55,00 м)
Ширина 30 ф (9,40 м)
Максимальная скорость 15,5 узлов

ОСОБЕННОСТИ

- Значительная кастомизация
- Вертолетная площадка

Перед началом сезона ажиотаж на яхтенном рынке возникает не только в сегменте маленьких и средних лодок — начинает также «шевелиться» сектор суперяхт. В мае были заключены крупные сделки по продаже моторной яхты *Princess Mariana* (длина 78,6 м, брокер Camper & Nicholson International, запрашиваемая цена \$ 98 млн), *Gotta Go* (переименованная для

ускорения продажи *Lady Kathryn III*, длина 44 м, брокер Moran Yacht & Ship, запрашиваемая цена \$ 6,95 млн). Кроме того, брокеры из Ocean Independence успешно заключили контракт на строительство Amels Limited Edition 180 — 55-метровой яхты, которая сойдет со стапеля в 2013 году.

Интересно, что итоговый проект по дизайну немного отличается

от разработанного Тимом Хейвудом. Владелец, желая иметь больше места для отдыха и развлечений, потребовал на треть увеличить главный салон. Кроме того, по обоим бортам появились раскладывающиеся «балконы», а инженерам пришлось продумать, как увеличить площадь сандека и усилить его для оборудования вертолетной площадки. Поскольку вертолет будет лишь

доставлять и забирать гостей, в остальное время это пространство может служить зоной отдыха. Верфь учла все пожелания владельца, и проект semi custom на глазах стал эксклюзивным. Одновременно с Amels Limited Edition 180 продана строящаяся на той же голландской верфи под управлением компании Imperial 60-метровая Amels Limited Edition 199.

Trinity *Carpe Diem*

Американская верфь Trinity Yachts завершила работу над выполненной из алюминия трехпалубной моторной яхтой *Carpe Diem* и передала ее заказчику. Судно длиной более 58 метров построено по собственному дизайну Trinity (второй корпус этой серии) с упором на обеспечение исключительного уровня комфорта. Яхта дает возможность посещать самые интересные и удаленные места Мирового океана не только благодаря солидному запасу топлива, но и за счет относительно небольшой осадки (2,43 м), позволяющей заходить в недоступные для судов таких размеров бухты.

Своим безупречным легким и светлым интерьером с обилием дорогого дерева твердых пород *Carpe Diem* обязана дизайн-бюро Carol Williamson & Associates. Планировку жилых помещений можно менять в зависимости от числа гостей. Роскошная каюта владельца находится на главной палубе и занимает всю ширину корпуса, тогда как гостям предлагаются пять кают

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 191 ф (58,23 м) **Ширина** 33 ф (10,00 м)
Двигатели 2×Caterpillar 3516 II-HD (3384 л.с.)
Максимальная скорость 20 узлов



ОСОБЕННОСТИ

- Небольшая осадка
- Гибкая планировка

на нижней палубе: шикарные VIP-апартаменты в корме плюс четыре двухместные каюты, причем две носовые легко объединяются во вторую VIP-каюту.

Палубное пространство включает португальский мостик, просторный сандек и широкую купальную платформу, а камбуз и помещения команды расположены на борту таким

образом, чтобы обеспечить гостям практически незаметный сервис высокого класса. Яхта предлагает пассажирам множество опций для развлечений: кроме современных мультимедийных систем, тендеров, аквабайков и дайверского снаряжения имеется даже специальный шатер для вечеринок на пустынных пляжах.



4 YOU

Heesen, 2009, 47м



ЛУЧШАЯ ЯХТА ОТ ПРЕСТИЖНОЙ ГОЛЛАНДСКОЙ
ВЕРФИ НЕЕСЕН В ПРОДАЖЕ!

ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

MORAN YACHT & SHIP

ЧАРТЕР - ПРОДАЖА - СТРОИТЕЛЬСТВО - МЕНЕДЖМЕНТ

127006 Россия, Москва, пер. Старопименовский 18 Тел: +7 495 771 29 24

Ft. Lauderdale, FL, USA Tel: +1 954 768 07 07

E-mail: russia@moranyachts.com, info@moranyachts.com

www.moranyachts.ru

MORAN
YACHT & SHIP



ALFA NERO

Oceanco, 2007, 82м



ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

NORTHERN STAR

Lurssen, 2009, 76м



ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

KISMET

Lurssen, 2006, 68м



ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

MADSUMMER

Feadship, 2008, 44м



ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

Benetti *Nataly*

Эта стальная суперяхта с отличительным, почти вертикальным форштевнем начала строиться под именем *Amnesia IV*, но в феврале, за два месяца до спуска, поменяла владельца и стала называться *Nataly*. Очевидно, что смена таблички с названием — самое меньшее, с чем пришлось столкнуться дизайнерам, хотя в общем и целом дизайн интерьеров, согласно контракту, остался неизменным. В качестве концепции внутреннего декора выбрана обстановка отеля высокого класса. Поскольку *Nataly* создавали в том числе и для чартерного рынка, инженеры и дизайнеры уделили особое внимание максимально нейтральным и бескомпромиссным интерьерам. На борту оборудованы

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 213 ф (65,00 м) **Ширина** 38 ф (11,75 м)
Двигатели 2×Caterpillar 3516 II-HD (2259 л.с.)
Максимальная скорость 15 узлов



ОСОБЕННОСТИ

- Вертикальный форштевень

пять роскошных апартаментов для гостей и владельца. На 10 гостей приходится столько же членов экипажа, что обещает великолепный сервис.

Внешность *Nataly* разрабатывали специалисты из дизайнерского бюро Redman Whitely & Dixon, и эта лодка заметно выделяется на фоне классических яхт Benetti.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 231 ф (70,54 м) **Ширина** 40 ф (12,23 м)
Двигатели 2×Caterpillar 3516C (2447 л.с.)
Максимальная скорость 18,3 узла

ОСОБЕННОСТИ

- Смотровая площадка
- Оформление лестницы



Proteksan *Turquoise Talisman C*

Это уже вторая яхта с таким названием, построенная на турецкой верфи Proteksan Turquoise. При длине свыше 70 метров *Talisman C* на шестнадцать с лишним метров больше своей одноименной предшественницы, которую во избежание путаницы стали называть *Talisman C1*. Над внешним видом и интерьерами работали

дизайнеры из H2 Yacht Design, при этом в разработке внутреннего оформления активно участвовал заказчик.

Одной из особенностей *Talisman C* можно назвать смотровую площадку с круговым обзором, которая располагается над сандеком вокруг мачты. Внимание привлекает и соединяющая три палубы внутренняя

винтовая лестница, которая обвивает свисающую с потолка великолепно выполненную на заказ люстру. Каюта владельца с библиотекой и просторным гардеробом занимает большую часть главной палубы, где также находятся VIP-апартаменты и тренажерный зал; остальные гостевые каюты размещены на нижней палубе.

Яхту спустили на воду в конце марта, чтобы после завершения отделки и ходовых испытаний в августе передать заказчику. Владелец планирует показать *Talisman C* на сентябрьской выставке в Монако, а затем отправится в длительное путешествие.

Talisman C стала третьей спущенной на Proteksan Turquoise в 2011 году яхтой наряду с *Yogi* и *Turquoise*.



Надежные стальные моторные яхты траулерного типа длиной до 70 футов для семейных путешествий и бизнес-встреч.

Технология semi custom позволяет заказчику реализовать свой вариант планировки с просторными каютами, оснастить судно двигателями желаемой мощности и требуемым навигационным оборудованием.



РЕКЛАМА

ООО "Полярная Звезда"
141500, Московская область,
г. Солнечногорск, Ленинградское шоссе, 62 км.
те/факс: +7 (495) 642-86-46, 994-11-27, 994-13-45
e-mail: info@polar-star.ru
www.polar-star.ru

Feadship *Tango*



ОСОБЕННОСТИ

- Необычный дизайн
- Максимальная скорость

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 255 ф (77,70 м) **Ширина** 40 ф (12,20 м)
Двигатели 4×MTU 16V4000 M70 (3110 л.с.)
Максимальная скорость 22 узла

Весной Feadship спустила на воду две суперяхты. Уже получившая известность *Air* сошла со ступеней Royal De Vries, а на второй производственной площадке Royal Van Lent спустили корпус № 802, о котором мало что было известно. Однако не так давно владелец частично рассекретил свою новую яхту. При длине 255 футов *Tango* удивляет в первую очередь своим внешним видом и окраской, нехарактерными для классических

моделей Feadship. Над дизайном лодки совместно работали специалисты из De Voogt Naval Architects и Eidsgaard Design, сумевшие создать привлекательный и современный облик, который на фоне белого корпуса подчеркивает окрашенная в голубой цвет элегантная алюминиевая надстройка.

Инженерам пришлось потратить не меньше времени и сил, поскольку заказчик потребовал построить

не просто красивое, но и скоростное судно. После многочисленных испытаний в опытовом бассейне и детальных компьютерных расчетов было решено установить на яхту четыре дизельных двигателя MTU 16V4000 M70, с которыми она способна идти со скоростью 22 узла. Результат для почти 80-метровой яхты потрясающий!

Дизайном интерьеров также занималось бюро Eidsgaard Design.

Владельцу и его семье на борту отведена целая палуба, при том что гостевые апартаменты расположены на главной палубе. На яхте есть все необходимое для качественного современного отдыха: бассейн с гидромассажем, зона спа, кинотеатр и полный набор водных игрушек, включая два 10-метровых кастом-тендера.



Custom Line Navetta 33 *Crescendo*

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 107 ф (32,62 м) **Ширина** 23 ф (7,00 м)
Двигатели 2×MAN (1550 л.с.)
Максимальная скорость 20 узлов
Стоимость от € 9,1 млн

ОСОБЕННОСТИ

- Балкон на борту
- Изогнутые сдвижные двери

Моторные яхты в линейке Custom Line Navetta постепенно меняют свой внешний вид: на смену коренастым лодкам приходят модели с более элегантными архитектурными формами. Флагман верфи 33-метровая *Crescendo* получила новое имя и, подобно младшей 26-метровой модели, на фоне общего обновления претерпела серьезные изменения в дизайне — не только внешнем, но и интерьерном.

На первых трехмерных изображениях интерьера яхты представлен современный декор

в типично итальянском стиле, созданный дизайнерским бюро Centro Stile (при этом заказчики могут выбрать самые разные варианты оформления помещений по своему вкусу). Правда, изменения компоновки здесь не предусмотрены, но, увидев превосходную планировку частной обеденной зоны с изящным изгибом стеклянных дверей на верхней палубе, вы вряд ли захотите что-то менять. Увеличился в габаритах и сандек, где располагается просторная зона для загара и джакузи. Главная палуба

проектировалась в первую очередь для отдыха и развлечений, чему способствует открытая планировка салона и наполняющие его светом огромные окна. Здесь же расположена каюта владельца с шикарной ванной комнатой во всю ширину корпуса. На нижней палубе для гостей оборудованы четыре симметричные каюты с двуспальными кроватями, которые легко превращаются в одноместные, и примыкающими санузлами.

Доступ к помещениям команды осуществляется из камбуза, поэтому

экипаж никак не побеспокоит отдыхающих гостей.

Верфь предлагает несколько вариантов двигателей: в моторном отсеке можно установить два MAN по 1550 л.с., которые обеспечивают максимальную скорость 20 узлов и крейсерскую — 16 узлов. Если скорость не важна и есть стремление немного сэкономить, предлагаются два двигателя по 1400 л.с.; тогда скорости составят 17 и 15 узлов соответственно. В стандартной комплектации яхта оборудована тремя гироскопическими стабилизаторами качки Mitsubishi ARG.



РЕКЛАМА



ЛЕГЕНДАРНАЯ HALLBERG-RASSY 54 В ПРОДАЖЕ

Hallberg-Rassy 54 спущена на воду в 2009 году и находится в идеальном состоянии. Яхта полностью укомплектована для океанского плавания, есть каюта команды. Паруса Elvstrom EPEX с гидравлическими скрутками. Геннакер. Полный комплект навигационного оборудования, радар, автопилот, спутниковая связь. На яхте есть мощный генератор, опреснитель, кондиционер. Яхта может управляться одним человеком из кокпита. Новая яхта в такой

богатейшей комплектации стоит более 1 150 000 евро. Владелец лодки собирается приобрести Hallberg-Rassy большего размера, поэтому сейчас готов продать эту яхту с существенной скидкой.

Тип яхты: категория А, Ocean

Длина: 14.30 м **Ширина:** 4.70 м **Осадка:** 2.30 м

Двигатель: Volvo Penta D4-180

Место стоянки: Словения, VAT не уплачен

Шоу must go on?

Балтийский морской фестиваль прошел 14-й раз

В начале июня в Санкт-Петербурге прошел Балтийский морской фестиваль, «преемник» прежде проводившегося в выставочном центре «Ленэкспо» боат-шоу. За свою 14-летнюю историю выставка меняла название, формат и даже сезон, но ее характерной особенностью, пожалуй, можно назвать досадно малое в масштабах приморского мегаполиса число участников и посетителей. Невзирая на то, что у фестиваля есть и оборудованные павильоны, и великолепная водная площадка, дающая большое преимущество перед «сухопутными» выставками, большинство яхтенных дилеров

и многие отечественные производители продолжают игнорировать фестиваль.

Конечно, акватория, павильон № 5 и площадка перед ним в этом году не пустовали. Ядро выставочного моторного флота составили финские катера Targa, Aquador и Nord Star, шведский круизер Nord West, катера и моторные лодки из легкого сплава и стеклопластика нескольких российских компаний, RIB'ы и надувные лодки. Были три парусные круизные яхты: Hanse 375, Contest 45 CS и «Рикошет 1220» — ярко-красная Lady in Red. Рядом с лодками отмечалось некоторое оживление,

проводились тесты и катания публики; казалось, что и в павильоне не скучали ни посетители, ни экспоненты. Однако мало, до обидного мало было визитеров и участников выставки... Самыми оптимистично настроенными выглядели судомodelисты, традиционно радующие красивыми стендовыми моделями кораблей и судов разных эпох. Даже бодрые выступления официальных лиц, открывавших фестиваль и произносивших приветственные речи, на впечатление заметно не повлияли. Не покидает ощущение, что все это мало кому надо...

Можно, конечно, говорить

о неудачном времени проведения выставки, о слабом рынке и вялом покупательском спросе, о малых бюджетах компаний, которым сложно выкраивать средства для участия. Но если мы считаем, что в морской столице России должна быть яхтенная выставка, то она непременно должна быть яркой: много лодок — на воде и в павильонах, много народу, много радости и обоюдной пользы для посетителей и участников. И обязательно, чтобы парад яхт на Неве был яхтенным парадом и украшением города...

Кто-нибудь знает, как этого добиться?

Пароходы на Неве

В Петербурге состоялся парад старых судов

308-й день рождения морской столицы был насыщен мероприятиями на воде. Одно из центральных мест в программе празднования занял международный фестиваль-парад исторических пароходов. Дюжина паровых судов накануне праздника прибыла из Финляндии, и во время городских гуляний желающие могли

не только полюбоваться старинными буксирами, ледоколами, грузовыми и прогулочными судами, но и прокатиться на некоторых их них. Судьба большинства сохранившихся финских пароходов тесно связана с Финским заливом и озером Сайма, где им приходилось служить на лесосплаве или бороться со льдом

в портах. Один из самых старых буксиров — построенный в 1889 году «Ансио» (что означает «выручка, богатство») — является обладателем паяннской «Голубой ленты»: этот почетный символический приз вручали за рекордное время пересечения озера Пайанне. Как

ни странно, паровые суда, пройдя не одну войну, продолжали использоваться мелкими лесозаготовительными фирмами на Сайме вплоть до конца 1970-х годов, а затем отправились на заслуженную пенсию, чтобы радовать энтузиастов и любителей паровых котлов.



Princess V52

NORD STAR YACHTING

www.nord-star.com

Компания Nord Star Yachting работает в России с 1995 года.

За это время мы сумели изучить потребности наших клиентов и собрать команду профессионалов, обладающих высоким уровнем знаний.

Их цель — сделать все для быстрого и качественного подбора яхты, ее технического обслуживания, формирования экипажа и даже разработки маршрута путешествия.

*Борис Лашков,
Nord Star Yachting*



- 🚩 НОВЫЕ ЯХТЫ
- 🚩 БРОКЕРАЖ
- 🚩 ЯХТ МАРКЕТИНГ
- 🚩 ПОДБОР КОМАНДЫ
- 🚩 СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
- 🚩 ЗИМНЯЯ И ЛЕТНЯЯ СТОЯНКИ



Дым с огнем

34-метровая яхта Sunseeker сгорела при спуске в воду

Трудно представить, что переживал владелец яхты в тот момент, когда его судно выгорело на глазах практически дотла. Причину, по которой произошло возгорание в одном из помещений надстройки, выяснить будет нелегко, но в качестве версии рассматривают прямое попадание молнии. В течение нескольких минут огонь охватил стеклопластиковую лодку, и более 50 пожарных боролись с огнем, чтобы не позволить ему перекинуться на соседние суперяхты в марине Пула. Владелец лодки, мексиканский

бизнесмен, прилетевший с командой для передачи судна на верфь, беспомощно наблюдал, как более £ 7 000 000 превращаются в сажу и дым. Версия поджога всерьез не рассматривается, так как яхта находилась под круглосуточной охраной, и специалистам придется хорошо поработать, чтобы найти виновников произошедшего. К счастью, никто не пострадал. Остается надеяться, что этот случай предусмотрен в страховом покрытии сгоревшего судна.

Супернаграды

Лучшие среди моторных и парусных суперяхт в очередной раз названы в Лондоне

В начале мая в Лондоне прошло одно из самых значительных событий в индустрии суперяхт. Здесь, в Гилдхолме, чествовали победителей шестого ежегодного конкурса World Superyacht Award. Стилизованные скульптуры Нептунов — своеобразных «Оскаров» яхтенного мира — достались лучшим из лучших моторных и парусных судов.

или глиссирующего тима: Calliope, верфь Holland Yachtbouw

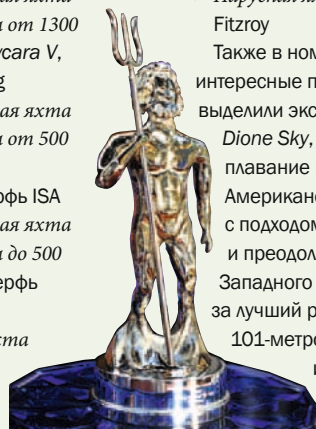
- Двухпалубная яхта с корпусом переходного или глиссирующего тима: *Framura 2*, верфь Codecasa
- Моторная яхта года: *Eclipse*, верфь Blohm & Voss

ПАРУСНЫЕ ЯХТЫ

- Лучшая парусная яхта длиной 45 и более метров: *Zefira*, верфь Fitzroy
 - Лучшая парусная яхта длиной от 30 до 44,9 м: *Imagine*, верфь Alloy Yachts
 - Парусная яхта года: *Zefira*, верфь Fitzroy
- Также в номинации «За самые интересные путешествия» судьи выделили экспедиционную яхту *Dione Sky*, совершившую плавание вокруг обоих Американских континентов с подходом к Антарктиде и преодолением Северо-Западного прохода. Награда за лучший рефит досталась 101-метровой *Atessa IV* и верфи Washington Yachting Group.

МОТОРНЫЕ ЯХТЫ

- Лучшая моторная яхта водоизмещением 3000 тонн и более: *Eclipse*, верфь Blohm & Voss
- Лучшая моторная яхта водоизмещением от 1300 до 2999 тонн: *Susara V*, верфь Nobiskrug
- Лучшая моторная яхта водоизмещением от 500 до 1299 тонн: *Mary-Jean-II*, верфь ISA
- Лучшая моторная яхта водоизмещением до 500 тонн: *Exhita*, верфь Picchiotti
- Трехпалубная яхта с корпусом переходного



«Большая рыба» в холодной воде

Big Fish придет в Монако через Санкт-Петербург

Ричард Бетти, владелец суперяхты *Big Fish*, отказался от прохождения Северо-Восточным проходом в этом году. Планы совершить этот непростой переход Бетти и члены экипажа вынашивали давно, однако интересы бизнеса взяли верх, и экспедицию пришлось отложить. Дело в том, что Бетти одновременно является

председателем совета директоров верфи Aquos Yachts, где была построена *Big Fish*, и должен заботиться о коммерческом успехе компании. Для этого нашумевшую в прессе суперяхту необходимо показать в сентябре на выставке в Монако.

«Принять такое решение было нелегко, — пояснил Бетти, — но мы уже неоднократно убеждались в исключительной надежности *Big Fish*, побывав на ней в самых отдаленных уголках Мирового океана, включая Антарктику».

В мае на выставке в Гонконге *Big Fish* удостоилась награды «Самая

инновационная яхта 2010 года» и в тот же день была специально отмечена членами жюри конкурса World Superyacht Award в Лондоне. В июле яхта забронирована для трехнедельного чартера из Осло в Санкт-Петербург, а затем отправится на север Скандинавии, где пересечет полярный круг.



*Забота
о Вашей яхте*
НАША РАБОТА

Яхтенный порт в Котке

Современный порт, оснащенный новейшим оборудованием для высококлассного сервиса яхт и катеров.

Телефон +358 5 225 0074

Координаты N60° 28,08' E26° 56,15'



Новый современный комплекс для зимнего хранения яхт и катеров.

ОТКРЫТИЕ В СЕНТЯБРЕ 2011 г.

Абсолютно новый ангар, 5000 м², специально оборудованный для зимнего хранения яхт и катеров

Подъемник мощностью до 220 тон. Высота ангара 14 м.

Надежный европейский сервис для Вас и Вашей яхты

Полный спектр услуг по обслуживанию частных судов

От мелкого ремонта и диагностики до рефита

Заказ мест под зимнее хранение на сезон 2011-2012 г. по тел.

+358 5 225 0044

Профессиональный сервис для яхт и катеров, соответствующий всем европейским стандартам.



Вечер на борту LADY BRITT

Яхта, которая украсила Северную столицу

Суперяхты заходят в территориальные воды России нечасто, а наблюдать их на стоянке у городских причалов случается еще реже. В дни работы Петербургского Международного Экономического Форума количество дорогих прогулочных судов на акватории Невы и Финского залива заметно возрастает, но в этом году великолепная частная четырехпалубная моторная яхта *Lady Britt* затмила всех. Это роскошное судно длиной 63 метра — образец современного дизайна и новейших технологий в индустрии суперяхт.

Брокерская компания Edmiston & Company совместно с московским салоном Rolls-Royce Motor Cars Moscow и подразделением банка «Русский Стандарт» — Imperia Private Banking — 16 июня организовала на борту *Lady Britt* прием для представителей российской деловой элиты. Идея подобного мероприятия — показать неповторимое произведение яхтенного искусства и привлечь внимание публики к эксклюзивным яхтам.

Обычно такие дорогостоящие яхты проводят лето на Средиземном море,

и побывать на борту такого судна в Санкт-Петербурге — возможность поистине уникальная. *Lady Britt* является одной из лучших яхт голландской верфи Feadship. Она обладает идеальными формами, выдержана в тонком классическом стиле и служит эталоном качества постройки, которое доступно лишь нескольким верфям в мире. Детали внутреннего оформления разработали именитые специалисты из дизайнерского бюро Redman Whiteley Dixon, а владелец яхты украсил интерьеры подлинными полотнами известных мастеров.

Спрос на большие яхты в последнее время возрастает не только с целью отдыха, но также для проведения важных деловых встреч и переговоров на высоком уровне. Изысканный интерьер суперяхт, первоклассное обслуживание и неофициальная атмосфера создают идеальную обстановку для принятия серьезных решений. «Суперяхты не только подчеркивают статус, но и становятся важным инструментом для успешного бизнеса» — пояснила представитель Edmiston & Company Ольга Жила.



Светский раут на борту Lady Britt



Живая музыка арфы в салоне



РЕАЛИЗМ, СКОРОСТЬ И ТОЧНОСТЬ —
НОВЫЙ ПОДХОД К НАВИГАЦИИ!



ООО "ФУРУНО ЕВРУС"
+7 (812) 647-70-25
www.furuno.com.ru

10 лет как один день

Первый автомобиль Porsche 911 Carrera был продан в Москве 10 лет назад

В мае Porsche отмечал юбилей официальной работы в России. Вот уже десять лет как компания Porsche действует на российском рынке и добилась за это время выдающихся результатов по объему продаж, масштабному развитию дилерской сети.

История Porsche в России началась в 2001 году, когда в шоу-руме компании «Спорткар-Центр» на Кутузовском проспекте приступили к официальным продажам легендарных спортивных автомобилей. Уже через год компания стала крупнейшим дилером Porsche в Восточной Европе. Первым официально проданным автомобилем был легендарный Porsche 911 Carrera.

На торжественном приеме по случаю этой даты генеральный директор ЗАО «Спорткар-Центр» Дмитрий Баранов отметил: «Всегда сложно быть первыми. Несмотря

на все трудности, с которыми нам пришлось столкнуться, мы смогли запустить и отладить такой непростой механизм, как импорт и продажи автомобилей Porsche».

Рекордным для созданной в 2003 году компании ООО «Порше Руссланд» стал 2008–2009 финансовый год, когда было продано 2328 автомобилей, а за последние семь лет дилерская сеть выросла в восемь раз и насчитывает 19 партнеров.

Бестселлером модельного ряда Porsche по праву считается Cayenne: продажи этой модели выросли в прошлом году до 1188 единиц. На втором месте — Panamera: в 2010 году ее выбрали 250 человек. Высоким спросом пользуется и легендарный спортивный автомобиль 911 Carrera — 96 экземпляров.



«Спорткар-центр» — 10 лет на рынке

Выдающиеся достижения Porsche на российском рынке подтверждают и независимые эксперты. Многие автомобильные издания за последние годы удостоили автомобили Porsche различных наград. Недавние примеры: «Автомобиль года в России — 2010», «Лучшее авто по версии Рунета — 2010», «Золотой Пегас».

«Показатели Porsche указывают на безоговорочный успех марки в России, — заявил генеральный директор ООО «Порше Руссланд» д-р Томас Штэрцель. — Мы намерены и дальше двигаться выбранным курсом и воспользоваться еще большим потенциалом роста в сегменте спортивных автомобилей».



Регата «Золотые весла – 2011»

Parmigiani на гребне волны

Участники регаты у моста Ломоносова

12 июня на Фонтанке было оживленно. Набережную заполнили зрители, а на воде проходила международная регата «Золотые весла Санкт-Петербурга — 2011». Соревнования впервые проводились в формате спринтерской гонки на дистанции длиной 250 метров между Ломоносовским и Аничковым мостами.

В этом году в регате участвовали более 500 спортсменов из 18 стран — масштаб мероприятия обеспечила поддержка компании Parmigiani Fleurier. Известная часовая компания подготовила и еще одно интересное мероприятие. В рамках неофициальной программы Международной федерации гребного спорта у гостей регаты была уникальная возможность не только присутствовать на предстартовых

тренировках звезд академической гребли, но и самим взяться за весла.

Мастер-класс проходил в три этапа: на специальных тренажерах, в бассейне и на большой воде. «Академическая гребля — вид спорта, который развивает и физические, и умственные способности. Именно желание популяризировать значимость физического и психического здоровья побудило марку выступить спонсором регаты, — прокомментировал глава бренда Parmigiani Жан Марк Жако. — Благодаря таким командным видам спорта мы чувствуем общность и сплоченность — вот что главное».

В справедливости этих слов участники соревнований и зрители могли убедиться уже на следующий день. Несмотря на испортившуюся погоду, гонка прошла успешно и расхотеться никому не хотелось.

Perkins в России

Известный бренд на нашем рынке

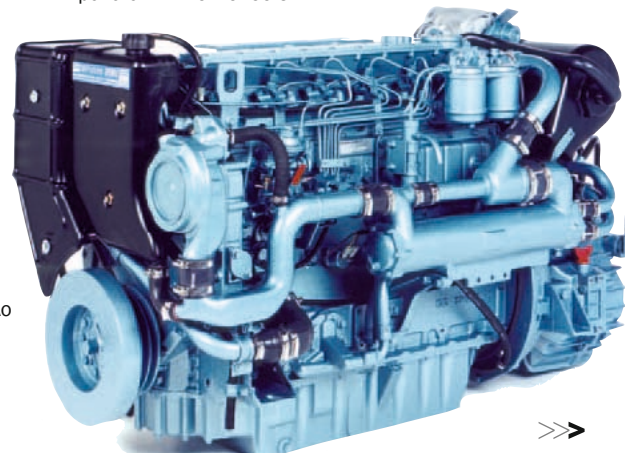
В мае в Петербурге состоялась пресс-конференция компаний Perkins Engines (Великобритания) и «Хайтед» (Россия), посвященная плану продвижения двигателей Perkins Sabre в России.

Дизели этой марки устанавливают на прогулочные и специальные суда — спасательные, промысловые, патрульные и др. Двигатели Perkins Sabre мощностью от 17 до 300 л.с. получили мировую известность благодаря экономичности, надежности и компактности. Они простоты в обслуживании и ремонте, соответствуют экологическим стандартам, а представительства в 160 странах гарантируют техническую поддержку в любом регионе.

Достигнув сильных позиций в мире (общий объем продаж двигателей Perkins планируется до 24% мирового рынка), компания активизирует свою деятельность на новых рынках, в том числе в России. Один из факторов интереса к нашему рынку — потребность в модернизации коммерческих судов, а также растущее число прогулочных яхт и катеров.

В своем докладе «Двигатели Perkins Marine — новые возможности для российского судостроения» Мэтт Вилсон, менеджер по маркетингу и продажам Wimborne Marine Power Centre, отметил, что он уверен в хороших перспективах Perkins на российском рынке.

В соответствии с соглашением о сотрудничестве между Perkins Marine Power и «Хайтед», российская компания стала эксклюзивным дистрибьютором Perkins Sabre в России, Украине и Казахстане; также она займется их обслуживанием и поставкой запасных частей. По мнению экспертов «Хайтед», учитывая состояние рынка, компания может в течение ближайших двух лет занять нишу, составляющую не менее 5%.





ЧЕРНОМОРСКАЯ ЯХТЕННАЯ ВЕРФЬ



BSY 79 EXPLORER

www.bsy.com.ua

ЧЕРНОМОРСКАЯ ЯХТЕННАЯ ВЕРФЬ
54021, Украина, г. Николаев, ул. Индустриальная 1/21
тел: +380512489041, факс: +380512489043,
info@bsy.com.ua

Наш представитель
в Москве — компания "Yacht Logic"
www.yacht-logic.ru

Ледовый поход Princess 78



В этом году в Финском заливе ледовая обстановка выдалась на редкость тяжелая. И если зимой владельцев яхт лед не волновал, то весной они столкнулись с ним вплотную.

По состоянию на 11 мая залив оставался непроходимым для яхт из-за ледового поля между Коткой и Санкт-Петербургом. В Котке скопилось около 20 яхт, ожидающих возможности перехода в Петербург. Но если для владельцев яхт это обернулось просто внеплановой задержкой, то для яхтенных дилеров лед сорвал сроки поставки новых судов владельцам.

Компания Nord Star Yachting, дилер яхт Princess в Санкт-Петербурге

и на Северо-Западе, решила не ждать милостей от природы и доставить новую Princess 78 заказчику без опоздания. Проведенная с вертолета ледовая разведка выявила три поля между островами Соммерс и Сескар, два из которых можно было обойти. Но между Сескаром и Большим Березовым сплошь стоял битый лед, и в самом узком месте ширина поля достигала двух миль. Пройти через такой лед без последствий было невозможно, а при полном штиле ждать чистой воды можно было еще неделю.

11 мая Princess 78 под управлением Бориса Лашкова вышла

из Котки и направилась в море. Финские пограничники скептически отнеслись к этой затее и пообещали через полтора часа принять яхту обратно. По имевшейся на борту информации, в порт Приморска шел танкер *British Kesrel*. Задачей было догнать его у Сестрорецка до подхода к резузу льда. Спустя два часа погони оба судна одновременно подошли к ледовому полю, которое оказалось плотно сбитой шугой при толщине покрова до 60 см. Если бы танкер шел со скоростью 15 узлов, то яхте Princess 78 не хватило бы ширины прохода, чтобы проскочить, и ей бы крепко досталось.

После продолжительных переговоров с капитаном танкера он согласился сбросить ход до 5–6 узлов и вел яхту три мили через лед. Она шла вплотную за кормой *British Kesrel*, спрятавшись за мощным корпусом. Спустя полчаса ледовое поле кончилось, экипаж яхты поблагодарил капитана танкера, и Princess 78 ушла вперед. Впереди находилось еще одно ледовое поле, которое удалось обойти.

На борту Princess 78, помимо экипажа из числа сотрудников Nord Star Yachting, были двое британцев с завода Princess; им будет чем поделиться с коллегами в Англии.



Только для вас!

Моторная яхта 4 YOU, построенная в 2009 году на голландской верфи Heesen, теперь выставлена на продажу. Сразу после спуска на воду это судно длиной 47,6 м, изготовленное из легкого сплава и предназначенное для чартера, стало весьма популярным. Его отличает редкое сочетание превосходного дизайна в стиле «современная

классика», комфорта и высоких скоростных качеств. С двумя MTU 16V 4000 M70 яхта развивает максимальную скорость 24 узла — редкая характеристика для судов подобного типа. На круизной скорости 14 узлов расход топлива не превышает 320 л/ч, что обеспечивает запас хода 3400 миль и является уникальным показателем для судна такого размера.

Важная деталь для обеспечения комфорта на борту — наличие системы компенсации качки на ходу и якорной стоянке.

Яхта рассчитана на 12 гостей, которые размещаются в мастер-каюте с кабинетом, ванной и гардеробной — она занимает всю носовую часть основной палубы — и в четырех гостевых каютах на нижней палубе.

Интерьеры, выполненные Omega Architects, отличает ощущение простора, максимального комфорта и домашнего уюта. На борту яхты имеется бар, джакузи и фитнес-центр.

В настоящее время 4 YOU базируется в Imperia, Италия. Компания Moran Yachts & Ship предлагает ее по цене 27,75 млн евро. Интернет: www.4youyacht.com

SILVER

www.silverboats.ru

NORTH SILVER PRO

NorthSilverPRO 920 TDi

Технические характеристики:

- Длина: 980 см;
- Ширина: 266 см;
- Вес: 3700 кг с двигателем (Volvo Penta D4 300 л.с.);
- Пассажировместимость: 8 чел.;
- Материал корпуса: АМг;
- Килеватость днища: 18 градусов.

* Стоимость катера - от 6 000 000 руб.

Санкт-Петербурга, Выборгское шоссе, д. 362

тел./факс: (812) 513-85-11, 513-84-00, факс: (812) 513-84-38, тел.: (812) 448-55-22

www.silverboats.ru, silvernord@list.ru

NORTH SILVER PRO

Санкт-Петербург, Выборгское шоссе, д. 362
 тел./факс: (812) 513-85-11, 513-84-00,
 факс: (812) 513-84-38, тел.: (812) 448-55-22
 www.silverboats.ru, silvernord@list.ru

NorthSilverPRO 745 Cabin

Технические характеристики:

Длина: 745 см;
 Ширина: 250 см;
 Вес: 1750 кг;
 Высота надводного борта: 87 см;
 Пассажировместимость: 8 чел.;
 Рекомендуемый двиг.: 2*175 или до 350 л/с;
 Материал корпуса: АМг;
 Килеватость днища: 18 градусов.



Стандартное оборудование:

- цельнометаллическая просторная кабина;
- мягкие регулируемые сидения водителя и пассажира - 2 шт.;
- ходовые огни, топовый огонь;
- стационарный топливный бак - 300 л.;
- топливный фильтр;
- электрическая помпа для откачки воды;
- ящик для аккумулятора;
- ключ отключения массы;
- индикатор уровня топлива;
- бортовые поручни;
- гидравлическое рулевое управление;
- огнетушитель;
- открытый носовой кокпит;
- откидной трап для выхода из воды;
- отопитель салона Webasto - 2000 Вт;
- кормовая раздвижная дверь кабины с замком;
- носовой рундук для швартового оборудования;
- рундуки с мягкими накладками для хранения вещей;
- разъем тока 12В;
- стеклоочиститель - 2 шт.;
- комплект мягких накладок, устанавливаемых между рундуками, на два спальных места;
- лобовое стекло с откидной дверцей.



Пост управления



Кресло с амортизаторами



Носовой кокпит и якорный ящик



Рундуки для вещей



Спальные места

Противоскользящее покрытие вдоль бортов

Носовой кокпит



Садок для рыбы

Просторный кормовой кокпит

Заливные горловины топливных баков

Возможность установки 2-х моторов



Санкт-Петербург, Выборгское шоссе, д. 362
 тел./факс: (812) 513-85-11, 513-84-00,
 факс: (812) 513-84-38, тел.: (812) 448-55-22
 www.silverboats.ru, silvernord@list.ru



Швартоваться подано!

Понтоны Marinetek уже на плаву

Организованное в 2010 году представительство финской компании Marinetek с начала этого года уже приступило к выпуску железобетонных понтонов и других изделий на лицензированном производстве в Тосно (Ленинградская область). Продукция компании предназначена как для российского рынка, так и для экспорта: понтоны с отметкой «Сделано в России» поставлены в Щецин (Польша).

Сезон 2011 года ЗАО «Маринетек СПб» начало с успешной реализации нескольких проектов. Первые произведенные в России понтоны были представлены и задействованы на Балтийском морском фестивале.

Проект на Валдае, воплощенный в сотрудничестве с ООО «Морской бриз», — это поставка бетонных понтонов для организации служебной стоянки катеров ФСО правительственной резиденции

на озере Валдай (Новгородская область).

Проект частной стоянки в Московской области предусматривает применение гибкой системы раскрепления понтонов Seaflex, способной эффективно противостоять приливам и волнам, и включает оборудование для подачи воды и электричества на причалы.

Компания уделяет большое внимание контролю качества

выпускаемой продукции и строго соблюдает лицензионные требования. Все рабочие прошли стажировку на заводе в Финляндии, первая заливка понтона осуществлялась под строгим надзором инспектора из главного офиса, а в собственной лаборатории проходят ежедневные тесты бетона на прочность. Все это позволяет российской компании обеспечивать высокие стандарты качества, присущие бренду Marinetek.

Фатальная заправка

Одна заправка некачественным топливом может стоить судовладельцу десятков тысяч евро и множества потраченных нервов. Особенно это касается суперяхт, где масштаб повреждений топливной системы и двигателей бывает поистине катастрофическим. Как поступить владельцу или капитану, чтобы хоть частично обезопасить себя от неприятных последствий?

Стандартная практика предусматривает отбор проб горючего при заправке. Предусмотрительному капитану следует настоять на взятии трех проб; каждая помещается в запечатанный сосуд и подписывается представителями команды и поставщика, наблюдавшими за заправкой. Две пробы остаются на борту и утилизируются только после того, как весь запас принятых топлива израсходован, а третья проба остается у поставщика.

Если на борту возникли проблемы с качеством топлива, капитан должен уведомить обеспечивавшего заправку брокера или поставщика и объяснить суть возникших претензий. В этом случае на лабораторный анализ отправляется третья проба. Если результаты удовлетворяют всем международным требованиям, а проблема остается, то капитан посылает одну из своих двух проб на повторный анализ. В случае различающихся результатов первых двух тестов остается третья проба, анализ которой проводится по согласованию обеих сторон.

Не забывайте, что срок приема претензий ограничен: в общем случае он составляет от одной до трех недель. Независимо от дальнейшего развития событий пробы топлива помогут капитану и судовладельцу защитить себя от негативных последствий заправки яхты некачественным горючим.



Сама себе выставка



Дважды в год Burevestnik Group проводит «домашнее» шоу

В конце мая в подмосковном яхт-клубе «Буревестник» прошла 9-я выставка BIBS — Burevestnik International Boat Show.

В России выставку формата Burevestnik International Boat Show может себе позволить проводить только компания Burevestnik Group. При наличии «портфеля» из 15 яхтенных брендов можно вообще не беспокоиться о том, захотят ли принимать участие в бот-шоу другие компании. Все равно будет приятная глазу инфраструктура с идеально подстриженными газонами и много лодок. Конечно, ситуация не настолько радикальна, но в целом сюда приезжают посмотреть именно на лодки, которые Burevestnik же и продает.

Моторные яхты и круизеры Sunseeker, Fairline, Riva, Mulder;

буксировщики Malibu и MasterCraft; катера Chris-Craft и Sea Ray; «мечта рыбака» Boston Whaler; скоростные болиды Cigarette и Baja; тендеры Avon, BWA и Royal Tender. Последнее добавление к этому внушительному списку — итальянская верфь Overmarine, производитель яхт Mangusta. Плюс сервисные подразделения: «Морские инженеры», «Департамент логистики», тюнинг-овое подразделение Sound Storm...

В общем, государство в государстве.

Список сторонних компаний на BIBS/Весна 2011 оказался весьма невелик. Впрочем, обнаружилось кое-что интересное. Компания «Полярная Звезда», базирующаяся в Солнечногорске, представила свой первый серийный проект M1550 — стальную яхту длиной 15,5 м. Добротно сделанное судно с надстройкой

траулерного типа и большим запасом автономности впечатляет объемом помещений. Другие достоинства лодки — удобная планировка и щедрая базовая комплектация.

Еще две новинки доставили на выставку хозяева площадки: британская Fairline Targa 50 и «американец» Sea Ray 210 Overnighter дебютировали всего 4 месяца назад на бот-шоу в Дюссельдорфе. Теперь они добрались и до России, что само по себе интересно — обычно мировые премьеры попадают к нам с приличным опозданием. Светская часть мероприятия всегда была серьезной приманкой BIBS, и на этот раз обошлось без разочарований: с концертом выступил Гарик Сукачев, не только музыкант, но и яхтсмен — если кто не в курсе.

ПОЛНЫЙБАК



68-ЛЕТНЯЯ АНГЛИЧАНКА

Жанна Сокрэйтс стала самой пожилой женщиной, совершившей одиночное кругосветное путешествие. На счету Жанны уже не одна «кругосветка», последнюю она прошла на яхте Najad 380 Nereida.



РОССИЙСКИЙ БИЗНЕСМЕН

Валерий Чешинский приобрел обанкротившуюся австралийскую верфь Sensation Yachts, чтобы закончить постройку заложенных там по его заказу некоторое время назад нескольких суперяхт длиной свыше 50 метров.

БРИТАНСКИЙ ЯХТСМЕН

Пэдди Маклин вернулся из успешного кругосветного путешествия на 8-метровой деревянной парусной лодке Tessa, на борту которой не было не только двигателя, но и современного навигационного оборудования.



Вода течет под камень

Больше года прошло с того момента, как в Государственную Думу внесли законопроект под номером 355723-5 «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации». Наконец, 20 мая он прошел первое чтение. На пленарном заседании Госдумы законопроект поддержали 435 депутатов, из чего можно заключить, что надежда на изменение порядка плавания иностранных прогулочных и спортивных судов во внутренних водах России есть. Вряд ли второе и третье чтения поправки успеют состояться до закрытия весенней сессии, но если это произойдет хотя бы осенью, то уже

в следующем году для иностранных яхтсменов и их лодок в России наступит «оттепель». В первую очередь от этого выиграют яхтсмены — участники международных регат, но и для владельцев круизных яхт, привыкших

путешествовать по миру и стремящихся в Россию, этот вопрос не менее актуален. Другое дело, готова ли наша неразвитая инфраструктура принять армаду иностранных яхт?..

МНЕНИЕ:

Надеюсь, закон примут еще в этом году — его ждут все, заинтересованные в развитии туризма. Для Петербурга и Северо-Запада он очень важен: по оценкам экспертов, к нам могут приходиться до 40 000 яхт в год. Кроме экономической пользы закон даст импульс развитию инфраструктуры и крупных городов, и поселений вдоль российских ВВП. **Сергей Корнеев, вице-президент Российского союза туристической индустрии**



ПУСТОЙБАК



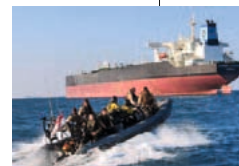
МОРЯКИ СУДНА

датских ВМС Esbern Snare уничтожили четырех пиратов и арестовали еще 24 человека после того, как у берегов Сомали с пиратской лодки в ответ на требование застопорить двигатели открыли огонь.



В ФИНСКОМ ЗАЛИВЕ

лодка с тремя рыбаками попала на танкер «Фландрия», и ее моментально затянута под винты судна. Одному из пассажиров удалось спастись, тогда как двое других числятся пропавшими без вести. Выход рыбаков на сухоходный фарватер в этих местах нередко заканчивается трагедией.





Водный сезон

В московском Royal Yacht Club, на территории исторического комплекса Водного стадиона, открылся ресторан «Водный». Проект Аркадия Новикова расположился в «сталинском» здании трибун стадиона — отсюда и идея названия. Ресторан с изысканной кухней дополнил концепцию созданной в яхт-клубе «ривьеры» с мариной, песчаным пляжем, бассейном и верандами для отдыха. Уникальный архитектурный комплекс 1930-х годов, прошедший бережную реставрацию, теперь стал местом ярких спортивных и светских событий.

4 июня в ресторане «Водный» Royal Yacht Club совместно с BMW и Табачным домом Dunhill провели открытие яхтенного сезона, собравшее умеющих отдыхать ценителей красивой жизни. Был показан весь модельный ряд кабриолетов BMW, включая премьеру нового спортивного BMW 6. Гости получили возможность окунуться в мир исключительной динамики, приняв участие в тест-драйве, и обсудить планы покорения пространства на суше и на море.



Три грации

Верфь Custom Line представила три новые яхты

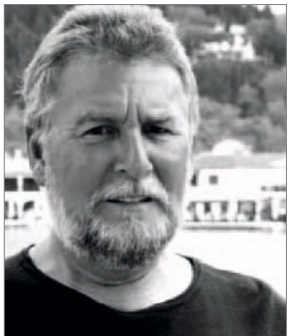
Входящая в итальянскую Ferretti Group верфь Custom Line устроила традиционную встречу для клиентов компании. 28–29 мая в Триесте были представлены для тест-драйва все яхты модельного ряда верфи, но гвоздем программы стал предпремьерный показ трех новинок: Custom Line 100, Navetta 33 Crescendo и нового флагмана компании — Custom Line 124.

Верфь Custom Line специализируется на производстве крупных яхт из стеклопластика длиной от 26 до 37 м и является «флагманским» подразделением Ferretti Group, отвечая запросам клиентов холдинга, желающих перешагнуть заветную отметку в 100 футов. Стремительная Custom Line 100 создавалась для тех, кто

предпочитает спортивный дизайн классическим линиям. В противоположность ей, Navetta 33 с корпусом переходного режима движения проектировалась в соответствии с философией slow motion: это элегантная «вилла» на воде для любителей спокойных морских путешествий и ценителей тишины. Ну а Custom Line 124 —

просто самая большая яхта, когда-либо выходящая из эллингов этой верфи. Ее, как и стофуттовую модель, отличают динамика линий и удивительные скоростные возможности. Несмотря на свои размеры, яхта с двумя MTU по 3184 л.с. способна разогнаться до 27 узлов. Подробности ищите на страницах МВУ.

“ Мои надежды рухнули, когда «командора» флотилии подняли к топу мачты в «боцманском стуле», и он объявил первую на сегодня сумасшедшую игру ”



ТИХИЙ АД

ДЭВИД КРОССЛАНД: Одно из преимуществ долгих яхтенных круизов — возможность на несколько дней встать на якорь в уединенной бухте... пока все не испортит прибытие шумных соседей.

Несколько дней, проведенных в относительно светлых гаванях Ионических островов рядом с Лефкасом и Меганиси, утомили, и мы уже мечтали что-то изменить. Не хочу никого ввести в заблуждение: мы говорим о смене медленного темпа жизни на очень медленный, по сути — о переходе из расслабленного состояния к горизонтальному положению.

Был период высокого сезона, и в течение последних ночей мы мужественно терпели компанию нескольких парусных флотилий; поэтому идея скрыться на два-три дня в тихой бухточке весьма привлекала.

Прежде я уже высказывал свое не очень позитивное отношение к флотилиям, но, поверьте, сложно хорошо относиться к тому, что фактически превращается в плавучий цыганский табор. Если лично пообщаться с каждым из участников, наверняка окажется, что все они — вполне приветливые и адекватные ребята. Но лидеры флотилий, видимо, ощущают потребность «зажигать» с клиентами каждый вечер, устраивать алкогольные вечеринки с играми, распевать песни, сопровождая все это глупыми соревнованиями и буйными выходками, совершенно не считаясь с соседями.

В поисках уединения мы направились на северо-восток, к побережью Греции, в бухточку под названием Two Rock Bay (Бухта двух скал), лежащую в стороне от избитых маршрутов и обещавшую стать тихим раем. Бухта не упоминается даже в лощах, мы узнали о ее существовании от наших приятелей-яхтсменов, очень нахваливавших это место. По мере приближения я даже засомневался, туда ли мы пришли, поскольку скал вокруг оказались явно больше, чем две. Правда, полагаю, что две все-таки были чуть крупнее остальных. Да и так ли важно название?

Как нам и описывали, бухта оказалась очаровательной. Ее окружали светящиеся

в лучах солнца красновато-коричневые утесы, поросшие соснами и оливковыми рощами, у подножия которых лежал узкий пляж, омываемый кристально чистой бирюзовой водой. Якорь легко погрузился в серебристый песок. Мы предвкушали наслаждение, ведь все это было в нашем распоряжении (если не считать нескольких сидевших на пляже местных жителей). По дороге сюда не добраться, и мы с нетерпением ждали вечернего покоя под сенью звезд на фоне вселенской тишины, нарушаемой только стрекотанием цикад.

Поплавав пару часов с маской вдоль пещер и рифов, которыми изобилуют прибрежные воды, мы отправились на тендере на берег для вечерней прогулки по оливковым рощам на холмах. За деревьями в обрамлении тростника искрилась речка, за которой виднелись болотистые равнины и возвышались непременные Греческие горы.

Солнце опускалось к горизонту, мы вернулись через рощу к берегу и, взглянув на открывающийся пейзаж бухты, потеряли дар речи... Неподалеку от нашей яхты на якоре стояла другая лодка. «Что такого?» — скажете вы. Но это судно было увешано флагами многих стран и, без сомнения, являлось флагманом флотилии. Поднявшись на борт, мы беспомощно наблюдали, как в бухту гурьбой вошла еще дюжина яхт. С криками и воплями они швартовались друг к другу бортами, а также носом к корме, составляя единый «плот» для веселья и праздника.

Мы уже были готовы сняться с якоря и уйти, но... В конце концов, мы первые сюда пришли! Может, вновь прибывшие оценят это весьма мирное красивое окружение и станут вести себя должным



образом, наслаждаясь лунными вечерами, которые они, без сомнения, никогда не забудут?

Надежды рухнули, когда «командора» флотилии подняли к топу мачты в «боцманском стуле» — беседке, и он объявил первую на сегодня сумасшедшую игру. Я так и не понял ее правила (если они вообще были), но выглядело это так. Главарь банды что-то неразборчиво прокричал и кинул вниз скомканную бумажку. Команда лодки, на которую она попала, должна была исполнить написанное на бумажке глупое желание. Не стоит говорить, что все это, разумеется, не отличалось разнообразием и сопровождалось пьяным весельем, оглушительной музыкой, отражавшейся от утесов пронзительным эхом, и затянулось далеко за полночь.

В какой-то момент в бухту проскользнула голландская яхта с якорем наготове. Она медленно описала круг, мы обменялись многозначительными кивками, и яхта растворилась в темноте. Уже в который раз мне стало обидно за британский флаг, под которым некоторые мои соотечественники творят социальную вакханалию. **MBV**

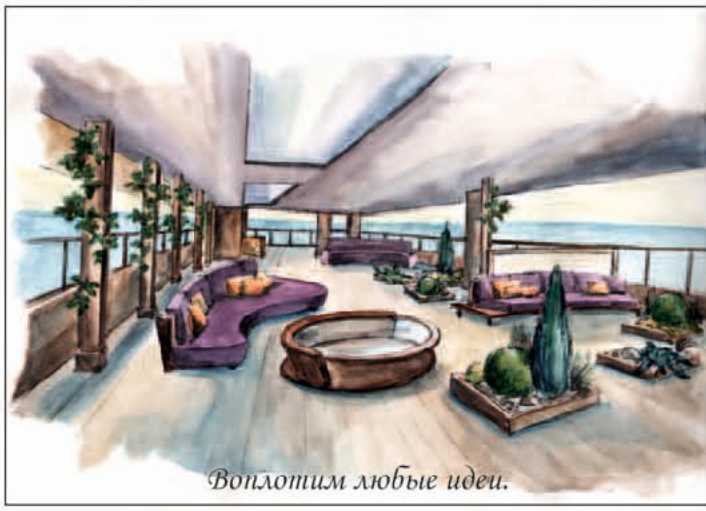
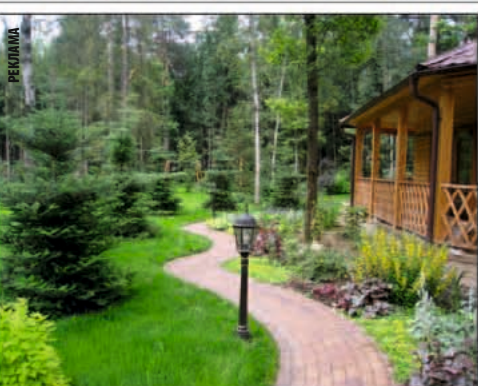


Создание роскошного сада на палубе...

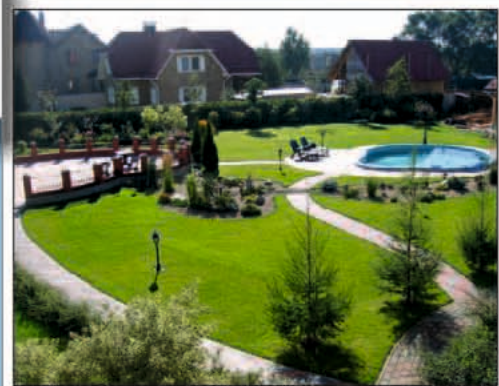
САД НА ВОДЕ и ландшафтный дизайн



...или уютной спальни в каюте.



Воплотим любые идеи.



Компания *Land Story* предлагает
полный комплекс ландшафтных услуг:

- сад на воде;
- ландшафтное проектирование любой сложности;
- посадка деревьев и кустарников;
- газоны;
- цветники и миксбордеры;
- комплексное озеленение;
- дренаж и система ливневой канализации;
- устройство дорожно-тропиночной сети;
- водоемы;
- альпинарии и рокарии;
- новогоднее оформление;
- зимние сады;
- озеленение интерьеров.



Посмотреть всю галерею работ
Вы сможете на нашем сайте:

www.landstory.ru

Будем рады ответить Вам по тел.:
8-499-940-888-1; 8-909-947-99-44



Land Story Ландшафтный дизайн

Капитанов у нас много, но профессионалов, увы, мало!



ЭКИПАЖ

СЕРГЕЙ ШАДРИН, капитан, член *Professional Yachtsmen's Association*: Поиск экипажа для яхты — задача сложная и нетривиальная. Как обойти подводные камни и набрать достойную команду?

Если говорить о небольших яхтах и круизерах, то управляют ими, что в России, что в Европе, обычно «семейные» экипажи, состоящие из судовладельца, его друзей и близких. Но здесь хочется затронуть тему профессионалов — тех, кого обычно нанимают для работы на средних и крупных яхтах длиной 50–100 футов.

Еще до покупки яхты будущему владельцу необходимо определиться с режимом эксплуатации судна, продолжительностью и дальностью переходов, уровнем сервиса, финансовыми возможностями — и только после этого начинать поиск специалистов. Пожалуй, первым и наиболее сложным этапом станет подбор капитана — ключевой фигуры на яхте. Когда капитан найден и с ним заключен контракт, можно переходить к поиску остальных членов команды. Главный вопрос: где искать кандидатов и на что обращать внимание?

Как правило, «вербовку» доверяют капитану — грамотный капитан может заметно облегчить решение этой задачи — или специализированным компаниям по подбору персонала. Иногда в этом процессе принимают участие и сами судовладельцы. Зачастую соискатели распространяют свои резюме в маринах или среди знакомых в других экипажах, ищут в начале сезона вакансии «наудачу». При самостоятельном найме советую внимательно изучить документы кандидатов, их квалификацию, рекомендации и страховые полисы. Необходимо поинтересоваться состоянием здоровья и только после двух- или трехмесячного испытательного срока подписывать контракт. Особенно это относится к капитанам.

В Европе существуют специализированные школы, занятые подготовкой экипажей для частных яхт. В России готовят пока только капитанов. В результате — по статистике одной из компаний по подбору персонала,

на одного матроса или стюардессу у нас приходится 20 капитанов! Предложение явно превышает спрос — следствие большого числа яхтенных школ, а также привлекательной зарплаты и желания посмотреть мир.

Увы, капитанов много, но профессионалов мало — у всех разные дипломы, опыт, районы плавания. При этом умения «держаться за штурвал» сегодня уже недостаточно: российские школы готовят судоводителей, но от капитана часто требуется выступать в качестве менеджера, инженера, юриста. Настоящими профи становятся после длительной практики и постоянного самообразования. К сожалению, ныне распространено русское «ноу-хау»: достаточно назвать себя капитаном, устроиться на работу и... начать учиться за счет судовладельца. На мой взгляд, лучше все-таки пройти путь от матроса до капитана, а не рваться сразу в «адмиралы».

Еще одна известная проблема — взаимоотношения капитана с владельцем судна, гостями и экипажем. Некоторые капитаны плохо представляют себе свои права и обязанности — в наших школах этому просто не учат. На Западе все регламентируется контрактом, местными законами, профсоюзами. У нас редко кто работает по контракту, в лучшем случае есть трудовое соглашение. И, конечно же, за экипаж некому заступиться — профсоюза нет. Поэтому многие капитаны, боясь потерять работу, идут по приказу судовладельца на неоправданный риск: выходят в море на неисправных яхтах или в плохие погодные условия; выполняют прихоти гостей, подвергая опасности и судно, и пассажиров; не рассчитывают свои силы, стоя на вахте по 12 и более часов. Вспомним авиакатастрофу под Смоленском — яркий пример подобных взаимоотношений, правда, из другой области, но подобное случается и в яхтинге.

При найме экипажа я бы рекомендовал владельцам яхт фиксировать на бумаге



Опытный капитан умело управляет парусной лодкой при заходе в узкую гавань Финляндия, 2010 г.

права и обязанности, составлять график работы, отдыха и отпусков команды. В «рабочий» сезон (обычно с 1 апреля по 30 сентября) экипаж находится на борту. В отпуск, как правило, идут в межсезонье. В порту рабочий день составляет 8 часов или разбит на вахты по 4–6 часов, в походе — по 4 часа. Обязательно нужно следить за временем вахт и давать отдых экипажу — это залог вашей безопасности! Опытный капитан перед походом всегда просчитывает все нюансы, и если он считает выход в море невозможным, не настаивайте: в первую очередь он обеспечивает безопасность вам и вашему судну! «Проблемные» судовладельцы — это, как правило, люди, которые недавно купили лодку и только начинают познавать яхтинг; именно им приходят в голову рискованные идеи в походе. Чем опытнее владелец судна (часто понимание приходит на второй или третьей яхте), тем меньше проблемных ситуаций и неоправданного риска, а путешествие доставляет одно только удовольствие! **MBY**

ЛЕТНИЕ
ВЕРАНДЫ
ПЕТЕРБУРГА

подробности по телефону:

8 (812) 920 02 08

В ближайшей перспективе нас ожидает тотальное применение на яхтах планшетных компьютеров



«ТАБЛЕТКИ» ГОТОВЯТ РЕВОЛЮЦИЮ

ДЭВИД МАРШ: Хотите найти оправдание для покупки новенького привлекательного iPad? Можно не беспокоиться — эти планшетные компьютеры скоро полностью изменят нашу яхтенную жизнь.



Следует ли ожидать в скором времени революции в одной из ключевых областей яхтинга? Да, я склонен так думать, к тому же случится это очень скоро. Один из доводов заключается в нововведениях вроде днищевых колонок и джойстиков. Так же внезапно изменилась общая концепция, и многие открытые лодки, кроме самых маленьких спортивных круизеров, обзавелись хардтопами. Цена — еще один двигатель прогресса. Когда стоимость определенного товара падает ниже критической отметки, почти все стремятся этот товар приобрести, по крайней мере — в развитых странах. У кого из ваших знакомых до сих пор нет микроволновой печи или мобильного телефона?

Грядущая революция подразумевает тотальное применение «таблеток». Это вовсе не лекарство от морской болезни, а разновидность планшетных компьютеров вроде iPad или Samsung Galaxy. Если через пять лет вездесущий iPad или нечто похожее не займет место одной из центральных систем управления яхтой, я съем свой старый ноутбук!

Уже сейчас вы можете загружать на iPad навигационное программное обеспечение, и, не сомневаюсь, за этим последует сотня других яхтенных приложений. Как только обмен данными по различным протоколам стандартизирован, ограничить развитие в этом направлении может лишь фантазия разработчиков и желание производителей оборудования (двигателей, навигационных приборов, систем с шиной CAN и т.д.) поучаствовать в экспансии.

Представьте себе потенциальные возможности. Ваш планшет может стать частью системы безопасности яхты: например, лодка будет «оживать» лишь после того, как вы поместите устройство в док-станцию, а двигатели не заведутся, если вы не введете PIN-код на сенсорном экране и не нажмете кнопку «Пуск».

Также несложно составить программу, напоминающую об обязательных и первоочередных проверках: уровня топлива, воды, других важных моментов, за которыми необходимо постоянно следить. Разумеется, для опытной команды наличие iPad не должно стать

главствующим фактором при проведении подобных проверок. Но сегодня «таблетки» наделены крайне дружелюбным интерфейсом и могут существенно помочь следить за тем, чтобы на борту все было в полном порядке, не только новичкам, но и подразделениям верфей, занятым гарантийным обслуживанием.

Как и в случае с «умным домом», освещение на яхте можно настроить под себя, создав различные конфигурации для любого времени суток, будь то день, сумерки или ночь. При выходе в море на экран было бы удобно вывести ключевые показатели бортовых систем: давление, температуру, максимальные и минимальные рабочие значения, — которые будут отображаться на виртуальных приборах в виде гораздо более информативном, чем на привычной приборной панели.

Написать программу, оценивающую в реальном времени расход топлива, остаток горючего в баке и пройденный путь, а затем вычисляющую полный набор показателей, тоже совсем не сложно, ведь в наши дни даже самый скромный автомобильный бортовой компьютер обладает такой возможностью.

Конечно, компания Fairline, создавшая собственную систему контроля Fairline Pilot, доказала, что некоторые из описанных идей можно реализовать и без помощи модного нынче планшета. Например, одна из функций Fairline Pilot позволяет нажатием кнопки активировать режим отхода или швартовки, при которых включается или выключается все необходимое или не используемое в этот момент оборудование. Однако у «таблеток» есть практически неоспоримый набор преимуществ: тысячи высококлассных программистов, универсальный и крайне интуитивный интерфейс, невероятное количество приложений, многие из которых весьма полезны для яхтсменов. А если вспомнить про цену, то, применительно к яхтингу, получается, что планшеты нам отдадут практически даром, даже учитывая стоимость наиболее дорогой модели в Европе — около € 800. Два самых дешевых iPad с великолепными 10-дюймовыми экранами легко справятся с дублированием всех важных систем на вашей яхте, и стоит это будет всего тысячу евро (примерно как 5-дюймовый картплоттер).

Поверьте, грядет революция, и это лишь дело времени! **MBV**



Вильфред Овель
шеф-кондитер

Арам Мнацаканов

Жером Лорье
бренд-шеф

PROBKA family

Семейные рестораны в Санкт-Петербурге



ул. Белинского, 5
+7 (812) 273 49 04



ул. Белинского, 5
+7 (812) 273 49 04



новая итальянская кухня и пицца
ул. Академика Павлова, 5
+7 (812) 234 50 60
+7 (921) 918 69 69



41-й км
Приморского шоссе
+7 (812) 305 32 85



ул. Рубинштейна, 23
+7 (812) 572 28 49



моцарелла бар
потому что мы любим еду
наб. Канала Грибоедова, 64
+7 (812) 310 64 54



моцарелла бар
потому что мы любим еду
Московский пр., 153
+7 (812) 388 14 82



моцарелла бар
потому что мы любим еду
Большой пр. П.С., 13/4
+7 (812) 235 35 21



ул. Большая Морская, 25
+7 (812) 314 64 43

www.probka.org

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Мир моторных яхт как он есть





БОАТ-ШОУ ИЛИ...

На первый взгляд кажется, что снимок сделан в одном из залов большой яхтенной выставки. Но это не так. Открывшийся в Санкт-Петербурге салон катеров Silver занимает площадь 5000 кв. м и является крупнейшей экспозицией подобного рода не только в России, но и в Европе.



Комплекс построен по индивидуальному проекту

Фото: Trend

ИНТЕРВЬЮ МВУ

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



ПЕТР ТЮШКЕВИЧ, чемпион мира по кайтсерфингу: «Многие страдают от безделья, от отсутствия настоящих жизненных интересов. Мне тоже было довольно скучно в институте, но только я не был готов провести пять лет в таком режиме».

Пока его сверстники безо всякого энтузиазма сидели в аудиториях престижных вузов, Петру хватило ума и интуиции понять, что бывает не только прямой и скучный, как железнодорожные рельсы, путь от ненавистного учебного заведения с сомнительным уровнем подготовки до нелюбимой работы, где тебя попросят забыть всё, что преподавали в университете. Он смело «сошел на первой остановке» и начал прокладывать по жизни собственную дорогу, на которой все началось... с титула чемпиона мира по кайтсерфингу



СПОРТИВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ

- Заслуженный мастер спорта РФ по парусу
- Чемпион России по сноукайтингу (2011 г.)
- Чемпион мира по кайтсерфингу (2009 г., фристайл)
- Чемпион мира по кайтсерфингу (2006 г., слайдер)
- Чемпион России по кайтсерфингу (2005 г., фристайл)
- Чемпион России по вейкборду на закрытой воде (2005 г.)
- Неоднократный призер чемпионатов мирового уровня и этапов Кубков мира

В таком ракурсе привычный мир выглядит совершенно иным

Как ты пришел в кайтсерфинг и как вообще люди становятся чемпионами?

Спортом я увлекся рано. В пять лет, когда доступными были только бугельные подъемники, а доски Burton являлись дефицитом, я уже катался на сноуборде. В 12 лет попал в российскую команду по мотокроссу, спустя 4 года увлекся шоссейными гонками. Чем только не занимался... В 14 лет стал чемпионом России по вейкборду на закрытой воде среди взрослых. Виндсерфинг первый раз попробовал на даче в Зеленогорске, а в 16 лет в Испании взял несколько уроков кайта с инструктором в отеле. Спорт развивался быстро, появлялось новое оборудование, и мне это

нравилось все больше и больше. Тренеров в России на тот момент не было, поэтому я катался в основном самостоятельно.

А в 19 лет уже стал чемпионом России...

На самом деле на этап чемпионата России в Анапу я поехал в 18 лет — и сразу выиграл. На следующий день вдруг назначили еще один этап, но мне нужно было возвращаться в школу, и я уехал. Поэтому в итоговый зачет меня не включили. В следующем году я уже выиграл все этапы и стал чемпионом. Жутко обрадовался, почувствовал себя крутым и решил попробовать себя на чемпионате мира.

Конкуренция на мировом уровне оказалась сильнее?

На одном из отборочных этапов я с трудом и большой долей везения занял... 22-е место. И понял, что легких побед больше не будет — соперники катались на совершенно другом уровне. Мне было 19 лет, им по 16, жили они все на Гавайях, катались там с раннего детства и каждый день до заката солнца. А я жил в России и ради регулярных тренировок должен был куда-то выезжать. Большое спасибо моим родителям, которые поверили в меня и помогли попасть в профессиональную команду. Правда, пришлось бросить учебу в университете и уехать из России.

Либо ты выполняешь уникальный элемент, либо нет, и тогда высок шанс получить травму

Как удалось победить ребят, которые с детства буквально ночевали на пляжах?

Сначала я просто смотрел на них и пытался за ними повторять. Каждый год старался участвовать во всех этапах чемпионата мира по кайтсерфингу. Но самое сложное было преодолеть психологический барьер. Было и так, что организаторы соревнований мне давали понять: они не заинтересованы видеть на подиуме



Для Петра кайт — это кайф,
драйв и образ жизни



*Самое сложное
в спорте — это
преодолеть
психологический
барьер*

CV ПЕТР ТЮШКЕВИЧ



Дата рождения:
16.06.1987

**Увлечения (помимо
спорта):**

- выступает в СКА-группе
- выпускает собственную линию одежды
- ведущий собственной программы «Кайт-зона» (канал «Русский Экстрим»), посвященной профессиональному кайтбордингу

Семейное положение:
пока не женат



Любимые места для кайтсерфинга — Маврикий и Тарифа



Гитара — еще одно увлечение Петра

российского спортсмена (спонсоры были из Испании и других стран), и понемногу засуживали почти на всех этапах. Вдобавок я не подходил для кайта по физическим данным: я тяжелее среднестатистического кайтсерфера. Многие из моих соперников весили всего 45–50 кг и ходили на гимнастов: легко прыгали и приземлялись, совершенно не боялись падать. А я весил под 90 кг, а с таким весом каждое падение — это был реальный риск получить травму. В общей сложности на моем боевом счету девять операций под общим наркозом и множественные переломы. Мне требуется специальный кайт, свои именные доски. Иначе никак: стоит мне взять в руки обычный кайт — все рвется и ломается...

Как после неудачного приземления найти силы снова встать на доску и делать трюки?

До 14 лет мне было вообще не страшно, но постепенно, с каждым новым переломом, невольно начинаешь притормаживать. А на чемпионате мира ты должен делать такие сложные элементы, при

которых есть всего два варианта. Либо ты выполняешь элемент и никто кроме тебя его повторить не в состоянии, либо нет — и тогда перелом гарантирован. Ты выбываешь из соревнований на несколько этапов, и в итоге шансов выиграть не остается.

Наверное, непросто было бросить университет и осознанно пойти «против ветра и течения», наперекор стандартной схеме «школа-институт-работа»?

Я учился в модной тогда (и до сих пор) Высшей школе менеджмента Санкт-Петербургского государственного университета. На лекциях смотрел на однокурсников и понимал: большинству из них учеба абсолютно не интересна. Они приходят «для галочки», постоянно смотрят на часы в ожидании, когда можно будет сбежать, живут от сессии до сессии, не стесняясь списывают на экзаменах... Многие страдают от безделья, от отсутствия настоящих жизненных интересов. Мне тоже было довольно скучно, но только я не был готов провести пять лет в таком режиме. Я понял, что в жизни у меня

есть другие, реальные интересы: мне нравился кайт, я мечтал выиграть чемпионат мира. Слава Богу, у меня понимающие родители. Они меня поддержали — и я ушел.

И обратного пути не было: бросив учебу, нужно было доказать, что все это не ради забавы...

Да, я чувствовал этот психологический прессинг. Кое-кто из друзей завидовал: «Тебе повезло, едешь на всю зиму загорать, кататься на кайте — волны, девушки в купальниках...» Но для меня это было вовсе не развлечение. Помню соревнования в Чили. Дует ледяной ветер, телефон не берет, в воде комфортно только дельфинам и котикам. Многие взрослые мне говорили: «Раз уж ты все время тренируешься, значит должен выиграть». Но таких тренировавшихся были тысячи, и свои шансы я оценивал невысоко — процентов в пять. Но надо было бороться, ведь ради этой мечты я бросил университет, уехал из России. В 2009 году я отлично откатал все этапы и просто не оставил выбора судьям. Я стал чемпионом мира.

После такой победы, наверное, трудно продолжать столь же активно выступать?

После победы на мировом уровне сложнее находить внутри себя мотивацию, чтобы продолжать выступать и тренироваться так же интенсивно. В последнее время я больше работаю как инструктор и чаще участвую в показательных мероприятиях.

Расскажи о планах установить рекорд Гиннеса.

Я хочу поставить рекорд дальности перехода на кайте. И решил для этого попробовать пересечь Балтийское море — от Таллина до Хельсинки. Надеюсь стать первым российским спортсменом в экстремальных видах спорта, кто попадет в Книгу рекордов Гиннеса. Думаю, это будет непросто, так как в этих местах случаются частые шторма. С другой стороны, дожидаться полного штиля и ясной погоды я не могу, поскольку кайту нужен ветер.

Редакция МВУ желает Петру удачи в этом и во всех его последующих начинаниях.

PRINCESS 64

Первое, что поражает на борту, — это удивительный простор; затем отмечаешь детали, заметно выделяющие эту яхту среди остальных.

Текст Дэвид Марш Фото Лестер МакКарти







Рядом с креслом рулевого, под крышкой, спрятан полезный холодильник



Рундуки на флайбридже находятся не только под сиденьями, но и под лежаком



Разделение окон в салоне обеспечивает сидящим и стоящим пассажирам прекрасную панораму



Высокий холодильник может ограничивать рулевому обзор в корму



В дополнение к стационарным диванчикам в обеденной зоне есть два изготовленных на заказ стула



Простые швартовные устройства — большие утки, полуклюзы и шпиги



Салон можно частично отгородить от камбуза (справа сверху), раздвинув легкую ширму



Ящики для посуды удобно расположены прямо в сиденьях динетты

Нужно страстно любить яхтинг, чтобы выложить более полутора миллионов евро за лодку, у которой только три каюты (одна из модификаций). Однако достаточно провести на борту Princess 64 всего несколько минут, чтобы отчетливо понять смысл такой траты денег. На этой яхте столько свободного места, что создается ощущение, будто на ней можно путешествовать с гостями неделями — и при этом никто не превратится в раздражительного клаустрофоба.

Именно такое впечатление сложилось у меня на более тесной четырехкаютной модели, планировка которой полностью меняет лодку по сравнению с трехкаютной. Там место четвертой каюты с койками в два яруса отдано под кабинет; в результате на нижней палубе рядом с лестницей образуется просторный холл, из которого можно попасть в остальные каюты и довольно большой дневной туалет. В общем, не могу припомнить ни одного похожего флайбриджного круизера стоимостью € 1,5 млн, где было бы столько всего на борту, но при этом повсюду ощущалось пространство.

Верфь Princess смогла добиться этого частично за счет следования современным тенденциям по увеличению площади остекления. Благодаря ловким стилистическим решениям окна салона не доминируют в надстройке, как это бывает на некоторых лодках, но со стороны все же кажутся чертовски большими. Их нижняя граница находится на уровне спинок диванов, поэтому даже сидящие пассажиры могут наблюдать морские пейзажи. Традиционная мастер-каюта в середине корпуса занимает всю его ширину и оборудована парой поделенных на секции окон по бортам. Одна из секций каждого окна открывается и позволяет владельцу наслаждаться свежим морским воздухом, вместо того чтобы включать на ночь шумный кондиционер.

Обилие места внутри Princess 64 — вовсе не иллюзия. На яхте практически всюду двое могут свободно разойтись. Высота потолка в салоне — два метра, и этот отличный показатель сохраняется в остальных жилых помещениях; разве что санузел в каюте

владельца на 10 сантиметров ниже. Все кровати на борту превосходят размерами те, к которым мы привыкли дома, причем это относится и к одноместным койкам. Можно было бы ожидать, что дизайнеры верфи схитрили и отняли место у ящиков и платяных шкафов. Также есть вариант создать видимость свободного места, например, за счет смещения дверей максимально близко к бортам, урезав размеры кают. Но и тут нас ждал сюрприз: гардеробы и шкафчики местами не просто большие, а огромные. К тому же, под кроватями для хранения вещей предусмотрены удобные ящики. Такой вариант однозначно предпочтительнее распространенного у некоторых производителей метода «скатай постельное белье, отодвинь матрас, подцепи неудобную фанерную крышку (еще один ноготь сломан!) и достань третьей рукой нужную вещь».

Казалось бы, нелепо хвалить такие пустяшные мелочи, как разделители на дне ящиков, не дающие предметам ездить внутри во время качки, но у Princess они установлены повсюду и, похоже, лучшие в индустрии. Планки из оргстекла позволяют увидеть даже самые мелкие предметы, которые никогда не проскользнут под ними, как это бывает там, где установлены хромированные стержни. Именно в этом и заключается основная функция разделителей.

Во многом отличная детализация скрыта от поверхностного взгляда и, к сожалению, остается недооцененной. Взять хотя бы первоклассный и чрезвычайно эффективный звукоизолирующий материал 3 M Thinsulate, который можно обнаружить в моторном отсеке. Помимо него, Princess использует и другой тип плотного изолирующего материала под коврами и настилом палуб, поэтому лодка настолько тихая. Так же легко проглядеть пять пар петель, поддерживающих двери шкафов в каютах. Вы, безусловно, обратите на них внимание, но... лет через пять, когда удивитесь, что двери не перекосило и они прекрасно держатся. А вот хромированные ручки на дверцах холодильника и морозилки точно не останутся незамеченными — больше и лучше этих я, пожалуй, не встречал: дизайнеры верфи, создавая их, на минуточку отказались от утонченных форм.

На яхте можно путешествовать с гостями неделями, при этом никто не превратится в раздражительного клаустрофоба

В скрытых от глаз местах нет ни малейшего признака экономии на материалах или спешки при сборке

Возможно, представители Princess будут утверждать, что качество деревянных деталей и их обработки на всех лодках и всегда было первосортным, но, на мой взгляд, за последние несколько лет оно все же выросло. Да, на борту Princess 64 у тиковых ящиков обошлись без прочного соединения типа «ласточкин хвост», и не стоит ожидать его появления на будущих моделях, если только верфь не поднимет цены хотя бы до уровня Grand Banks. Но, оценивая имеющуюся лакированную мебель и панели, сложно предположить, за счет чего можно еще улучшить их внешний вид.

Внутри просторной 64-футовой лодки мне не удалось обнаружить ни одного недостатка, о котором стоило бы упомянуть, и даже все стыки (например, между полотном дверей и коробками) подогнаны практически идеально. В скрытых от глаз местах я также не нашел никаких признаков экономии на материалах или спешки при сборке. И самый пристальный осмотр днища внутри выявил лишь обычную для британской верфи выполненную вручную высококачественную формовку стеклопластика.

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА И УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Проблема, с которой сегодня сталкиваются все без исключения яхтенные дизайнеры, включая лучших из них, состоит в том, что увеличение размеров кают и появление по инициативе заказчиков предметов роскоши на борту приводит к росту размеров судна до определенного предела, после чего начинает страдать управляемость. Тем не менее, кажется, что Бернард Олесински во время работы над этой моделью руководствовался другими идеями. В итоге получился вместительный флайбриджный круизер, на котором идти одно удовольствие, и даже можно погонять, если у вас есть к этому склонность: со «средними» двигателями Cat C18 мощностью по 1015 л.с. мы смогли разогнаться до 31,2 узла.

Princess 64 действительно не так проворна, как бесподобная Princess 61, которую я тестировал почти десять лет назад; но, принимая в расчет ее размеры внутри и снаружи, остается только удивляться, насколько близки эти лодки. По управляемости Princess 64, несомненно, в числе лучших в своем классе, хотя многие считают, что чувствительность к переключке штурвала и поворотливость вообще

не являются обязательными для большой флайбриджной яхты. Я могу с этим согласиться, но лишь до тех пор, пока погода не испортилась, поскольку в этом случае хорошая реакция 20-метрового судна выходит на первый план, рулевой чувствует себя уверенно и может четко контролировать лодку, спокойно маневрируя между самыми неприятными волнами.

К сожалению, во время нашего теста волны, похоже, взяли выходной: ноябрьский денек выдался солнечным и спокойным. При половинном объеме топлива и с тендером Williams 385 на борту максимальная скорость яхты с двумя 1015-сильными двигателями составила 31,2 узла (другого оборудования и снаряжения не было). Если вы захотите поставить более мощные Cat C18 по 1150 л.с., то теоретически стоит ожидать прироста скорости на два узла, а с моторами Volvo Penta D13 (900 л.с.), наоборот, на два узла меньше. В общем и целом лодка с двигателями Cat прекрасно себя проявила. На любой скорости от 17 узлов и до максимальной дифферент, независимо от использования транцевых плит, составлял 5°, и благодаря этому у Princess 64 широкий диапазон крейсерской скорости. Яхта достаточно тихая; разве что в кокпите немного шумно, но в остальных местах проблем нет. Особенно порадовал главный пост управления — своеобразный оазис тишины, где показания были на 3–4 дБА ниже, чем в середине салона.

В условиях теста при температуре +10 °C и трехбалльном ветре (на ходу по ощущениям было минус 4 °C) судить об эффективности защиты от ветра было тяжело, однако вогнутые ветроотбойники, похоже, справляются с задачей. Обзор с места рулевого на флайбридже не вызывает нареканий, а простая и понятная приборная панель, как и регулируемые кресла, лишь помогают управлять яхтой.

Многие капитаны во время швартовки или в узкостях предпочитают управлять яхтой стоя, и для них откидной валик, позволяющий быстро сменить положение, — вещь незаменимая. Обзорность на главном (нижнем) посту управления хорошая, но не отличная: проблем с фронтальным сектором нет, однако большой холодильник за спиной рулевого и мебель рядом с трапом на флайбридже по левому борту создают «мертвые зоны». Здесь в защиту Princess 64 можно сказать, что лодки длиной более 60 футов с камбузом на главной палубе часто имеют подобную «хворь».



По размеру дневной туалет не сильно уступает санузелу в каюте владельца





Места для вещей в каюте владельца удачно распределены между платяными шкафами и ящиками

Секции окон в мастер-каюте могут открываться

Кровати во всех каютах по размеру больше стандартных

Такую дополнительную каюту можно выбрать вместо открытого кабинета



Помимо бортовых иллюминаторов, в носовой VIP-каюте оборудованы световые люки



ЕСЛИ ПРИГЛЯДЕТЬСЯ ДЭВИД МАРШ

КАЮТА ЭКИПАЖА

Под койками в каюте скрыты шесть отдельных ящиков — даже здесь верфь не стала экономить и делать крышки под матрасами, которые неудобно открывать.



ИНЖИНИРИНГ

Обычно такое удобное расположение фильтров встречаешь только на лодках Fleming или Grand Banks — фильтры находятся достаточно высоко, и топливо легко слить. Обратите внимание на двойные хомуты на каждом шланге.



НОСОВАЯ ПАЛУБА

Высокий уровень детализации носовой палубы включает две крышки рундуков на газовых стойках, ватервейсы для предотвращения скопления грязи в желобках у люков и шланг (в левом рундуке) для обмыва якоря забортной водой.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Все узлы досягаемы, а работу в моторном отсеке облегчают такие удобные вещи, как длинный шланг от крана пресной воды, большой люк для выгрузки двигателя, отстойники топливных баков и звукоизоляция из Thinsulate. Я бы предпочел резиновое покрытие на полу, поскольку от металла больно коленям; но это мелочи, а в остальном все сделано на совесть.





+ Princess теперь применяет светодиоды в ходовых огнях, поскольку по надежности и сроку службы они превосходят обычные лампы

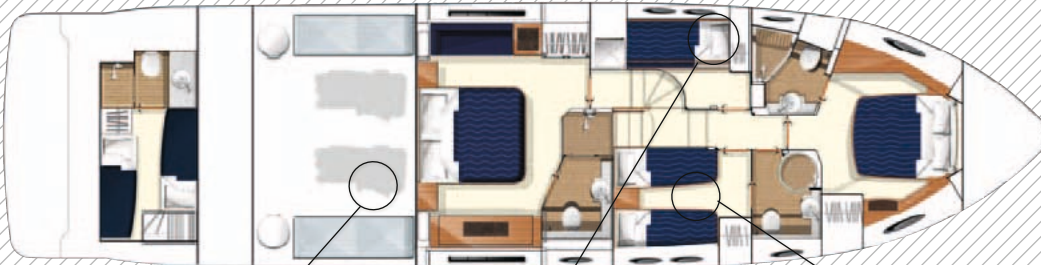
+ Две выдвижные утки по обоим бортам выдержат серьезную нагрузку

- Тонированные стекла выглядят эффектно, но в отдельных случаях могут затруднять обзор

ДОСЬЕ

ДЛИНА 64 Ф (19,70 М)

ШИРИНА
16 Ф (5,03 М)



Верфь предлагает три варианта двигателей: Volvo Penta D13 (900 л.с.), Cat C18 по 1015 и 1150 л.с. С самыми мощными моторами яхта, вероятно, разгонится до 34 узлов.

Вместо четвертой каюты по левому борту может располагаться открытый кабинет, который создает уютный холл на нижней палубе.

На фоне мастер- и VIP-каюты третья гостевая каюта выглядит маленькой, однако там достаточно места и санузел просторный.

ДЛИНА	64 Ф (19,70 М)
ШИРИНА	16 Ф (5,03 М)
ОСАДКА	4 Ф (1,45 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	26 Т ПОРОЖНЕМ, 30 Т ПОЛНОЕ
ЗАПАС ТОПЛИВА	3409 Л
ЗАПАС ВОДЫ	909 Л
КАТЕГОРИЯ RCD	В (Для 16 ЧЕЛОВЕК)

Это вместительный флайбриджный круизер, управлять которым — одно удовольствие, и даже можно закрутить лихой поворот

ВЕРДИКТ

Только положительные отзывы о яхте могут означать, что у нее вообще нет сильных сторон, однако в нашем случае это не так. Princess 64 действительно хороша, однако неверно считать, будто она состоит только из приятных, но отнюдь не обязательных элементов. Очевидно, что эта вместительная яхта обладает исключительно просторными интерьерами, где дышится легко. Для тех, кто любит длительные путешествия в большой компании, такие качества очень важны. Кроме того, играет на руку обилие места для вещей в каютах, и улучшить этот показатель можно, только пересев на лодку большей длины.

Подобная практичность проявляется также в моторном отсеке и кладовке. С виду все выглядит

простым и легким, но присмотритесь — и вы поймете, что все детали логично спроектированы и размещены людьми, понимающими ежедневные потребности в серьезных круизах. На мысли о долгих, протяженных путешествиях наводят и другие характеристики лодки: низкий уровень шума, широкий диапазон крейсерской скорости, отличная динамика и управляемость, способная обеспечить комфорт, даже когда погода не благоволит.

Конечно, на рынке есть более шикарные лодки, чем Princess 64, и менее броские, но когда дело доходит до практики — да-да, я говорю о путешествиях на яхте, — лишь немногие способны сравниться с ней. Яхта действительно сильная во всех отношениях, и это не иллюзия. **MBV**



Трапы на купальную платформу сделаны по обоим бортам, что облегчают швартовку кормой в средиземноморских маринах

Широкая гидравлическая купальная платформа удобна для развлечений

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Поверхность для карт и лоций снабжена прозрачной откидной крышкой, здесь поместятся даже огромные листы

Странно, но система противодействия запотеванию на такой солидной лодке идет как опция

В базе поставляется 12-дюймовый картплоттер, но если переместить дефлекторы справа, то появится место под второй 8-дюймовый дисплей

Превосходные эргономичные рукоятки двигателей Cat обеспечивают четкое управление на любых оборотах

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2xCat C18A, 1150 л.с. при 2300 об/мин, 6 цилиндров, дизель 18,1 л

РЕЖИМЫ	ECO					FAST		MAX
	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2335
Об/мин	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2335
Скорость	17,2	19,2	21,2	23,2	25,2	27,0	28,8	31,2
Дифферент	5,0°	5,0°	5,0°	5,0°	5,0°	5,0°	5,0°	5,0°
Расход	163,7	190,0	235,9	256,4	284,1	322,3	331,9	371,4
Миль/л	0,11	0,10	0,09	0,09	0,09	0,08	0,09	0,08
Дальность	287	276	245	247	242	228	237	229
Уровень шума, дБА								
Пост управления	65	66	67	69	70	72	73	75
Кокпит	79	80	82	82	82	82	83	84
Салон	70	70	71	72	73	75	77	80
Флайбридж	69	70	70	71	72	72	72	73

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 50% топлива, 50% воды, 5 человек на борту, спасательное снаряжение и тендер Williams 385. Температура воздуха +10 °C, легкое волнение, сила ветра при скоростных заездах 3 балла.

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе от £1 198 000 (2x900 л.с.)
от £1 256 000 (2x1150 л.с.)

Кондиционер 73000 BTU	£ 24 200
Система антизапотевания (Eberspacher, 5 кВт)	£ 3825
Каюта экипажа	£ 9850
Тиковое покрытие флайбриджа	включено
Тиковое покрытие боковых проходов	£ 9905
Носовое ПУ	включено
Кормовое ПУ	£ 7400
Купальная платформа (г/п 400 кг)	включено
Электрогидравлический трап	£ 14 250
Стабилизаторы Seakeeper	£ 56 850

КОНКУРЕНТЫ

FAIRLINE SQUADRON 65
Стоимость от £ 1 370 800
Яхта во многом не похожа на Princess 64, и главное различие — организация флайбриджа.

AZIMUT 64
Стоимость от € 1 600 000
Типичная итальянская яхта с гироскопическими стабилизаторами качки и стильными интерьерами.



Игрушки Нейтунa

Техника для развлечений — от тендеров стоимостью под миллион долларов до надувных буксируемых игрушек — способна сделать чартер на яхте незабываемым.

Текст **Фрэнсис и Майкл Ховорт** Фото на первом развороте **Marc Paris Photography**





РЕТРО

Ностальгия с заметной примесью
современных технологий



ART OF KINETIK MAZOKIST

Что это такое?

Генетически модифицированная лодка джентльменов 1920-х годов, скрещенная с ранними моделями Riva gunabout, которой дизайнер — «пластический хирург» — добавил несколько модных штрихов XXI века. Результат — 9,75-метровая Mazokist, построенная из африканского красного дерева и способная разогнаться до 40 узлов. Верфь Art of Kinetik специализируется на заказных деревянных лодках и обещает бескомпромиссный уровень персонификации. Владелец может выбрать планировку кокпита, двигатели и отделочные материалы на свой вкус — даже штурвал изготавливается вручную на заказ. На постройку каждого судна уходит от шести до десяти месяцев.

Чем она так интересна?

Корпус «глубокое V» выполнен по технологии холодной формовки с вакуумным впрыском связующего, и даже на максимальной скорости ход остается мягким и комфортным.

Какова цена?

Начинается от € 400 000.

ИНТЕРНЕТ: www.artofkinetik.com



SCALAR-SPEEDSTER

Что это такое?

Классическая моторная лодка, выполненная из лакированного красного дерева и тика на заказ мастерами-профессионалами, с отделкой и оборудованием по техническим условиям покупателя. Верфь Henningsen & Steckmest строит подобные суда уже более 50 лет. В 1973 году ее владелец Рольф Стэкмест создал отдельный бренд Scalar Yachts и недавно спроектировал Scalar-Speedster.

Чем она так интересна?

Стандартный корпус можно снабдить различными вариантами надстройки — планировка классического тендера с двумя кокпитами напоминает gunabout 1930-х годов (на иллюстрации справа). Другие варианты могут включать шесть посадочных мест, один кокпит с местом для загара на носу и полностью открытую модификацию, идеально подходящую для водных видов спорта.

Какова цена?

От € 120 000.

ИНТЕРНЕТ: www.scalar-speedster.de

HACKER-CRAFT SPORT

Что это такое?

Лодки Hacker-Craft американские мастера строят вручную на заказ уже более века. Создаваемые в XXI веке модели хранят давние традиции в архитектуре, но дизайн и материалы их корпусов самые современные. Модель Sport длиной 7,6 метром с композитным корпусом, изготовленным методом холодной формовки и отделанным красным деревом, смотрится прекрасно. На каждую лодку действует десятилетняя гарантия, и владельцам предлагают различные опции: бензиновые, дизельные или гибридные моторные установки, водометы и прочее. Одна из таких лодок служит тендером на борту яхты Christina O.

Чем она так интересна?

Лодка создавалась как крепкое, маневренное, безопасное и великолепно выглядящее судно с высокой килеватостью в носу и не сильно заглубленной кормовой частью (минимизация осадки). Достаточная высота надводного борта позволяет легко справиться с зыбью, поэтому гостям не грозит холодный душ на пути от яхты к берегу. Чтобы облегчить жизнь команде, лодки оборудуют двухточечной системой подъема, носовым подруливающим устройством, поручнями из нержавеющей стали и дополнительными утками для кранцев. Встроенные ступени и купальная платформа облегчают гостям выход из воды после купания.

Какова цена?

Начинается от \$ 300 000.

ИНТЕРНЕТ: www.hackerboat.com



YACHTWERFT MEYER 7.6 METRE

Что это такое?

Этот открытый тендер длиной 7,6 м с выполненным на заказ дизайном построен для яхты Abeking & Rasmussen Elandess, тогда как стандартная 10-метровая версия используется в качестве тендера для Aviva — суперяхты длиной 69 м, спущенной на той же верфи в 2007 году. Это прекрасный пример работы компании, хотя построена лодка не из дерева, как может показаться на первый взгляд, а из легкого стеклопластикового сэндвича, покрытого лакированным шпоном из красного дерева. Тендер с транцевыми колонками может достигать максимальной скорости 34 узла.

Чем она так интересна?

Элегантный и вместе с тем спортивный дизайн, радующий глаз всякого любящего море человека. Эту мощную лодку с превосходной мореходностью отличает крайне высокая надежность.

Какова цена?

По запросу.

ИНТЕРНЕТ: www.yachtwerft-meyer.de



J-CRAFT TORPEDO

Что это такое?

Смесь классического стиля с современными технологиями от верфи с долгой историей производства крепких лодок, которые хорошо смотрятся на фоне суровой красоты шведского побережья. На создание построенной вручную 12,6-метровой Torpedo конструкторов J-Craft вдохновила Ривьера 1950-х: расслабленная, легкая и уверенная в себе. Один из таких экземпляров строят для 85-метровой суперяхты. Приводы IPS позволяют достичь скорости более 40 узлов.

Чем она так интересна?

Крайне продуманная, приятная на ощупь отделка: так и хочется прикоснуться к качественной коже, затем потрогать блестящую хромированную сталь и первоклассный деревянный шпон на палубе, покрытый 18 слоями лака. Этим летом верфь запланировала спустить на воду другую модель — J-Craft Riviera Runabout Race.

Какова цена?

От € 750 000.

ИНТЕРНЕТ: www.j-craftboats.com

RIVA ОТ МАРКА НЬЮСОНА

Что это такое?

Успешный промышленный дизайнер Марк Ньюсон присоединился к дизайнерам верфи Riva из Officina Italiana Design, чтобы создать обновленную версию классической скоростной лодки Aquariva. Ограниченное производство 22 экземпляров началось в сентябре прошлого года, и продаются они через галерею Лари Гагосьяна — непривычный для яхтенной индустрии дилер. Новый дизайн лодки включает видоизмененный транец, изогнутое ламинированное ветровое стекло, разделенную входную дверь в каюту и отдельные сиденья пилота и пассажира.

Чем она так интересна?

Aquariva от Марка Ньюсона — это продолжение творчества работавшего над автомобилями и самолетами художника, объединяющего дух 1960-х годов с самыми современными тенденциями в яхтенном дизайне. Вместе с наследием Riva вы получаете последнюю модель электронной трансмиссии, а приборная панель и палуба сделаны из фенольных композитов, которые Ньюсон использует для создания своей известной мебели. Этот похожий на дерево ламинат на основе ткани, разработанный в начале XX столетия, стал предшественником стеклопластика. Помимо нержавеющей стали и хромированной латуни, на тендере применен анодированный алюминий.

Какова цена?

Более € 1 000 000.

ИНТЕРНЕТ: www.riva-yacht.com
www.gagosian.com



RIBы

Практичные, но в то же время весьма стильные обитатели яхтенных гаражей



WHITMARSH 11M

Что это такое?

После многих лет работы в индустрии суперяхт и занятий гонками мореходных катеров Джеймс Уитмарш основал собственную компанию по строительству скоростных тендеров.

Чем она так интересна?

Прекрасная управляемость и невероятное ускорение. Два четырехтактных подвесных мотора позволяют разогнаться до 70 узлов, поэтому по-быстрому попасть с судна на берег не проблема. Лодка была представлена на прошлогодней выставке в Монако, уже продано несколько экземпляров.

Какова цена? От £ 182 000

Интернет: www.whitmarsh-ribs.com



NOVURANIA 7-METRE LAUNCH

Что это такое?

Novurania полностью переработала дизайн 6- и 7-метровых разъездных катеров, хотя они и не являются катерами-RIB в строгом смысле: округлый, устойчивый к износу борт не имеет воздушных камер и заполнен пеной; он повышает плавучесть и, как и надувной борт, выполняет функцию кранцев. Дизельный двигатель обеспечивает надежность и совместимость с топливной системой яхт.

Чем она так интересна?

Наличием электрогидравлической носовой аппарели, которая приводится в действие с поста управления. Оказавшись на пляже, рулевой «откидывает» нос, и гости легко сходят на берег — превосходное решение для пожилых людей. Посадку на борт также облегчают съемные поручни по левому борту тендера. Лодку представят публике на выставке в Монако в этом году.

Какова цена?

По запросу.

ИНТЕРНЕТ: www.novurania.com

WILLIAMS TURBOJET 505D

Что это такое?

Легкий, компактный и при этом полностью оснащенный дизельный тендер Turbojet 505D является старшей моделью в линейке Williams Performance. Благодаря великолепной остойчивости и водомету 5-метровая лодка не только развивает скорость 35 узлов, но и может брать на борт семь пассажиров.

Чем она так интересна?

Высокий уровень персонализации без заоблачного ценника. Тридцать всевозможных цветов баллонов, широкий выбор обивочных тканей и неограниченный выбор оттенков пластика обеспечивают уникальность каждого тендера и полное соответствие яхте, на которой он служит. Практически бесшумная система подводного выхлопа позволяет ходить в нетронутых цивилизацией местах, не причиняя беспокойства их обитателям. Британский бизнесмен Тео Пафитис в скором времени получит созданный по его заказу 505D для своей новой Sunseeker 40M.

Какова цена?

От £ 35 000.

ИНТЕРНЕТ: www.williamsjettenders.com



PURE 730S

Что это такое?

Определенно не типичный RIB. Корпус лодки длиной 7,3 м усилен кевларом в зонах с повышенной нагрузкой. Модель сочетает современные технологии производства предельно легких судов и практичную прочную платформу, при этом тиковое покрытие палубы входит в стоимость, а опции включают различные цвета корпуса и варианты монтажа для подъема. Тендер берет на борт до 12 пассажиров, а его корпус, изначально создававшийся для военных целей, прошел интенсивные модельные испытания сначала в опытовом бассейне, а затем на трех полномасштабных моделях. Линейка Pure также включает модели 420, 520 и 575.

Чем она так интересна?

Небольшой вес тендера (546 кг) облегчает его спуск и подъем на яхту, но при этом лодка невероятно прочная и выигрывает от высокой килеватости корпуса.

Какова цена?

По запросу.

ИНТЕРНЕТ: www.pureyachting.com

НА ЗАКАЗ

Несколько великолепных примеров искусства строить тендеры на заказ



VIKAL CUSTOM LIMOUSINE

Что это такое?

Владелец новой 85-метровой суперяхты Derektor Cakewalk заказал три уникальных тендера для своего вместительного гаража, и Vikal Custom Limousine длиной 11,3 м оказался самым интересным из них. Тим Хейвуд создавал его в духе Bentley Continental, а постройка велась вручную на верфи Vikal в Австралии.

Чем она так интересна?

Два турбированных мотора Volvo Penta D6 по 370 л.с. обеспечивают крейсерскую скорость 25 узлов, а максимальная при этом доходит до 50 узлов. Превосходная лодка для поездок на берег в комфортной обстановке.

ИНТЕРФЕТ: www.vikal.com.au



TRIPLE RIPPLE

Что это такое?

Алюминиевая лодка длиной 7,8 м, спроектированная Грегори Маршаллом и построенная McMullen & Wing для Aquos Yachts в качестве тендера для недавно спущенной на воду суперяхты Big Fish. На лодке установлены два дизельных двигателя Yanmar с водометами Hamilton; запас хода на 20 узлах составляет почти 300 миль (максимальная скорость — 30 узлов). Гараж на Big Fish вмещает тендер для длинных переходов, но при необходимости эту лодку можно вести на буксире в условиях океана.

Чем она так интересна?

Желание владельца получить современный инновационный тендер, способный выполнять множество задач, было полностью удовлетворено. На лодке можно отправиться на рыбалку или к месту погружения с аквалангом, а также посещать удаленные бухты. Она одновременно является удобным тендером, спортивным катером и судном, способным ходить на относительно длинные расстояния.

ИНТЕРФЕТ: www.mcmullenandwing.com

TIM TOO

Что это такое?

Это лимузин-тендер длиной 8 м для 61-метровой суперяхты Icon Baton Rouge, созданный Тимом Хейвудом совместно с Yachtwerft Meyer. Верфь разработала внешний дизайн, а Хейвуд по просьбе владельца нарисовал интерьеры с теплой и светлой обстановкой. В итоге тендер может принять на борт 10 гостей и двух членов экипажа, которые будут защищены от ветра и воды, и развивает максимальную скорость 33 узла. Поскольку тендер хранится на палубе, где место ограничено, пришлось подогнать его размеры под судно-носитель.

Чем она так интересна?

Несмотря на размер, лодка легко управляется и живо реагирует на команды рулевого, а на борту много элементов комфорта.

ИНТЕРФЕТ: www.yachtwerft-meyer.de



TT RAHAL

Что это такое?

Карбоновый 6-метровый шаттл Pascoe с подвесными моторами, построенный для суперяхты Feadship (46,5 м, 2003 г.).

Чем она так интересна?

Владелец и капитан яхты заказали особенный тендер с отличными ходовыми характеристиками и небольшим весом. Верфь Pascoe принялась за работу над карбоновой лодкой. Одним из ограничивающих факторов была небольшая грузоподъемность крана на суперяхте, но снаряженный тендер с подвесным мотором Honda на транце весит всего 840 кг. Из других отличительных черт лодки можно назвать карбоновую отделку консоли, сделанный на заказ чехол для двигателя, электронную систему управления, аудиосистему, определение местоположения тендера, расшитую обивку и самоскладывающиеся стропы. Все это означает, что у суперяхты есть вместительный и крайне практичный тендер.

ИНТЕРФЕТ: www.pascoeinternational.com



НА ПРЕДЕЛЕ

Самые быстроходные, красивые
и привлекательные тендеры сезона



MAORI 50

Что это такое?

Превосходный итальянский тендер длиной 14,5 м, созданный Оберданом Чименти в сотрудничестве с Trident Marine. Множество опций позволяют получить полностью индивидуальную лодку. Недавно новый тендер Maori 37 был передан болгарскому владельцу 45-метровой суперяхты Bennetti.

Чем она так интересна?

Четкие линии и необычный мужественный вид делают Maori жемужиной среди остальных тендеров.

Выбор между приводами Арнесона и водометами, а также бензиновыми и дизельными двигателями от 350 до 600 л.с. означает, что от этой лодки стоит ожидать потрясающих ходовых характеристик.

Какова цена?

От € 600 000

ИНТЕРНЕТ: www.maoriyacht.com



DALE 23

Что это такое?

Лодка с превосходными данными от британской верфи, чьи открытые моторки Nelson закрепили за собой титулы чемпионов по мореходности. В композитном корпусе с применением карбона, отформованном по технологии вакуумного впрыска связующего, стоит двигатель VW с транцевыми колонками, и эта лодка способна обеспечить вполне приличную скорость. Планировка кокпита определяется по желанию заказчика.

Чем она так интересна?

Тем, как ведет себя на воде. За неприметной внешностью скрывается мощное судно, развивающее устойчивый ход до 42 узлов и прекрасно сохраняющее контакт с водой. Заходите на борт, усаживайтесь и командуйте рулевому «Полный вперед!». Только не забывайте покрепче держаться.

Какова цена?

От £ 80 000.

ИНТЕРНЕТ: www.dalnelson.co.uk

DYMAX SHUTTLE TENDER

Что это такое?

Легкая и узкая двухместная лодка длиной 5,45 м с выдающимся разгоном и максимальной скоростью более 40 узлов. Это смесь традиционного качества и современных композитов, включающих дерево, пенополиуретаны, эпоксидные смолы и материалы с армирующим волокном, дающая легкое, прочное и скоростное судно. Недавно была представлена 8,5-метровая модель.

Чем она так интересна?

Быстрая лодка, на которой можно лихо добраться из пункта «А» в пункт «Б». Мощный турбированный двигатель вместе со скоростным водометом позволяют ей легко справляться с волнами и крутыми виражами.

Какова цена?

От € 48 000.

ИНТЕРНЕТ: www.felleryachting.de



GOLDFISH 36 P1 SUPERSPORT

Что это такое?

Это крепкий, построенный вручную норвежский RIB с марафонским потенциалом, хотя, благодаря максимальной скорости 80 узлов, лодка неплохо справляется и со спринтерскими дистанциями. Эти лодки производят из высококачественных композитов на основе стекло- и углепластика, повышающих структурную целостность конструкции и ходовые характеристики.

Чем она так интересна?

Уникальным дизайном корпуса с небольшим углом ходового дифферента. Лодка точно управляется на малых скоростях, а значит отлично подходит на роль тендера, который доставит пассажиров с комфортом даже в ненастную погоду. Если вы хотите отойти подальше от своей суперяхты, то этот тендер без проблем доставит вас куда угодно.

Какова цена?

От € 300 000 до € 600 000

ИНТЕРНЕТ: www.goldfishboat.com



RAL PROJECT

Что это такое?

Лодки типа runabout, выпускаемые ограниченными сериями, достигающие максимальной скорости 40 узлов, и каждая из них отличается уникальной формой. Концепцию этих тендеров предложил 21-летний французский бизнесмен Доделэнд, производит их верфь Frauscher, а облик двух первых экземпляров создал французский художник Ксавье Вейа. Изображенная на иллюстрации лодка RAL5015 имеет расцветку International Blue Klein, которую создал другой художник — Ив Кляйн, тогда как второй корпус называется RAL Blue Sky. Три других тендера будут выставлены на парижском аукционе ArtCurial, даты которого еще не определены.

Чем она так интересна?

Лучшие тендеры выглядят как произведения искусства, и лодки RAL как раз к таким и относятся.

Какова цена? Стартовая стоимость на аукционе € 180 000–200 000

ИНТЕРНЕТ: www.johndodelande.com



WATERCAR PYTHON

Что это такое?

Производители заявляют, что это самый быстрый в мире автомобиль-амфибия, развивающий скорость 93 км/ч на воде и 201 км/ч на суше, разгоняясь до сотни всего за 4,5 секунды. С корпусом на основе полиэфирных композитов и устойчивых к коррозии деталей он не является конверсией существующих моделей, а построен полностью на заказ. Владелец может выбирать цвет корпуса, модель двигателя и внутреннюю планировку. На фотографии показан прототип Python, но уже принимаются заказы на серийные корпуса.

Чем она так интересна?

Реальной возможностью доставки пассажиров от двери до двери — от стоящей на якоре в бухте суперяхты до ресторана на прибрежных холмах.

Какова цена? От \$ 200 000.

ИНТЕРНЕТ: www.watercar.com

СУБМАРИНЫ

Разглядывайте кораллы, находясь на борту этих удивительных мини-субмарин

TRITON 1000/2

Что это такое?

В этой субмарине двухкорпусной конструкции два человека могут погружаться на глубину до 300 метров. Подготовка пилота включает тренировки на симуляторе и круглосуточную поддержку пользователей. Одна из таких субмарин есть на борту суперяхты Trinity Mine Games, а новая модель 3000 может брать на борт троих и опускаться на глубину до 1000 м.

Чем она так интересна?

Из полностью прозрачного пассажирского купола открывается панорамный фронтальный и нижний обзор, что позволяет вам рассматривать красивейшие коралловые рифы. Погружения теперь можно совершать одно за другим, так как пассажиры могут меняться через верхний люк, когда субмарина всплывает, — для этого ее больше не требуется поднимать на палубу.

Какова цена?

От \$ 1 700 000.

ИНТЕРНЕТ: tritonsubs.com



SMARTSUB FOUR.2

Что это такое?

Двухместная субмарина длиной 4,2 м из композитных материалов на основе эпоксидной смолы, соответствующая стандартам Международной морской организации (ИМО) и действующим правилам ведущих классификационных обществ. Электроника ограничивает глубину погружений 50 метрами, хотя промышленная версия аппарата способна опускаться на 200 м. Благодаря сенсорным дисплеям и джойстику управлять подводной лодкой достаточно просто.

Чем она так интересна?

С комфортом расположившись в шикарных кожаных креслах, пилот и пассажиры могут наблюдать за подводным миром, находящимся прямо у их ног. На поверхности субмарина может также использоваться в качестве дополнительного тендера, развивающего скорость пять узлов. Цифровые фото- и видеокамеры позволяют сохранить память о подводных приключениях.

Какова цена?

От € 650 000, включая подготовку пилота.

ИНТЕРНЕТ: www.dmsunit.com

SEAMAGINE PEARL

Что это такое?

Двухместная минисубмарина, способная в стандартном режиме погружаться на 150 м, но опционально этот предел можно увеличить до 300 или даже 900 м. Эта проверенная в деле модель длиной 4,5 м и высотой 2,3 м является уже седьмым поколением аппарата. Открывающийся купол позволяет пассажирам и пилотам легко проникать внутрь. Трехместная версия Ocean Triumph может опускаться на глубину от 450 до 900 м и более.

Чем она так интересна?

Субмарины Pearl в общей сложности провели под водой более 10 000 часов и доказали свою надежность. В стандартном режиме погружение может длиться до шести часов. Производители заявляют, что под водой лодка неизменно сохраняет горизонтальное положение без крена и дифферента.

Какова цена? От \$ 990 000.

ИНТЕРНЕТ: www.seamagine.com



U-BOAT WORX C-EXPLORER

Что это такое?

Новая глубоководная субмарина от компании U-Boat Worx, разработанная в пару к успешной модели C-Quester. Подводные лодки этой линейки могут опускаться до 1000 м, неся на борту от двух до пяти пассажиров и оставаясь под водой до 18 часов. Прочный прозрачный панорамный купол обеспечивает практически полный круговой обзор. Показанная на иллюстрации двухместная C-Explorer способна погружаться на 100 м.

Чем она так интересна?

Впечатляющей рабочей глубиной, надежностью, вместимостью, кондиционированием воздуха и достаточной подвижностью. Субмарину можно оснастить опциональными HD-видеокамерами, манипуляторами и управляемыми подводными устройствами (ROV). Пакет «люкс» включает роскошные сиденья, холодильник для вина и док-станцию для плеера iPod.

Какова цена? От € 653 000.

ИНТЕРНЕТ: www.uboatworx.com

АКВАБАЙКИ

Подходящие аппараты, чтобы закладывать виражи на скорости и веселиться с друзьями

ДОСКА С ВОДОМЕТОМ POWERSKI

Что это такое?

Скрестите доску для серфинга с вейкбордом и традиционным аквабайком — и вы получите что-то подобное — игрушку с водометом, способную нести райдера по гладкой воде на скорости до 56 км/ч. Доску придумал серфер Роббер Монтгомери; при массе всего 84 кг она оснащена двигателем мощностью 45 л.с., а управление осуществляется посредством гибкой стойки с модульной рукояткой, где находятся акселератор, спидометр, индикатор уровня топлива и аварийный выключатель.

Чем она так интересна?

Эта игрушка подходит всем, на ней весело учиться ездить. Прекрасно подходит для яхтенного гаража, так как нет проблем с хранением.

Какова цена?

От € 9999.

ИНТЕРНЕТ: www.powerski.com



KAWASAKI JET SKI ULTRA 300LX

Что это такое?

Наиболее мощный аквабайк из линейки Jet Ski с богатым набором «фишек» и хорошим запасом мощности. Вес собственно гидроцикла составляет 472 кг.

Чем она так интересна?

Этот аппарат оснащен электронными дросселями, регулирующими солидную мощность 221-киловаттного двигателя. Исключительно мощная машина с корпусом, снабженным стабилизирующими спонсонами, способна обеспечить острые ощущения. Но если отвлечься от гонок, то на этом аквабайке можно хорошо покататься с семьей или друзьями вокруг острова или бухты — гидроцикл оборудован сиденьями для трех человек. Объем багажных отделений составляет 212 литров, а значит, вы можете отправиться на пустынный пляж с полным набором провизии для ланча.

Какова цена? От € 14 999.

ИНТЕРНЕТ: www.kawasaki.eu

SEA-DOO RXT-X AS 260 RS

Что это такое?

Эта топовая модель аквабайка концерна BRP оснащена регулируемой системой амортизации сиденья, позволяющей максимально использовать преимущества корпуса на волне, сводя к минимуму усталость райдера. Гидроцикл оснащен комфортным спортивным сиденьем, фирменной системой iBR (Intelligent Brake & Reverse, интеллектуальное торможение и задний ход) и встроенным секундомером.

Чем она так интересна?

Мощь и управляемость последней модели Sea-Doo удовлетворит любого адреналинового «наркомана». Экипажу яхты аквабайк тоже понравится, поскольку его подвеску можно настроить не только под определенного райдера, но и под условия на воде, сделав игрушку универсальной.

Какова цена? От £ 16 649.

ИНТЕРНЕТ: www.brp.com



YAMAHA WAVERUNNER VXR

Что это такое?

Новая модель WaveRunner VRX 2011 года — это скоростной двухместный аквабайк для любителей ощутить прилив адреналина.

Чем она так интересна?

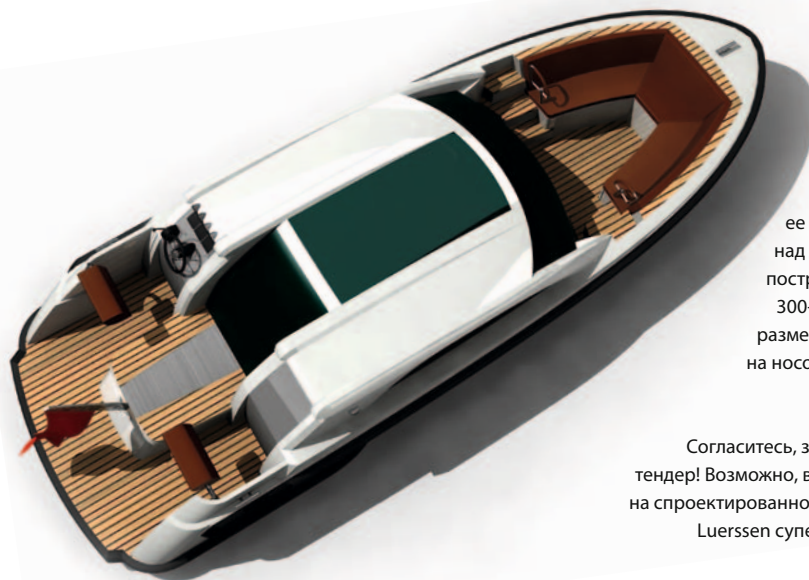
Проверенный временем умеренно килеватый корпус с несколькими скулами обеспечивает точное управление и захватывающую езду. Эргономичные сиденья превосходно поддерживают райдера при ускорении и в крутых виражах. Это серьезная машина для опытных гонщиков, хотя новички тоже без труда осваивают VRX. Если вам хочется просто не спеша прокатиться, для этого предусмотрены два подстаканника и небольшой «бардачок». 16-клапанный двигатель объемом 1812 см³ (DOHC) обеспечивает постоянную мощность, быстрый разгон и, по словам представителей компании, «непревзойденный уровень эффективности».

Какова цена? От £ 12 999.

ИНТЕРНЕТ: www.yamaha-motor.co.uk

КОНЦЕПТЫ

Едва сошедшие с чертежных досок дизайнерские проекты, которые определяют стандарты следующего сезона



VRIPACK LIMO TENDER 25

Что это такое?

Разработанная Vripack моторная лодка, являющаяся уменьшенной копией (1:9) несущей ее яхты переходного режима движения Heesen 5500, над дизайном которой работал Франк Лаупман. Судно построено из композитных материалов и оборудовано 300-сильными моторами Volvo Penta, а на борту могут разместиться шесть пассажиров. Сиденья расположены на носовой палубе, а на корме, позади поста управления, обустроена купальная платформа.

Чем она так интересна?

Согласитесь, здорово иметь полностью повторяющий вашу яхту тендер! Возможно, впервые эта великолепная идея была реализована на спроектированной Джоном Банненбергом и построенной на верфи Luerssen суперяхте Carinthia VI (теперь The One). Limo Tender — достойный образец искусства.

ИНТЕРНЕТ: www.vripack.com

PASCOE SL10 LIMOUSINE

Что это такое?

Быстрый тендер для суперяхт, построенный из стеклопластика на основе эпоксидной смолы и сэндвичевых конструкций с пенным наполнителем, способный взять на борт 16 гостей и двух членов экипажа.

Чем она так интересна?

TSL10 — безопасное, быстрое, сухое и комфортабельное судно с шестью надежными креслами на палубе и каютой, откуда открывается хороший обзор. Опционально лодку можно оборудовать двумя постами управления, что оценят владельцы яхт, любящие постоять за штурвалом. Два стационарных дизельных мотора Yanmar обеспечивают хороший запас скорости, по желанию тендер можно оснастить гибридной системой.

ИНТЕРНЕТ: www.pascoeinternational.com



RES-Q-TENDER 5.5M

Что это такое?

Жесткий, одобренный СОЛАС тендер, разработанный Vripack и Тимом Флемингом из компании Voating Matters. Лодка имеет алюминиевый корпус и палубу, а также съемный надувной баллон-борт, и может использоваться для обслуживания судна-носителя. Пассажиры сидят и лежат в корме, а вдоль обоих бортов организованы проходы для безопасной загрузки и разгрузки тендера. Пост управления размещен ближе к носовой части, и у рулевого сохраняется отличный обзор даже при выходе на глиссирование.

Чем она так интересна?

Этот маленький, но крепкий тендер можно использовать для различных целей. Он безопасный, удобный, не требует специального ухода и не создает проблем с хранением. Первую модель спустят на воду в этом году.

ИНТЕРНЕТ: www.boatingmatters.com



TENDER SHIPYARD 7.4

Что это такое?

Тендер длиной 7,4 м, построенный для 53-метровой суперяхты Baglietto Berkut. Дизайн лодки создан Филиппом Кабонем, прежде разработавшим линейку Tresco Tender. Для производства специализированных тендеров Кабон основал новую верфь, где и построили эту лодку с корпусом из углепластика с применением эпоксидных смол, имеющим покрытую тиком палубу. Первый корпус должны были спустить на воду, когда материал готовился к печати.

Чем она так интересна?

Будучи легкой и удобной, лодка вмещает до 12 пассажиров и идет с такой загрузкой на 35 узлах. Хардтоп демонтируется, внутренние конструкции складываются, чтобы тендер мог без проблем поместиться в гараж Berkut.

ИНТЕРНЕТ: www.tendershipyard.com



BOSTON WHALER 370 OUTRAGE YACHT TENDER

Что это такое?

Специальная версия многофункциональной лодки 370 Outrage, рассчитанная на работу в качестве тендера для суперяхты.

Чем она так интересна?

Не одно поколение яхтсменов успело оценить главное преимущество лодок Boston Whaler — они всегда безопасно доставят вас домой с потрясающей скоростью (три подвесных мотора Mercury Verado обеспечивают скорость почти 50 узлов). В «тендерной» версии Outrage увеличены сиденья в кокпите, и по периметру корпуса идет дополнительный привальный брус. Центральная консоль 370 Outrage пользуется особенно хорошей репутацией у любителей спортивной рыбалки. В новой версии вместо садка для приманки можно опционально установить «летнюю кухню» (электроплита и дополнительный холодильник), но для хранения удилищ и снастей на борту остается достаточно места, поэтому гости вполне могут половить рыбу. Маленькая каюта позволяет при необходимости переночевать двоим.

ИНТЕРНЕТ: www.whaler.com



WAJER & WAJER OSPREY 34

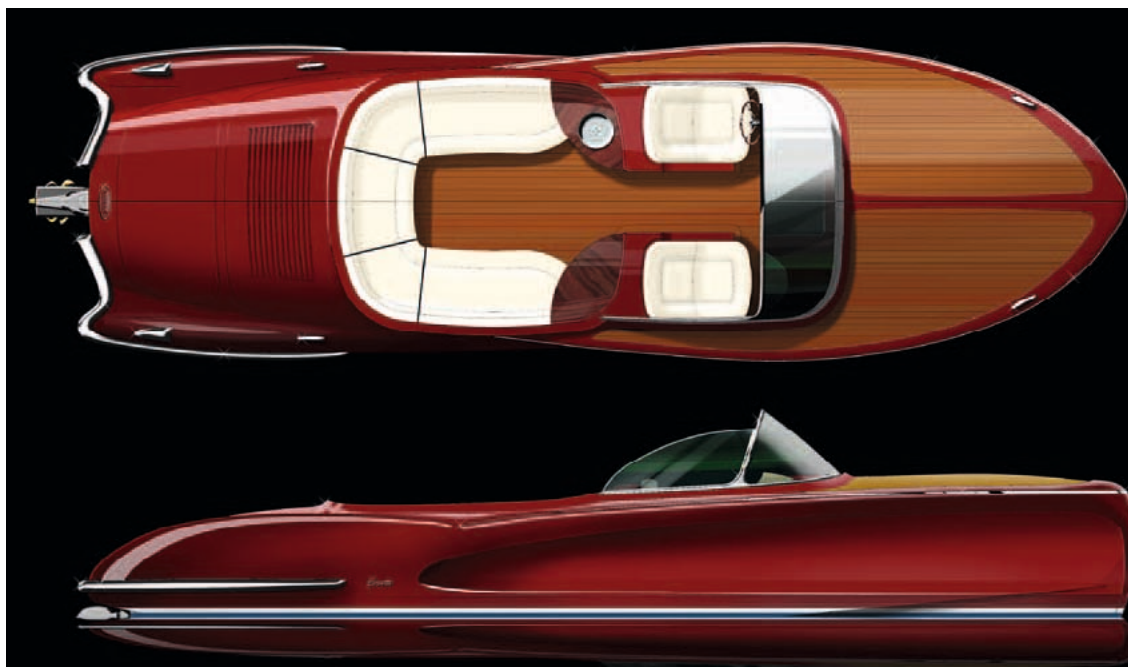
Что это такое?

Недавно представленная голландской верфью Wajer & Wajer лодка стала кульминацией начавшегося в 2008 году процесса разработки в тесном сотрудничестве с Vrijsack and Van Oossanen & Associates. Особое внимание было уделено поведению лодки на волне с целью снизить слеминг и повысить комфорт пассажиров. Внизу оборудован туалет и небольшой камбуз, а два мотора мощностью по 260 л.с. обеспечивают максимальную скорость 30 узлов (есть возможность поставить один 165-сильный двигатель). Модель Osprey 34 пользуется не меньшим успехом, чем Osprey 37.

Чем она так интересна?

Глубокий защищенный кокпит обеспечивает пассажирам безопасную поездку, а откидная купальная платформа облегчает посадку с кормы.

ИНТЕРНЕТ: www.wajer.nl



WERNER 28

Что это такое?

Разработанный Тео Вернером для Holland Yachtbouw стильный и узнаваемый тендер длиной 2,8 м, призванный стать альтернативой катеру-RIB.

Чем он так интересен?

Вспоминая лодки gunabout прошлого века, можно заметить, что в дизайне Werner 28 просматриваются черты классического автомобиля Chevrolet Corvette 1958 года выпуска. «В нем легко узнать заднюю часть Corvette, характерное ветровое стекло, кокпит пилота и изогнутую панель приборов», — рассказывает Тео Вернер. Это отличная мужская игрушка, которая, по всей видимости, способна завоевать и внимание женщин.

ИНТЕРНЕТ: www.werneryachtdesign.com

ИГРУШКИ

Интересные игрушки — от надувных трамплинов до подводных буксировщиков

ICON A5

Что это такое?

Двухместный самолет из карбона и стеклопластика с напоминающим спортивный автомобиль кокпитом. Пилот Кирк Хокинс вместе с бизнесменом и инженером Стином Стрэндом создали в Южной Калифорнии компанию Icon Aircraft, чтобы воспользоваться преимуществами новой категории прав «спортивный пилот». Длина самолета 7,3 м, ширина при сложенных крыльях всего 2,4 м. Запас хода аппарата 300 миль, а максимальная скорость — 120 миль/ч.

Чем он так интересен?

Достаточно легкий для подъема на борт суперяхты, и вам не понадобится особенное топливо — двигатель работает на бензине или авиационном керосине. Взлетать можно с воды или с суши.

Какова цена?

Стоимость от \$ 139 000.

ИНТЕРНЕТ: www.iconaircraft.com



SEABREACHER X

Что это такое?

Скоростная лодка в форме акулы, способная нырять, переворачиваться в воздухе и быстро менять направление. Последняя модель от Innespace (модель J имеет форму дельфина) оснащена 260-сильным двигателем, разгоняющим лодку до 80 км/ч на поверхности и до 40 км/ч под водой. Видеосъемка с закрепленной на плавнике камеры передает картинку на жидкокристаллические экраны пилота и пассажира, а во «рту» устроен иллюминатор. Отличная игрушка, особенно если включить музыку из фильма «Челюсти» и погоняться за купальщиками.

Чем она так интересна?

Обеспечит хороший выплеск адреналина любителям экстрима. Лодка может уйти на метр под воду, чтобы затем полностью выскочить над поверхностью. Рулевая система имитирует движения хвоста акулы, а специальным образом настроенный выхлоп издает утробный рык. Сумасшедшая, но забавная игрушка.

Какова цена? От \$ 85 000.

ИНТЕРНЕТ: www.seabreacher.com

HOVPOD SPX

Что это такое?

Второе поколение судов на воздушной подушке от Reaction International, специально разработанных для требовательного рекреационного рынка. Лодка обладает крепким, устойчивым к ударам корпусом, высокой плавучестью — не тонет, даже заполненная водой, а материал юбки практически не подвержен разрыву и износу. Судном легко и интересно пользоваться, оно безопасное, надежное и неприхотливое в обслуживании. Лодка с тремя пассажирами может идти над спокойной поверхностью воды со скоростью более 70 км/ч. Hoverpod уже стала популярной игрушкой на некоторых суперяхтах (одна такая лодка есть на 50-метровой Ricciotti Exuma).

Чем она так интересна?

На Hoverpod удобно подходить к берегу по мелководью, где обычному тендеру закрыт путь из-за подводных скал. Кроме того, судно не вредит морским обитателям, так как выхлоп идет в воздух, а винт не может повредить кораллы и других обитателей моря.

Какова цена? От £ 20 000

ИНТЕРНЕТ: www.hovercraft-hovercraft.com



BLADEFISH SEAJET 5000

Что это такое?

Индивидуальное моторизованное устройство для дайверов и snorkлеров. Этот небольшой аппарат позволяет пловцу двигаться под водой без напряжения, погружаться на глубину до 40 м и плавать на одной зарядке до двух часов с максимальной скоростью 5 км/ч. По нашим сведениям, в гараже одной из суперяхт хранится целая дюжина таких буксировщиков.

Чем она так интересна?

Вы можете использовать аппарат на глубине и на поверхности, регулируя его плавучесть от нейтральной до слегка отрицательной, что позволит легко нырять в акваланге или без него. Буксировщик интересно, несложно и весело использовать. С ним вам больше не придется выгребать против течения, поэтому газ из баллона будет расходоваться гораздо медленнее, а на одном вдохе через трубку вы сможете проплыть под водой еще большее расстояние.

Какова цена? £ 600.

ИНТЕРНЕТ: www.bladefish.co.uk



FREESTYLE CRUISER

Что это такое?

Надувная горка, изготавливаемая на заказ для суперяхт. Она производится из винила Firmatex с использованием технологии сварки горячим воздухом и сопровождается пятилетней гарантией. Каждая горка снабжена специально просчитанными проставками, снижающими до минимума контакт с корпусом. Когда мы впервые увидели такую горку на 51-метровой Oceanco Lazy Z, то, как и большинство людей, подумали: именно такую штуку мы всегда хотели испытать. Теперь все больше суперяхт обзаводятся подобными игрушками.

Чем она так интересна?

Хорошее развлечение для людей любого возраста. Существует множество способов съезжать в воду, и вы можете разогнаться до весьма возбуждающей скорости. Членам экипажа горка тоже нравится, поскольку ее легко хранить, устанавливать и перемещать.

Какова цена? Около \$ 1850 за метр высоты.

ИНТЕРНЕТ: www.freestylecruiser.com

THE SEA POOL

Что это такое?

Собственный частный океанский бассейн рядом с кормой вашей суперяхты. Sea Pool разработан в компании Hensaw Inflatables и снабжен тонкой 1,5-миллиметровой сеткой, которая не позволяет морским животным проникать внутрь. Бассейн может быть любых размеров и включать «якорные» крепления, спасательные концы и опциональный трап из нержавеющей стали.

Чем она так интересна?

Отличная вещь, с которой вам больше не придется беспокоиться о детях или плохо плавающих гостях, забравшихся далеко от яхты. Кроме того, он прекрасно защищает от медуз.

Какова цена?

От £ 10 635 за бассейн 5×5 м.

ИНТЕРНЕТ: www.henshaw.co.uk



TRIAK

Что это такое?

Безопасный и устойчивый 5,5-метровый каяк-тримаран с закруткой грота, асимметричным спинакером и «чулком» (снаффером) для его постановки. Корпус из стеклопластика и карбоновая мачта делают судно очень легким — всего 45,5 кг.

Чем она так интересна?

Замечательная игрушка для новичков в парусном деле — если ветер стих и затруднительно вернуться к яхте, можно спустить паруса и достать весло. Лодка устойчивая, безопасная, легко управляется и хорошо подходит для исследования речушек и ручьев в защищенных бухтах.

Какова цена?

От \$ 5499. Возможен подбор цвета корпуса для соответствия вашей яхте.

ИНТЕРНЕТ: www.triaksports.com

AQUA STAR AS1 SEA SCOOTER

Что это такое?

Представьте себе симбиоз старомодного водолазного шлема и современного PWC — и вы получите AS1, позволяющий отправиться под воду даже новичкам. Управляется эта маневренная игрушка устройством, похожим на мотоциклетный руль.

Чем она так интересна?

Позволяет легко совершить погружение на глубину до 12 м, где вы сможете нормально дышать и двигаться со скоростью около 6 км/ч. Существует двухместная версия AS2, в которой возможно переговариваться с напарником.

Какова цена?

\$ 16 950 за AS1 и \$ 22 950 за AS2.

ИНТЕРНЕТ: www.aquastarscooters.com



ИГРУШКИ КАПИТАНОВ

Без каких водных игрушек и тендеров немислим этот яхтенный сезон? Мы попросили капитанов суперяхт раскрыть секрет, что у них хранится в гараже.

Текст **Фрэнсис и Майкл Ховорт**



LAZY Z

Капитан Джеймс Ноулс



Что хранится у вас

в гараже? Шестиметровый RIB Nautica; тендер Prestige длиной 3,5 м; два трехместных аквабайка Yamaha; доски для серфинга, вейкбординга и вейкскейтинга, трикборды, водные лыжи, более 20 надувных игрушек и, что самое важное, горка!

Что из этого наиболее популярно у гостей?

Именно горка, причем для гостей любого возраста: они используют ее почти так же часто, как и команда. Весьма востребованы и другие надувные буксируемые игрушки, и мы даже создали специальный трек для гонок.

Что доставляет больше всего проблем?

Из-за постоянного пользования надувными игрушками больше всего приходится иметь дело с проколами. Мы подсчитали, что во время

активных чартерных дней некоторые предметы используются по семь часов, и случайные проколы при таком режиме вполне объяснимы. Как-то один из членов экипажа съехал с горки в надувном шаре. Когда он выбрался из него на воде, его лицо было слегка зеленым. Другой потерял плавки, носясь на буксируемой за катером «ватрушке». Да, это происходило во время чартера, и гости все видели!

Какие еще игрушки вы бы хотели? Гости и команда становятся все более бесстрашными и хотят попробовать себя в чем-то новом. Неплохо бы обзавестись регулируемым трамплином для прыжков на вейкборде.

Какие новые игрушки вы можете представить себе в будущем? Более компактные и скоростные подводные буксировщики.

Досье Lazy Z Длина 54 м, верфь Oceanco, 1997 г., 12 пассажиров. Брокер: Camper & Nicholson. www.camperandnicholsons.com. Регион чартера: зимой — Карибский бассейн, летом — Средиземное море. Стоимость от \$ 239 000/нед.

PARAMOUR

Капитан Шон Хенсон



Что хранится у вас в гараже?

Два скутера Yamaha, 6-метровый тендер Novigratia с 4-тактным подвесником 115 л.с.; 10-метровый Jupiter с двумя 225-сильными подвесными моторами; водные лыжи, вейкборды, ниборды, два жестких двухместных каяка с рулями, два надувных каяка, восемь надувных «сосисок», «бананы»

и другие буксируемые игрушки; шесть комплектов оборудования для дайвинга плюс компрессор, снаряжение для рыбалки и сноркелинга, два велосипеда.

Что из этого наиболее популярно у гостей? Тендеры с моторами, поскольку их можно использовать для самых разных развлечений.

Что доставляет больше всего проблем? Наши инженеры

не очень любят аквабайки. Вы сильно удивитесь, узнав, как далеко гости могут забираться на них в мангровые заросли или вылетать на пляж, азартно выкручивая ручку газа.

Какие еще игрушки вы бы хотели? Интересно было бы иметь мини-субмарину; гараж у нас достаточно велик, чтобы поставить туда одну. Также порадовал бы виртуальный гольф. Мне нравится устраивать гонки на радиоуправляемых яхтах, катерах и гидропланах. Мы можем сделать гоночную трассу с плавучими буйками и линией финиша.

Какие новые игрушки вы можете представить себе в будущем?

Учитывая темпы технического прогресса и миниатюризации, думаю, что скоро мы увидим ныряющие гидропланы.

Досье Paramour Длина 42,6 м, верфь CMN, 2002 г. (рефит в 2007 г.), 10 пассажиров. Брокер: Fraser Yachts, www.fraseryachts.com. Регион чартера: зимой — Карибский бассейн, летом — Средиземное море. Стоимость от \$ 140 000/нед. на Карибах и \$ 135 000/нед. на Средиземном море.



Тендеры с моторами наиболее популярны, поскольку их можно использовать для самых разных развлечений



MAJESTIC

Капитан Майк О'Нилл



Что хранится у вас в гараже?

Два тендера-RIB Nautica; два аквабайка Yamaha Waverunner; два каяка Hobie, две доски для виндсерфинга, водные лыжи, ниборд, вейкборд, рыболовные снасти, многочисленные надувные

буксируемые игрушки, восемь комплектов снаряжения для дайвинга.

Что из этого наиболее популярно у гостей?

Чаще всего используются аквабайки. Это быстрые и маневренные игрушки, с которыми гости могут справиться самостоятельно без необходимости привлекать членов экипажа. Аквабайки дают гостям ощущение свободы.

Что доставляет больше всего проблем?

Они же и доставляют! Предельно четкие инструкции: не приближаться к купальщикам, не уходить из зоны видимости с яхты, — видимо, смывает прилив адреналина, когда гости жмут на газ. В результате матросам приходится гоняться за ними на тендере и возвращать в безопасную акваторию.

Какие еще игрушки вы бы хотели? Под водой можно столько всего увидеть, поэтому я бы предпочел беспилотные подводные аппараты с телекамерами.

Какие новые игрушки вы можете представить себе в будущем? Могу представить, что дети будут играть друг с другом в сетевые трехмерные виртуальные игры в специально оборудованных комнатах на яхтах в разных концах света.

Досье Majestic Длина 61,2 м, верфь Feadship, 2007 г., 12 пассажиров. Брокер: Burgess, www.burgessyachts.com. Регион чартера: зимой — Карибский бассейн, летом — Средиземное море. Стоимость от € 378 000/нед.



EXUMA

Капитан Адольфо Орка



Что хранится у вас в гараже?

Два тендера Castoldi (4 и 7 м); катер на воздушной подушке Novrod; аквабайк Sea-Doo RXT 215, джип-амфибия Ivesco; буксировщики SeaBob, электромoped Matra, велосипеды, водные лыжи, снаряжение для снорклинга, вейкборды, надувные игрушки.

Что из этого наиболее популярно у гостей? Подводные буксировщики и аквабайки, поскольку ими легко и весело управлять. Судно на воздушной подушке любят гости, желающие посетить удаленные места, где нет дорог.

Что доставляет больше всего проблем? Сложнее всего с нашим джипом-амфибией. Он весит более 2600 кг, его нелегко постоянно

спускать и поднимать. Но он незаменим в местах, где нет прокатных автомобилей!

Какие еще игрушки вы бы хотели? Боже, вы действительно думаете, будто мне еще что-то нужно? Гидроплан, пожалуй, пригодился бы!

Какие новые игрушки вы можете представить себе в будущем?

Ограничения на использование двухтактных двигателей вынудят людей перейти на электрические игрушки вроде Sea-Doo. Думаю, по тем же причинам наберут популярность и совсем маленькие мини-субмарины.

Досье Exuma Длина 50 м, верфь Picchiotti, 2010 г., 12 пассажиров. Брокер: Fraser Yachts, www.fraseryachts.com. Регион чартера: зимой — Карибский бассейн, летом — Средиземное море. Стоимость от €175 000/нед.



PANTHALASSA

Капитан Грэг Батлер-Дэвис



Что хранится у вас в гараже? Два катера-RIB Pascoe Shuttle по 6,3 м; RIB Achilles длиной 5,5 м с мотором Yamaha 90 л.с.; две парусных динги Laser; четыре буксировщика Cayago F7 SeaBob; два аквабайка Yamaha Waverunner; скутер Jet Ski; три комплекта для кайтсерфинга, шесть аквалангов, две доски для серфинга, четыре вейкборда, четыре пары водных лыж, надувной трамплин, 20-футовый надувной матрас, надувной бассейн и куча буксируемых игрушек.

Что из этого наиболее популярно у гостей? Подводные буксировщики SeaBob, ведь это игрушки в стиле Джеймса Бонда.

Что доставляет больше всего проблем? Проблем с игрушками у нас нет, а вот буксировщики иногда заставляют посмеяться. Они ведь гораздо более мощные, чем думают люди, и поездка может закончиться потерянными плавками или купальником.

Какие еще игрушки вы бы хотели? Гидроплан или вертолет, чтобы быстро перемещать гостей с места на место.



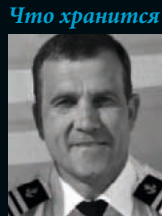
Какие новые игрушки вы можете представить себе в будущем? Индивидуальные реактивные комплекты для полетов в воздухе, над водой и, возможно, под водой. Вот это будет совсем по-бондовски, как у настоящего агента 007!

Досье Panthalassa Длина 56 м, верфь Perini Navi, 2010 г., 12 пассажиров. Брокер: Camper & Nicholsons, www.camperandnicholsons.com. Регион чартера: зимой — Карибский бассейн, летом — Средиземное море. Стоимость от \$ 200 000/нед.



SOLEMATES

Капитан Глинн Смит



Что хранится у вас в гараже? Два построенных на заказ тендера Vika длиной 7,5 м; оснащенный под спасательную лодку тендер; два трехместных аквабайка Yamaha Waverunner; два буксировщика SeaBob; шесть комплектов подводного снаряжения, множество рыболовных снастей, два мощных серфборда; клюшки для гольфа и биоразлагающиеся мячи; два двухместных каяка; трамплин, буксируемый «банан», три радиоуправляемых гоночных шлюпа; водные лыжи разных размеров, вейкборды и многочисленные надувные игрушки.

Что из этого наиболее популярно у гостей? Пользуется спросом все, но гости непременно хотят попробовать доску для серфинга с водометом, поскольку многие до этого ничего подобного не видели.

Что доставляет больше всего проблем? К счастью, все игрушки на борту новые, поэтому трудностей с ними пока не было. Только

подводные буксировщики SeaBob постоянно сдергивают с гостей купальные костюмы, заставляя их смущаться!

Какие еще игрушки вы бы хотели? Мы весьма избалованы. Если я хочу новую игрушку, владелец позволяет ее приобрести и доставить на борт как можно скорее, поскольку нам поручено обеспечивать гостям самые лучшие впечатления от чартера.

Какие новые игрушки вы можете представить себе в будущем? Думаю, что самым большим потенциалом обладают индивидуальные мини-субмарины. Были бы весьма интересны небольшие аппараты, которыми можно управлять с минимальной подготовкой, способные опускаться метров на двадцать, где еще достаточно светло. Представляю нечто похожее на SeaBob с пилотом.

Досье Solemates Длина 60 м, верфь Luerssen, 2010 г., 12 пассажиров. Брокер: Luxury Yacht Group, www.luxuryachts.com. Регион чартера: зимой — Карибский бассейн, летом — Средиземное море. Стоимость от € 340 000/нед.



Sessa C54 *уикенд на борту*

Мы отправляемся к берегам Сицилии, чтобы ближе познакомиться с производением искусства итальянской верфи Sessa.

Текст Дэвид Марш Фото Sessa и Дэвид Марш





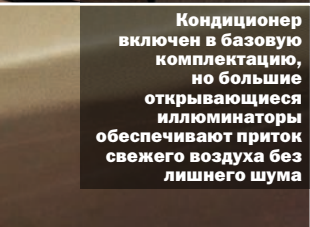
*С54 демонстрирует гармонию
формы и функции — дизайнеры
действительно над этим
поработали*



Ворсистый ковер скрывает традиционный для лодок Sessa приятный дубовый пол



Непосредственно рядом с диванчиком оборудовано зеркало в полный рост



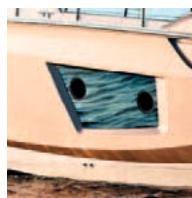
Кондиционер включен в базовую комплектацию, но большие открывающиеся иллюминаторы обеспечивают приток свежего воздуха без лишнего шума



Холодильник с морозилкой встроен под столешницей, и места для необходимых предметов на камбузе предостаточно



Широкая двуспальная кровать в носовой VIP-каюте



Воздух

Зеркальное остекление и такие иллюминаторы предотвращают перегрев воздуха в каютах

Вечерняя жара еще не спала, когда я сошел с пассажирского парома, доставившего меня из Милаццо, что на Сицилии, к Липари — самому крупному из небольших вулканических островов, составляющих Эолийский архипелаг. Я приехал сюда не для официального теста, поскольку похожую флайбриджную Sessa 54 мы уже тщательно обкатали. На этот раз мне предстояло провести на борту C54 пару дней, совершая короткие прогулки вокруг этих живописных островов, лежащих на расстоянии около 30 миль севернее Сицилии. Спокойное, необременительное плавание взамен формальных тестовых часов должно было позволить мне по-настоящему почувствовать лодку.

Как бы мы ни старались оценить все плюсы и минусы лодки во время обычного теста, иногда, экстраполируя ситуацию на повседневную реальность, лучше всего понять ее сильные и слабые стороны можно только пожив на борту. То, что на первый взгляд кажется пустяшным неудобством, на сотый может вызвать крайнее раздражение, и наоборот.

Оставив в стороне технические детали, я должен пояснить, чем же так интересен этот эксперимент. Sessa не единственная верфь, создающая фантастически выглядящие спортивные круизеры: современные производители сегодня готовы расширять границы дизайна больше, чем когда-либо. Хотя, на мой взгляд, Sessa и другие верфи разделяет пропасть — дизайнерам Кристиану Гранде и Массимо Радичи невероятным образом удается переносить яркую индивидуальность надстроек дальше, на собственно корпуса. В жизни блестящий корпус C54 «серебристый металл» — цвет подчеркивает его динамичные линии — впечатляет гораздо больше, чем на фотографиях. Прекрасное оформление встроенных в корпус двойных иллюминаторов может вызвать зависть конкурентов, чьи иллюминаторы выглядят нелепо воткнутыми в корпус. И так ли много вы встречали интересных бортовых иллюминаторов, гармонично вписанных в общий дизайн судна? Для меня C54 — это не только практичная лодка, но и произведение искусства.

Итак, вернемся к нашей задаче. Что можно сказать про Sessa C54 после нескольких проведенных на борту дней? Из положительных качеств, пожалуй, прежде всего, стоит отметить чрезвычайную легкость в управлении и превосходную маневренность круизера, который особенно просто швартовать кормой — стандартная практика в средиземноморских маринах, и Липари здесь не исключение. Даже когда на борту всего двое: я и всегда готовый помочь капитан-венцианец Симон, — швартовка проходит невероятно легко. Как и близкая флайбриджная Sessa 54, эта яхта оборудована установками Volvo Penta IPS900 с 700-сильными двигателями, управляемыми с помощью удобного джойстика, что позволяет ей выполнять на малых ходах маневры, похожие на балетные па. Вместе с тем я обнаружил, как отзывчиво и точно C54 с днищевыми колонками реагирует на перекладку штурвала, даже лучше, чем с привычными мне транцевыми, поэтому часто пользовался штурвалом вместо джойстика.

Не менее приятное впечатление оставила практичная планировка палуб C54. Из кокпита на огромную гидравлическую купальную платформу ведут ступени по обоим бортам, что крайне удобно при швартовке кормой, когда приходится бегать из-за нехватки рук. При наличии на купальной платформе тендера преимущество двух проходов еще нагляднее. То же касается и широких, покрытых тиком боковых проходов, невысокого фальшборта с высоким крепким релингом, что чаще встречается на траулерах или более крупных спортивных круизерах. Но инженерам Sessa удалось применить все эти важные детали, ничуть не навредив созданному Кристианом Гранде изысканному стилю. Добавьте к этому полезный рундук на транце, открытое швартовное оборудование, поручни, жизненно важные для

Основные достоинства —
чрезвычайно легкое управление
лодкой и ее превосходная
маневренность



находящихся на купальной платформе людей, — и вы получите лодку, которую мне было так просто швартовать и с которой в спокойных условиях легко справится даже однорукий капитан.

Так же легко обозначить и самые раздражающие особенности C54. Кто-то решил, что ручки на платяных шкафах и больших ящиках должны находиться строго по центру дверки, а не как обычно, с краю. Прием, без сомнения, стильный, но ведь это просто деревянные дверки на яхте, а не стальные двери банковских сейфов, и они естественным образом могут немного перекашиваться. В результате, чтобы закрыть большинство крупных дверок, приходилось сначала сильно нажимать на ручку и затем ударить по косяку двери у жестких пружинных защелок снизу и сверху. Кроме того, расположенные в центре ручки требуют двойного усилия при открывании двери, а выбранные Sessa жесткие защелки при этом оказывают ощутимое сопротивление. К концу путешествия я уже по-всякому клял эти ужасные двери.

Мне бы хотелось больше рассказать о том, как C54 ведет себя на воде. К сожалению, на нашей лодке, оказавшейся первой в серии, стояли не оптимальные гребные винты. В итоге 700-сильные двигатели Volvo Penta D11 недобирали около 300 об/мин — слишком много для IPS, чьи винты-тандем на таком режиме не достигают максимума КПД. Учитывая, что на Sessa 54 с флайбриджем с таким же корпусом и моторами мы разогнались до 32,3 узла, верфь обозначила максимальную скорость C54 порядка 34 узлов, принимая во внимание меньшее водоизмещение и воздушное сопротивление спортивного круизера. Странно, но C54 не оказалась такой же быстрой, как Sessa 54. Полагаю, причина может крыться в гидродинамически тяжелых винтах, из-за которых двигатели не развивают полных



Корма

На корме устроена огромная купальная платформа, удобный рундук и полезные поручни

оборотов, или головная лодка, как это случается, оказалась несколько перетяжелена. Можно полагать, что с правильными винтами и расчетным водоизмещением C54 будет вести себя не хуже или даже лучше. А управлять Sessa C54 было одно удовольствие: яхта хорошо слушалась штурвала и создавала ощущение настоящего спортивного судна.

За проведенное на борту C54 время я получил два неожиданных урока. Впервые зайдя на лодку, я обнаружил в гальюне своей каюты зловещный знак — ведро с водой, стоящее рядом с унитазом. Так сложилось, что мой приезд совпал с выходом из строя насоса пресной воды, и ведро в туалете временно заменяло автоматическую систему спуска воды. Естественно, не работали и душевые, так что мыться приходилось на причале ледяной водой. Этот урок показал, что жаркое сицилийское солнце за день достаточно нагревает воду в длинном, смотанном в бухту шланге, чтобы один человек смог помыться — нужно лишь быть первым в очереди!

Второй урок, который, увы, случился позже, преподавал изобретательный Симон. Он выяснил, что с помощью берегового шланга можно создать давление в бортовом водопроводе и запитать душевые, вставив его в горловину для заправки пресной водой на транце. Свершилось — из кранов снова идет теплая вода!

После нескольких дней, проведенных на борту C54 в неторопливом путешествии вокруг красивейших Эолийских островов, я с приятным удивлением констатирую: оно того стоило, невзирая даже на поднимающееся из-за неудобных дверок артериальное давление. И я считаю большим достижением, что лодка с таким ярким и экспрессивным дизайном наглядно демонстрирует возможность гармонии формы и функции, — конечно, если дизайнеры действительно над этим поработают. MBY



Широкий навес над кокпитом в жарком климате однозначно стоит своих денег (£ 5000)

C54 на полной скорости идет вокруг чудных Эолийских островов



При всей внешней элегантности лодки боковые проходы здесь из числа самых безопасных в классе



ДОСЬЕ



ДЛИНА 53 Ф (16,2 М)

ШИРИНА 15 Ф (4,7 М)

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДЛИНА 53 Ф (16,2 М)

ШИРИНА 15 Ф (4,7 М)

ОСАДКА 4 Ф (1,40 М)

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 21,3 Т ПОРОЖНЕМ;

23,6 Т ПОЛНОЕ

ЗАПАС ТОПЛИВА 2000 Л

ЗАПАС ВОДЫ 640 Л

КАТЕГОРИЯ RCD «B» (ДЛЯ 14 ЧЕЛОВЕК)

ДИЗАЙН МАССИМО РАДИЧЕ (SESSA),
КРИСТИАН ГРАНДЕ

ДВИГАТЕЛИ 2xVOLVO PENTA D11, 700 Л.С.

ПРИ 2350 ОБ/МИН, 6 ЦИЛИНДРОВ, ДИЗЕЛЬ 10,8 Л

ДВИЖИТЕЛИ VOLVO IPS 900

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ ОТ € 840 000





БОЛЬШОЙ «ОБМАНИЩИК»

Новая Ferretti 720 привлекает внимание спортивной внешностью, но удачной ли она получилась внутри?

Текст Алан Харпер Фото Ferretti



*Ferretti продолжает
сглаживать традиционную
угловатость форм более
мягкими линиями*

**В центре салона расположен
обеденный стол в стилистике
суперяхт, но вокруг него
мало свободного места**





Такие изогнутые формы выглядят эффектно, но камбуз визуально стесняет салон



Кокпит накрыт широким свесом флайбриджа, а трап туда широкий и безопасный



Камбуз можно полностью изолировать от гостей

Есть много причин, чтобы захотеть съездить в итальянский городок Рапалло в мае. Марина Карло Рива в это время полна яхт и жизни. На берегу еще не жарко, а море спокойное и уже не слишком холодное. Находясь в море, при хорошей видимости даже можно разглядеть снежные шапки на горных вершинах. Обрывистая береговая линия, таящая множество скрытых бухточек и красивых заливов, отлично подходит для яхтинга. Черная расщелина на берегу в нескольких милях к западу обозначает вход в Портофино. В наши дни этот городок более известен стоимостью чашки капучино, чем неизменно открыточной красотью.

Однако мы туда и не собирались. На борту Ferretti 720, презентация которой состоялась накануне вечером, мы шли в обратном направлении на юго-восток, вдоль побережья к базе Ferretti в Ла Специя. Переход короткий, но приятный; по пути мы миновали Портовенере — другой приятный своей стариной древний порт, столь же красивый, как Портофино, но исторически более интересный. Находясь в стороне от избитых маршрутов, он избежал участи места отдыха миллионеров, в которое превратился его ближайший сосед.

Как и другие недавние модели верфи, эта лодка выглядит немного иначе, поскольку Ferretti продолжает смягчать традиционную внушительную угловатость форм более скругленными и утонченными линиями. Прежде их лодки давали конкурентам фору по скорости, но с виду не казались быстрыми. Теперь в экстерьере появляются новые для Ferretti спортивные черты, и новая внешность, похоже, рассчитана на более молодых покупателей. На мой взгляд, в силуэте яхты даже просматривается что-то английское, хотя мощное тонированное стекло на огромном флайбридже, бесполезное



Тент

Этот тент поставляется в базовой комплектации, выдвигается вручную и складывается под радарную арку. Команде нужно научиться быстро его ставить, а в остальном конструкция аккуратная.

для рулевого и загорающих, выдает итальянцев с головой, как и кажущееся сплошным бортовое остекление надстройки.

Оформление интерьеров первой Ferretti 720 включает серо-коричневую лакировку, светлую кожу (обивка, вставки), отделку из древесины дуба и занятно выложенный дубовыми панелями пол на главной палубе — весьма современно и в то же время пригодно для проживания.

Главный пост управления настолько вынесен в нос, что, по заявлению верфи, на лодке получилась самая длинная — от транца до лобового стекла — главная палуба в классе. Это интересно, поскольку она не ощущается такой уж большой. Много лет сотрудничающий с Ferretti выдающийся дизайнер Джанни Зуккон пояснил, что верфь сознательно приняла решение разрабатывать эту лодку как младшую в линейке моторных яхт, вместо того чтобы позиционировать ее как самый крупный флайбриджный круизер. Именно поэтому появился закрытый камбуз со сдвижной дверью, отделяющей команду от гостей. Также это объясняет и наличие весьма длинного по сравнению с другими 70-футовыми яхтами обеденного стола поперек салона. В итоге мы имеем салон как на суперяхте, но действительно ли для него хватает места? Ведь стол и стулья занимают так много площади, что вокруг сложно перемещаться. Внутренние изгибы надстройки, придающей Ferretti 720 спортивный вид, создают особое настроение в салоне, но не добавляют объема. А взгляд неизменно упирается в переборку камбуза, особенно при закрытой двери.

Однако по другую сторону этой двери идея «большой яхты» реализована успешнее. Отдельная зона включает открытый камбуз, удобную динетту и просторную ходовую рубку с бортовой дверью, через которую экипаж получает доступ ко всей яхте, не беспокоя гостей (хотя гости, чтобы попасть



Флайбридж включает две зоны: за столом на просторных диванах в кормовой части можно перекусить, любясь морем...



...а впереди — позагорать и поболтать с капитаном. Ветровое стекло здесь не особенно помогает

Звукоизоляция выполнена отменно: на посту управления и в мастер-каюте вы услышите лишь звуки бурлящего кильватерного следа



Проектируя Ferretti 720, дизайнеры поставили на спортивную внешность

в каюты, должны здесь проходить). Помещения экипажа — две маленьких каюты с тремя койками и санузел — находятся в корме, туда попадаешь через люк под сиденьем в кокпите.

Планировка нижней палубы соответствует принятым для яхт этого класса нормам. На миделе расположена каюта владельца, выполненная по высоким стандартам верфи: с большими окнами, обилием места вокруг широкой кровати и роскошной ванной комнатой, занимающей большую часть пространства по правому борту. Тут есть отдельный туалет, изящная чаша умывальника прямо под иллюминатором и довольно смелая душевая кабина с прозрачными стеклянными стенками — еще одно доказательство того, что Ferretti стремится привлечь молодых покупателей. Эта каюта вполне могла быть позаимствована у 80-футовой лодки, и итальянцы рассчитывали именно на такой эффект. Для столь впечатляющей мастер-каюты нужно было откуда-то взять место, и, похоже, основной вклад внесла носовая VIP-каюта. Это удобные апартаменты, с традиционным для Ferretti качеством и вниманием к деталям; но если про каюту владельца можно сказать, что ее перенесли с более крупной яхты, то VIP-каюту явно взяли с лодки поменьше. Этот эффект менее заметен в гостевых каютах с двумя раздельными кроватями, хотя та, что по правому борту, потеряла в пространстве из-за трапа и бортовой палубы, поэтому гости захотят поселиться там в последнюю очередь. В более просторной каюте левого борта могут стоять две раздельные кровати или одна широкая queen size.

На ходу на яхте приятно находиться. Не помешали бы дополнительные поручни внутри, но боковые проходы и трап на флайбридж достаточно безопасные. Флайбридж поистине огромный: на лежаках свободно устроятся человек шесть, а с поста управления открывается хороший обзор. Звукоизоляция выполнена отменно; инженеры всё тщательно рассчитали, и единственное, что вы услышите в рубке и даже в каюте, — это звуки бурлящего кильватерного следа.

Сэндвичевая конструкция с наполнением из пенного материала и вакуумный впрыск связующего в матрицу (самая большая модель Ferretti, где задействована эта технология) обеспечивают корпусу высокую прочность — на ходу он не скрипит и не трещит. Все новые лодки Ferretti теперь



Шкаф

Это пространство можно не использовать или приладить простую дверку на петлях. Но Ferretti выбрала более дорогое решение в каюте владельца — шкаф для вещей выдвигается, как спичечный коробок.

При одной стойке ветрового стекла обзор на главном посту управления достаточно хороший



Гости скорее предпочтут каюту по левому борту, где высота потолка составляет два метра





ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДЛИНА 71 Ф (21,79 М)	ДАЛЬНОСТЬ (С УЧЕТОМ 20% РЕЗЕРВА) 273 МИЛЬ ПРИ 22,4 УЗЛА
ШИРИНА 18 Ф (5,70 М)	255 МИЛЬ ПРИ 27,2 УЗЛА
ОСАДКА 6 Ф (1,85 М)	246 МИЛЬ ПРИ 31,2 УЗЛА
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 57 ТОНН (ПОЛНОЕ)	ПАССАЖИРЫ 8 ЧЕЛОВЕК В 4 КАЮТАХ
ЗАПАС ТОПЛИВА 5000 Л	КОМАНДА 3 ЧЕЛОВЕКА В 2 КАЮТАХ
ЗАПАС ВОДЫ 990 Л	КАТЕГОРИЯ RCD «А» (ДЛЯ 20 ЧЕЛОВЕК)
ДВИГАТЕЛИ 2xMTU 10V 2000 M93 1524 Л.С.	ДИЗАЙН ZUCCON/FERRETTI
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 34 УЗЛА	СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ ОТ €2 890 000 (2x1381 Л.С.)
КРЕЙСЕРСКАЯ СКОРОСТЬ 22-30 УЗЛОВ	ОТ €2 950 000 (2x1524 Л.С.)

укомплектованы электронной системой ZF Steer Command (см. МВУ № 5, 2010), позволяющей гораздо лучше проходить крутые повороты. Ferretti 720 не стала исключением: управлять лодкой даже на волне было легко, она точно выполняла повороты, сохраняя небольшой крен. Транцевые плиты работали эффективно, и эмпирически мы установили, что для достижения максимальной скорости воде их лучше немного опустить. Больше всего в системе Steer Command, позволяющей управлять рулями независимо, мне нравится, что на режиме глиссирования штурвал, как у автомобилей, сам становится в прямое положение. Также весьма полезен и джойстик, но он уже числится в списке опций.

Моторный отсек Ferretti 720 спроектирован великолепно — прекрасный пример продуманной конструкции. Топливные баки расположены поперек корпуса между двигателями и жилыми помещениями, чтобы обеспечить дополнительную звукоизоляцию.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По двум галсам средняя максимальная скорость составила 34 узла, причем уровень шума по всей лодке оставался очень низким — звук двигателей можно различить лишь в салоне. Яхта разогналась довольно резко и показала себя уверенной и мягкой круизной машиной, которая одинаково легко оставляет мили за кормой как на 20, так и на 30 узлах.

Побережье к югу от Рапалло, где деревушки национального парка Чинкве-Терре гнездятся на утесах, можно назвать самым красивым в Северной Италии. Шпиль церкви Сан-Пьетро на мысе указывал нам путь к Ла Специя. Сбросив скорость и повернув под мраморные стены церкви, мы почувствовали, что ветра не было — дул лишь легкий бриз, а взору открылись цветные домики Портовенере, на которые смотрит замок XII века. Одинокая моторная яхта ошвартовалась в миниатюрной марине среди прогулочных лодок, ее пассажиры наслаждались прекрасной погодой в начале сезона и чашечкой капучино по сносной цене.

Этот маленький порт — подлинная жемчужина Итальянской Ривьеры, и здесь наша эффектная, выглядящая спортивной Ferretti 720 чувствует себя как дома, пусть даже ее планировка с претензией на «большую яхту» может подойти не всем. **МВУ**

Каюту владельца будто перенесли с яхты большего размера, а душевая кабина с прозрачными стенками выглядит весьма интересной



Санузел в VIP-каюте, как и сама каюта, совсем небольшой



В ванной комнате владельца светло и просторно

THE
MOTOR BOAT



Vol. I.—No. I.

THURSDAY, JULY 14th, 1904.

One Penny.



High-Class
MOTOR-BOATING
CLOTHING.

**WATERPROOF
GARMENTS**

for Ladies and Gentlemen, and suitable for every climate and purpose.

**MOTOR-BOAT MATS
and COVERS.**

**MOTOR - BOATING
RUGS.**

**INDIA - RUBBER
BOOTS** and Requisites of every description.

Illustrated Catalogue of Motoring and Motor-Boating Clothing, post free.

**THE NORTH BRITISH
RUBBER CO., LTD.,
CASTLE MILLS, EDINBURGH.**



МВУ как часть европейской истории

Прошлое и настоящее журнала, ставшего свидетелем бурного развития водно-моторного спорта и яхтенного рынка в Европе.

Текст **Антон Черкасов** Фото **МВУ, Getty Images**

К концу XIX столетия двигатели внутреннего сгорания прочно обосновались во многих отраслях промышленности ведущих европейских держав. На улицах городов Германии, Франции и Великобритании автомобили неумолимо вытесняли конные экипажи, а моторные суда всех типов и мастей наглядно демонстрировали свое преимущество в скорости над парусом. На рубеже веков в Старом и Новом Свете случился настоящий «моторный» бум на фоне соперничества за скорость на воде: судостроители и судовладельцы поголовно грезили о таких наградах, как Кубок Хейлза за пересечение Атлантики, Золотой Кубок Американской ассоциации моторных лодок и Кубок Хармсворта.

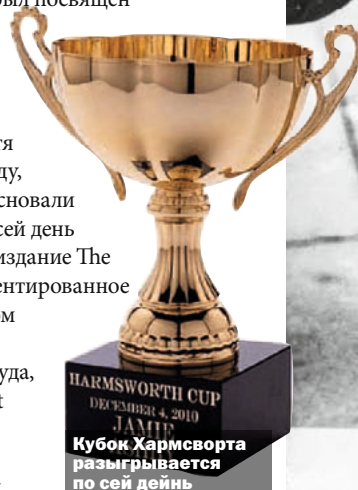
Альфред Чарльз Уильям Хармсворт, известный также под именем лорда Нортклиффа, сыграл заметную роль в развитии водно-моторного спорта Великобритании. Свою карьеру Хармсворт начинал внештатным журналистом, а позже основал газету *Answers to Correspondents*, ставшую первым шагом к созданию всемирно известной издательской империи *Amalgamated Press*. Будучи страстным приверженцем скорости — на земле, воде и в небе, — лорд Нортклифф в 1903 году учредил международный приз, который позже получил название Кубка Хармсворта и доставался победителям в скоростных состязаниях моторных лодок — не лодкам, не гонщикам, но странам.

Интерес исконно морской нации к модному и престижному увлечению

Первый номер The Motor Boat вышел в 1904 году в ответ на растущий интерес исконно морской нации к «моторкам»

«моторками» неуклонно рос, и в ответ на это в 1904 году издательство *Temple Press* выпустило первый номер *The Motor Boat*, с которого и началась история современного МВУ. Рассчитанный на активных, увлеченных морем и моторными судами людей журнал состоял из 40 печатных полос, половину которых занимала реклама. Идеолог и первый главный редактор *The Motor Boat* Джордж Шарп безошибочно очертил миссию и аудиторию издания, сделав упор не только на материалы о новых лодках, но и на практические аспекты их эксплуатации, включая путешествия. Например, в июльском выпуске 1904 года корреспондент описывал переходы в проливе Солент и предостерегал яхтсменов: «На берегу встречаются дурно воспитанные отдыхающие, любимым развлечением которых является бросание камней во все проплывающие мимо объекты».

В начале века на страницах журнала стали появляться владеющие лодками или участвующие в гонках царственные особы. Среди них был испанский король Альфонсо с двумя 28-футовыми катерами *Thornycroft*, король Сиам (Тайланда) и его катера *Saunders* и *Thornycroft*, русский император Николай II, заказавший два тендера для одной из своих яхт, и владеющий 61-футовой яхтой король Вюртембурга. Перед Первой мировой войной журнал печатался еженедельно и был посвящен исключительно судам с двигателями внутреннего сгорания. Спустя 15 лет, в 1920 году, в *Temple Press* основали отдельное и по сей день существующее издание *The Motor Ship*, ориентированное главным образом на крупные коммерческие суда, а *The Motor Boat* отныне фокусировался на прогулочных

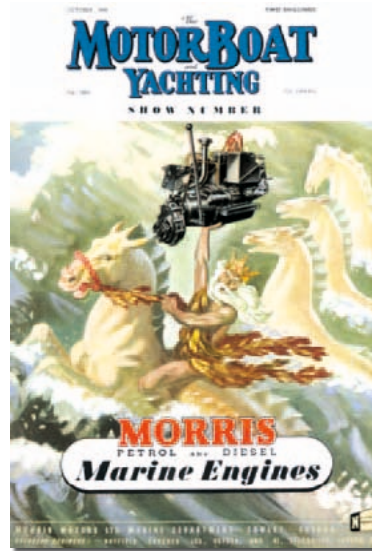


Альфред Хармсворт, лорд Нортклифф



1935

ИСХОДНО В НАЗВАНИИ ЖУРНАЛА НЕ БЫЛО СЛОВА YACHTING, КОТОРОЕ ДОБАВИЛИ ЛИШЬ В 1938 ГОДУ ДЛЯ ПРИВЛЕЧЕНИЯ РЕКЛАМАДАТЕЛЕЙ

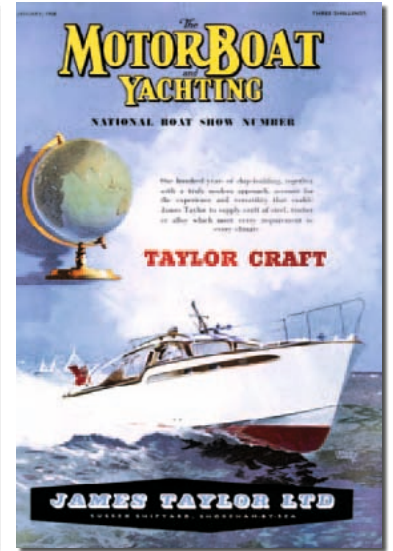


1949

ЗАМЕТНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В СОДЕРЖАНИИ И ОФОРМЛЕНИИ ЖУРНАЛА МВУ НАЧАЛИСЬ ПОСЛЕ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ



1953



1958

В КОНЦЕ 1960-Х ГОДОВ ЖУРНАЛ МВУ СТАЛ ВЫХОДИТЬ С ПЕРИОДИЧНОСТЬЮ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

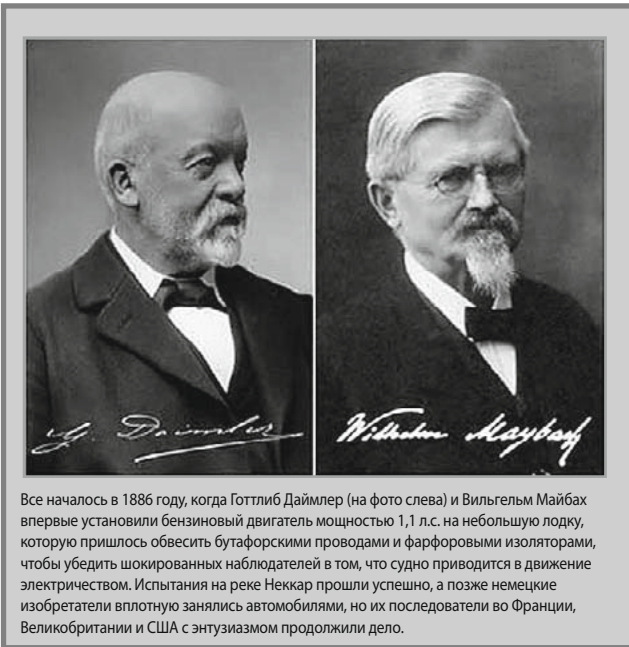
В историю английского МВУ вошли имена 13 главных редакторов, и журнал сменил семь офисов в Лондоне.

и спортивных моторных лодках. Вторая часть в названии The Motor Boat & Yachting появилась значительно позже, в 1938 году, когда журнал стал не только одним из самых авторитетных изданий по своей тематике, но и превратился в серьезный рекламный инструмент для верфей и продавцов лодок.

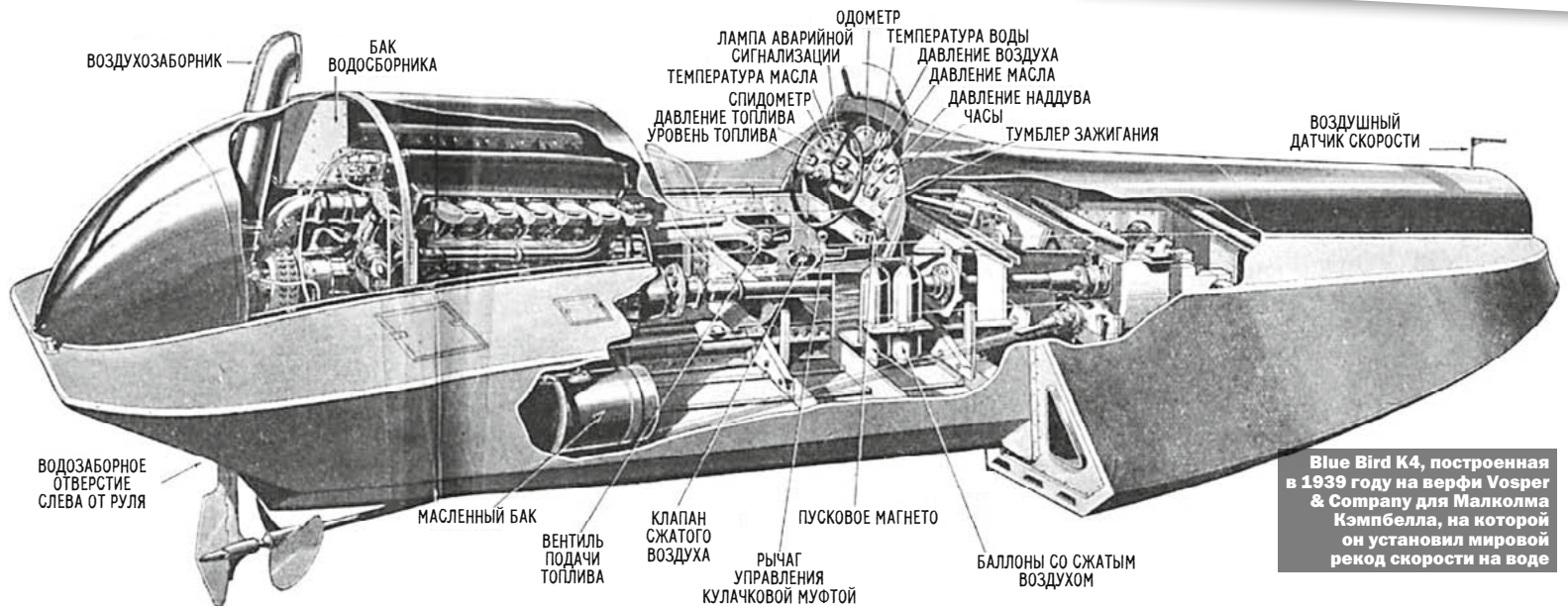
За более чем вековую жизнь МВУ его выход приостанавливали лишь несколько раз в связи с войнами или другими чрезвычайными обстоятельствами. На некоторое время после Первой мировой войны периодичность журнала сократилась до 12 выпусков в год; в ходе Второй мировой войны издательство не прекращало

работу, но вынуждено было снизить тираж. В итоге подписка на МВУ была временно остановлена, а из типографии журнал доставляли лишь тем, кто регулярно приобретал его до войны.

Когда европейская экономика окончательно оправилась от последствий опустошительных войн и общественность



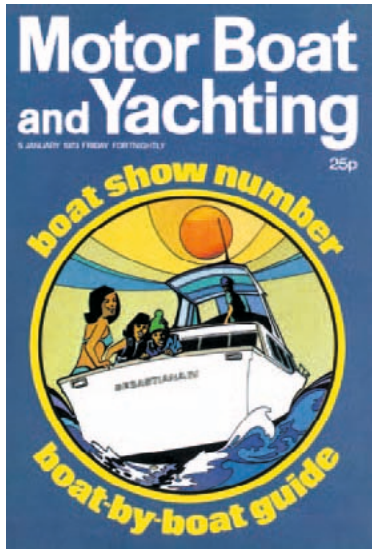
Все началось в 1886 году, когда Готтлиб Даймлер (на фото слева) и Вильгельм Майбах впервые установили бензиновый двигатель мощностью 1,1 л.с. на небольшую лодку, которую пришлось обвесить бутфорскими проводами и фарфоровыми изоляторами, чтобы убедить шокированных наблюдателей в том, что судно приводится в движение электричеством. Испытания на реке Неккар прошли успешно, а позже немецкие изобретатели вплотную занялись автомобилями, но их последователи во Франции, Великобритании и США с энтузиазмом продолжили дело.



Blue Bird K4, построенная в 1939 году на верфи Vosper & Cornranу для Малколма Кэмпбелла, на которой он установил мировой рекорд скорости на воде



1963



1973



1987



1993

В 1974-1975 ГОДАХ ЖУРНАЛ НЕ ПЕЧАТАЛСЯ. НО ВСЕ ЭТО ВРЕМЯ РЕДАКЦИЯ ПРОДОЛЖАЛА ГОТОВИТЬ ВЫПУСК ЗА ВЫПУСКОМ

В СЕРЕДИНЕ 1980-Х ГОДОВ ЖУРНАЛ МВУ ПЕЧАТАЛСЯ УЖЕ ПОЛНОЦВЕТНЫМ

НАЗВАНИЯ ЖУРНАЛА

1904–1911	<i>The Motor Boat</i>
1911–1912	<i>The Motor Boat and Marine Gas Oil Engine</i>
1912–1920	<i>The Motor Ship & Motor Boat</i>
1920–1937	<i>The Motor Boat</i>
1937–1938	<i>The Motor Boat — Yachting and Commercial Craft</i>
1938–1963	<i>The Motor Boat and Yachting</i>
c 1963	<i>Motor Boat and Yachting</i>

вновь стала проявлять интерес к прогулочным моторным лодкам, журнал начал активно меняться. С одной стороны, перемены вызвала смена владельца: созданная в 1963 году корпорация IPC (International Publishing Corporation) приобрела издательство Temple Press, и The Motor Boat & Yachting присоединился к двум старейшим британским яхтенным журналам с парусной тематикой: Yachting World и Yachting Monthly. С другой стороны, стимулом для развития явилась все возрастающая конкуренция за читателей и рекламодателей, где главным соперником являлось другое британское издание — Y&Y (Yachts & Yachting). К концу 1960-х годов журнал Y&Y выходил дважды в месяц, и, чтобы не отставать, МВУ перешел на такой же график, однако длилось это недолго. В 1974 году в Англии произошла массовая забастовка типографских работников, и многие журналы вообще исчезли с полок магазинов. Возобновить печать МВУ удалось лишь в 1975 году, но все это время редакция продолжала готовить выпуск за выпуском, несмотря на то, что их не печатали.

Интересно, что в эру цветной полиграфии журнал вошел также

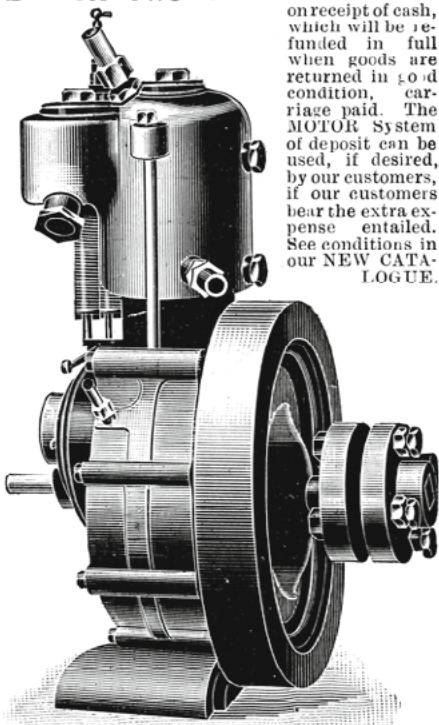
в соперничестве с конкурентами. Случилось так, что в середине 1980-х годов на вакансию главного редактора МВУ одновременно претендовали журналисты Том Уиллис и Эмрис Баррел. Фортуна и кадровая служба оказались на стороне Уиллиса, а раздосадованный Баррел покинул редакцию, основал свой журнал Motor Boats Monthly и начал печатать его в цвете, после чего МВУ последовал его примеру.

Сегодня в корпорации IPC насчитывается девять различных изданий яхтенной тематики, которые охватывают интересы самых разных людей — от начинающих водно-моторников или поклонников паруса до владельцев суперяхт и профессионалов яхтенной индустрии. Motor Boat & Yachting занимает среди них центральное положение: журнал знают и читают по всей Европе и за ее пределами.

МВУ Russia не первое лицензионное яхтенное издание в России, но десять вышедших на русском языке номеров продемонстрировали читателям его уникальность. И мы — те, кто редактирует и издает журнал, постараемся, чтобы российские яхтсмены любили Motor Boat & Yachting не меньше, чем любят и ценят его англичане. МВУ

On Appro

FOR TWO CLEAR DAYS



on receipt of cash, which will be refunded in full when goods are returned in good condition, carriage paid. The MOTOR System of deposit can be used, if desired, by our customers, if our customers bear the extra expense entailed. See conditions in our NEW CATALOGUE.

The M.C.C. New LAUNCH — and PUNT MOTOR.

Price with Flywheel, Couplings to form Universal Joint, and Silencer ... **£17 5s.**
Cradles supplied, rough or finished. Motor can be seen running in boat.

M.C.C. REVERSING PROPELLERS.

Supplied with Stern Tube and Levers complete.

	Castings.		Finished.		
8 in. ..	£2	5 0	..	£3	5 0 steel shaft
10 " ..	2	5 0	..	3	7 6 " "
12 " ..	2	5 0	..	4	10 0 brass " "
14 " ..	2	10 0	..	5	0 0 " "
16 " ..	3	5 0	..	5	10 0 " "
18 " ..	3	5 0	..	6	5 0 " "
20 " ..	5	10 0	..	7	15 0 steel " "
22 " ..	5	15 0	..	8	2 6 " "
24 " ..	6	0 0	..	9	5 0 " "

MOTOR CASTINGS CO.,
101, Gray's Inn Road, W.C.
Telephone No. 8607, Central.

Рекламный модуль 1904 года

Цель — АМЕРИКИ

На американских континентах — от Аляски до Огненной Земли — находятся едва ли не самые привлекательные для яхтинга места на планете. Мы попросили десять капитанов рассказать о том, где им более всего нравится путешествовать.

Текст **Фрэнсис и Майкл Ховорт**

СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ ТИХОГО ОКЕАНА

Капитан Эрик Ягер,
яхта Shogun

Почему там так здорово?

Аляска — это последний рубеж Америки, и, отправившись в чартер, вы найдете здесь множество чудесных якорных стоянок, захватывающие пейзажи и фантастическую дикую природу. Потрясающие ледники, нерестающий лосось, медведи гризли, выпрыгивающие из воды горбатые киты и многое другое. Сюда стоит приехать в конце июля — начале августа, когда лосося много, медведи становятся особенно активными, а солнце стоит высоко в небе.

Ваше любимое место?

Бухта Рэд Блафф. Эта поистине природная жемчужина получила свое название из-за высоких красных скал, охраняющих вход в залив. По другую сторону от них — множество водопадов, вечнозеленые леса подступают прямо к воде и отражаются в ровном, как зеркало, море.

Откуда и куда идти?

Начинайте путешествие из Ситки — пожалуй, это наиболее красивый из городов на юго-востоке Аляски. Он находится в западной части острова Баранова и окружен волшебными горами с заснеженными вершинами — идеальное место для старта. Оттуда отправляйтесь в Джуно, расположенный на длинном узком выступе юго-восточной Аляски, что на 900 миль севернее Сизтла и на 600 миль к юго-востоку от Анкориджа.

Где остановиться на берегу?

Рискните остановиться в одном из 15 постоянных лагерей на леднике Манденхол или выберите более комфортный домик в Кэйп Фокс Лодж в Кетчикане (национальный заповедник Тонгасс).

В чем особенность яхты Shogun?

Она не слишком большая, поэтому может глубоко проникать в малопосещаемые заливы и бухты, но вместе с тем на борту не менее просторно и комфортно, чем на других суперяхтах.

Чартер

Длина 37 м. Верфь Flagship, 1993 г. Пассажиры 8 чел.
Команда 6 чел. Стоимость \$ 69 000/нед.
Контакт Northrop & Johnson, www.njyachts.com



Фото Getty Images

КОСТА-РИКА

*Капитан Дрэг Ричардс,
яхта Seawolf*

Почему там так здорово?

На нетронутом цивилизацией побережье Коста-Рики легко встретить китов, дельфинов и других довольно экзотических животных. Горбачи играют со своими детенышами в прозрачной воде, золотые пляжи сохранили первозданный вид, а на берегу произрастают влажные тропические леса. Национальные парки, вулканы, горячие источники и множество интересных мест — есть где прогуляться, в том числе и верхом.

Ваше любимое место?

Дрэйк Бэй на южной оконечности Коста-Рики. Эта красивая тропическая бухта превосходно подходит для дайвинга; из-за сильного перемешивания слоев воды туда приходят играть и питаться многочисленные стаи дельфинов. Там весьма занимательно сплавляться на каяке по бегущей через джунгли реке или готовить барбекю на пустынном пляже.

Откуда и куда идти?

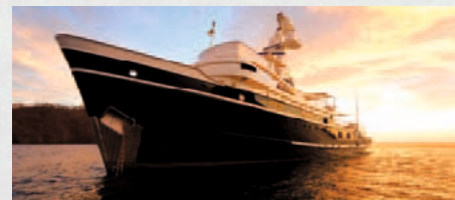
Начните в марине Папагайо, расположенной в 30 минутах от аэропорта Гуанакасте, чтобы завершить путешествие в Дрэйк Бэй, откуда вас заберет небольшой самолет или вертолет.

Где остановиться на берегу?

Отель Four Seasons в Папагайо, где устроены, пожалуй, самые экзотические в мире поля для гольфа.

В чем особенность яхты Seawolf?

Это мореходное экспедиционное судно с большим запасом хода, обилием тендеров и снаряжения для дайвинга, водных игр и прогулок под парусом.





КАБО САН ЛУКАС, МЕКСИКА

Капитан Байрон Бингхэм,
яхта Seacall

Почему там так здорово?

Здесь прекрасно ловится марлин, неповторимый подводный мир, пляжи с белым песком и отличные поля для гольфа.

Ваше любимое место?

Для рыбалки и дайвинга я предпочитаю окрестности Гордо Бэнкс и каменную арку на Кабо Сан Лукас.

Откуда и куда идти?

Начать в Кабо Сан Лукас и вернуться туда. Можно идти на западный берег п-ва Баха или в море Кортеса.

Где остановиться на берегу?

Пуэбло Бонито Розе, отели Мелиа и Ме Кабо.

В чем особенность яхты Seacall?

Это одна из самых роскошных яхт для спортивной океанической рыбалки в этом регионе, на борту которой есть первоклассные снасти.

Чартер

Длина 36,3 м. Верфь Denison, 1991 г. (рефит в 2005 г.).

Пассажиры 8 чел. Команда 5 чел. Стоимость

\$ 45 000/нед. Контакт Fraser Yachts, www.fraseryachts.com.



Фото iStockphoto



ПАТАГОНИЯ, ЧИЛИ

Капитан Ян Веркерк,
яхта Sherakhan

Почему там так здорово?

Согласно фольклору, в Патагонии собраны вместе природные чудеса света — от ледников до касаток!

Ваше любимое место?

Остров Исла Магдалена Пингвинера, где обитают 120 000 пингвинов, и пролив Магеллана. Здесь лучше всего с ноября по март.

Откуда и куда идти?

Начните из Пуэрто Наталес, откуда стоит зайти в Ушуйю (Аргентина), а затем проливом Бигля через Пунта Аренас обогнуть мыс Горн.

Где остановиться на берегу?

В отеле Чисне де Куэлло Negro в Пуэрто Наталес.

В чем особенность Sherakhan?

Мы предоставляем гостям все, что может понадобиться в этом путешествии, начиная от сапог Dubarry и заканчивая шальями, шляпами и перчатками.

Чартер

Длина 69,7 м. Верфь Verkerk Yachting Projects, 1965 г. (рефит в 2005 и 2010 гг.). Пассажиры 26 чел. Команда 18 чел. Стоимость \$395 000/нед. Контакт Camper & Nicholsons, www.camperandnicholsons.com

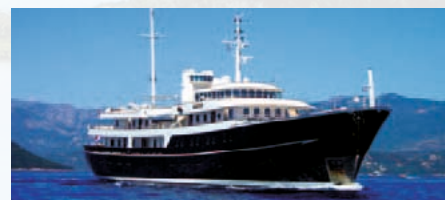


Фото Getty Images





АНТИГУА

Капитан Тони Пуллар,
яхта Genevieve

Почему там так здорово?

Бесконечная череда солнечных дней, 365 пляжей на выбор и фантастические возможности ходить под парусом по кристальной голубой воде. Кроме того, на Антигуа есть ежедневные авиарейсы из Европы и США.

Ваше любимое место?

Очень красив Грин Айланд, где можно встать на якорь за рифом и наслаждаться пассатами, оставаясь в спокойной воде. Кстати, до ресторана в Хармони Холл несложно добраться на тендере.

Откуда и куда идти?

Я бы посоветовал стартовать в Инглиш Харбор, где непременно нужно посетить верфь Нельсона и ощутить историческую атмосферу этой бывшей базы Королевского флота. Закончить путешествие можно в Синт Маартен, откуда попасть в аэропорт легко прямо на тендере.

Где остановиться на берегу?

Эрмитаж Бэй, Джамби Бэй и Карлайл Бэй в Антигуа, а также отели The Inn and Corper & Lumbar в Инглиш Харбор.

В чем особенность яхты Genevieve?

Она великолепно идет под парусом и несет на борту водные «игрушки» и тендеры, которые помогут вам в полной мере насладиться пляжами, якорными стоянками и историческими местами.

Чартер

Длина 37 м. Верфь Alloy Yachts, 1996 г. (рефит в 2006 и 2010 гг.). Пассажиры 8–9 чел. Команда 6 чел. Стоимость € 63 000/нед. Контакт Burgess, www.burgessyachts.com

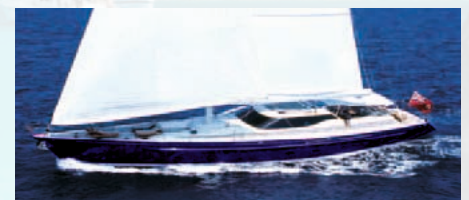


Фото Alanu

ТРИНИДАД И ТОБАГО

Капитан Элистер Маршалл,
яхта SigneSigne

Почему там так здорово?

Несмотря на близость друг к другу, острова Тринидад и Тобаго сильно различаются. Охраняемые влажные тропические леса, причудливые рыбацкие деревеньки и множество всевозможных птиц создают на Тобаго настоящий рай для любителей дикой природы. Зато Тринидад представляет собой современный карибский остров с карнавальной атмосферой, царящей здесь с января до пасхальных феерий.

Ваше любимое место?

Пайратс Бэй в Шарлоттевилле на Тобаго. Эта уединенная, тихая якорная стоянка окружена крутыми, поросшими тропическим лесом холмами. Особая обстановка делает это место идиллическим, и там потрясающе интересно плавать в маске.

Откуда и куда идти?

Прилетайте на Тобаго, затем идите на яхте к Тринидаду, чтобы в конце путешествия вернуться обратно.

Где остановиться на берегу?

Исторический отель Blue Haven с 1940-х годов привлекает аристократов и звезд кино.

В чем особенность яхты Signe?

Этот красивый классический кеч, построенный в 1990 году, отличается качеством и элегантностью.

Чартер

Длина 35 м. Верфь Renaissance Yachts, 1990 г.

Пассажиры 6 чел. Команда 5 чел. Стоимость

\$ 47 500/нед. Контакт YPI, www.ypi.co.uk



АМАЗОНКА

Капитан Арминдо Пиндо,
яхта Aqua

Почему там так здорово?

Река и влажный тропический лес населены необычными животными вроде розового дельфина, черного каймана и трехпалого ленивца.

Ваше любимое место?

Заповедник Пакайя Самира в верховьях бассейна Амазонки — пять миллионов акров и всего 30 000 чел.

Откуда и куда идти?

Иквуйтос — ежедневно туда прибывает множество самолетов из Лимы, столицы Перу.

Где остановиться на берегу?

Обязательно посетите Мачу Пикчу, Священную долину, улицы Куско, каньон Колка и озеро Титикака.

В чем особенность яхты Aqua?

Яхта построена специально для круизов по Амазонке и имеет 12 кают с окнами «во весь борт».

Чартер

Длина 39,6 м. Верфь SIMA, 2007 г. Пассажиры 24 чел.
Команда 21 чел. Стоимость \$ 54 000/нед.
Контакт Edmiston Discovery Yacht Division,
www.edmistoncompany.com



Фото: Frances Ho, yacht



НЬЮФАУНДЛЕНД

Капитан Крэг Фрэнкс,
яхта Northern Star

Почему там так здорово?

Невероятно красивые пейзажи, обилие диких животных и птиц позволяют сравнить путешествие по Ньюфаундленду с просмотром программы «В мире животных». Национальный парк Л'Анс-о-Медуз — единственное в Северной Америке место, где найдены следы викингов.

Откуда и куда идти?

Выбирайте Льюиспорт в устье реки Эксплоит — там есть интересные охотничьи тропы и речки с лососем, куда легко добраться на машине.

Где остановиться на берегу?

В старейшем городе континента — Сэйнт-Джонсе.

В чем особенность яхты Northern Star?

Она создана для путешествий в холодном климате, имеет корпус ледового класса и может идти месяцами без берегового обслуживания.

Чартер

Длина 75,4 м. Верфь Luerksen, 2009 г. Пассажиры 12 чел. Команда 24 чел. Стоимость € 650 000/нед.
Контакт Moran Yacht & Ship,
www.moranyachts.com



Фото: Alamy image

БАГАМЫ

Капитан Грэм Браун,
яхта Vajoliroja

Почему там так здорово?

На Багамах поразительно прозрачная вода, поскольку вокруг очень мелко, а на дне сплошной песок. Нигде в мире нет такого разнообразия цветов, и неудивительно, что в этих райских местах поселились Джонни Дэпп, Николас Кейдж и Дэвид Копперфильд.

Ваше любимое место?

Мне нравится морской парк и очень спокойные рифы острова Эксума Кейс Ленд. Эти единственные в своем роде места славятся своей первозданной красотой, великолепными якорными стоянками и поразительной природой.

Откуда и куда идти?

Нассау, столица Багамских островов. Там есть международный аэропорт, откуда всего три часа хода до морского парка и Кейс Ленд.

Где остановиться на берегу?

Непременно в Atlantis — отель оформлен в стиле «фэнтэзи» и настолько необычен, что вам обязательно стоит там побывать.

В чем особенность яхты Vajoliroja?

Это классическая чартерная яхта с потрясающим винтажным интерьером, которую я описываю как «ар деко в Восточном экспрессе».

Чартер

Длина 47,6 м. Верфь Turquoise Yacht Construction, 2001 г. (рефит в 2008 г.). Пассажиры 10 чел. Команда 8 чел. Стоимость \$ 84 000/нед.

Контакт Burgess, www.burgessyachts.com





НОВАЯ АНГЛИЯ

*Капитан Майкл Тьюз,
яхта Sovereign*

Почему там так здорово?

Эти исторические места характеризует волшебное разнообразие береговой линии с вкраплениями красивейших маяков и живописными городками, а также возможность понаблюдать за миграцией китов и отведать неповторимых морепродуктов.

Ваше любимое место?

Рядом с очаровательным городком Эдгартаун в Массачусетсе есть красивая якорная стоянка, а на острове Каттиханк местные жители приносят свежих устриц и гребешки прямо к яхте.

Откуда и куда идти?

Ньюпорт в штате Род Айленд является центром яхтинга Новой Англии и очевидным местом для начала и окончания путешествия.

Где остановиться на берегу?

В Ньюпорте можно многое посмотреть и найти себе занятие по душе. Прогулка с привидениями по старому городу пользуется не меньшей популярностью, чем променады вдоль расположенных на отвесных утесах набережных, откуда есть возможность увидеть пышные особняки, которыми славится город.

В чем особенность яхты Sovereign?

В Новой Англии часто собираются вместе друзья и семьи, и Sovereign замечательно подходит для таких встреч. У нас есть все водные «игрушки», которые обычно нужны гостям, и 22-футовый тендер для поездок на берег.

Чартер

Длина 37 м. Верфь Broward, 1993 г. (рефит в 2007 г.).

Пассажиры 12 чел. Команда 7 чел.

Стоимость \$ 70000/нед. Контакт Ocean Independence,
www.oceanindependence.com







ТРОЕ в лодке



Итальянская верфь Pershing представила свою первую яхту с тремя двигателями и приводом Арнесона. В мае 108-футовую модель впервые показали публике.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Pershing**



Кормовой кокпит защищен длинным свесом флайбриджа

Любая верфь называет каждую свою новую яхту прорывом в технологиях и комфорте. Было бы странно, если бы итальянцы из Pershing не поступали так же. На этот раз основания для подобного заявления имеются: компания создала Pershing 108 — свою первую модель, оснащенную тремя двигателями с приводом Арнесона. В начале мая в Катголикке, на Адриатическом побережье Италии, яхту увидели клиенты верфи и журналисты, а официальная мировая премьера состоится в сентябре на Каннском боат-шоу.

ЗАВТРА — ЛУЧШЕ, ЧЕМ ВЧЕРА

Если вы следите за тем, что происходит в этом классе яхт, то наверняка вспомните, что прецеденты уже были, причем не у одной верфи и в похожем исполнении: такие же или большие размерения, три двигателя, приводы Арнесона и полупогружные винты. Это не удивительно: подобные решения применяют ради скорости, а скорость — приоритет не только для Pershing. Известно и то, что идеальных яхт не бывает: подчеркнув одно качество, вы неизбежно теряете в чем-то другом. Слава Богу, это понимают и судовладельцы, которых можно разделить на «тихоходов», предпочитающих комфорт высоким скоростям, и «гонщиков», готовых ради этой самой скорости терпеть шум, вибрацию, изматывающие прыжки по волнам и, естественно, серьезные расходы. Мало того что скоростные лодки дорогие сами по себе, они еще и достаточно прожорливы, а топливо нынче обходится в копейчку и вряд ли подешевеет. Здесь будет уместной известная шутка: «Яхтинг — это то же самое, что стоять под душем и рвать купюры: очень мокро и очень накладно». Зато

можно сколько угодно менять планы, совершая молниеносные броски в нужную точку... Ну, и удовольствие оставлять всех в кильватере тоже чего-то стоит.

Только дело идет к тому, что сегодня создать просто скоростную яхту уже недостаточно. Даже если это будет очень большая яхта. Клиент хочет, чтобы завтра было лучше, чем вчера, а это означает, что от скоростных спортивных яхт начинают требовать прежде несвойственных им качеств: тишины, особенного комфорта на борту, высокой автономности и даже... экономичности.

СКОРОСТЬ

Говоря о Pershing 108, можно констатировать, что прорыв состоялся, но суть его не столько в упомянутых выше трех двигателях, а в том, какие это моторы, как распорядились этой мощностью и что она дала. Pershing 108 оснащен тремя двигателями MTU 16V 2000 M94 по 2638 л. с. каждый. С таким «табуном» в машинном отделении яхта по расчетам должна разогнаться до 42 узлов, что при ее размерах немало. Убедиться в этом и было одной из целей моей поездки. Не сложилось: погода выдалась такая, что капитан порта просто не выпустил яхту в море. Поэтому оставалось воспользоваться результатами заводских тестов.

И эти результаты весьма интересны: на испытаниях яхта показала не 42, а 44,5 узла! Здесь «тихоходы» могли бы задать резонный вопрос: как часто нужна максимальная скорость? Понятно, что никто не будет постоянно ходить, «положив ручки», — это значительно быстрее вырабатывает ресурс двигателей, не говоря уже о том, что погода не всегда благоприятствует таким подвигам. Однако, если надо и есть возможность, почему бы и нет? Бессмысленная трата денег



Вперед!

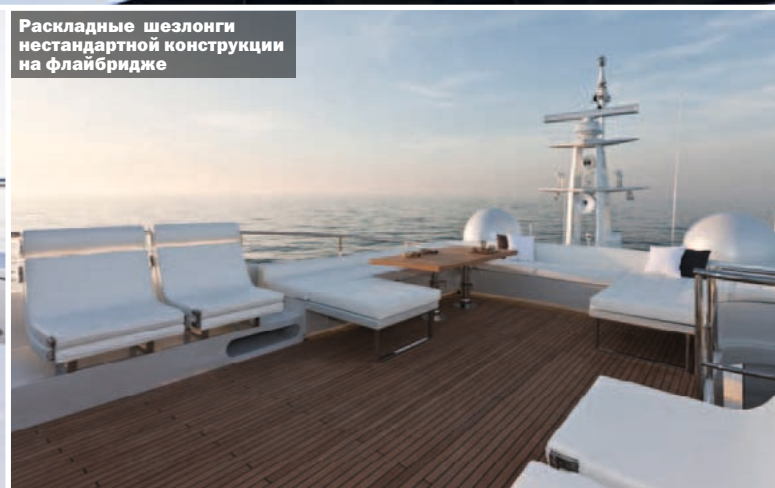
Устройство управления двигателями SmartCommand (технология CANbus) предоставляет массу возможностей



При таких размерах яхты даже «спортивный» флайбридж получается большим



Приборная панель выдвигается вместе с ветровым стеклом



Раскладные шезлонги нестандартной конструкции на флайбридже

Как утверждают на верфи, Pershing 108 экономичнее своих европейских конкурентов

на топливо? Но тут снова возникает тема удовольствия, которое получают от скорости «гонщики», готовые за это платить. К тому же яхта может ходить в разных режимах: на минимальной скорости и расход будет существенно меньше. Конечно, яхты Pershing создают совсем не для того, чтобы эксплуатировать на малых ходах (разве что при маневрировании или другой необходимости). Тем не менее, по данным верфи, на 10 узлах Pershing 108 в состоянии пройти без дозаправки до 1000 миль. Интересно, что максимум удельного расхода топлива (на милю) приходится на 20–22 узла, а потом плавно снижается: двигаясь на 40 узлах, вы потратите меньше топлива на милю перехода, чем при движении со скоростью 30 узлов. По заверениям представителей верфи, Pershing 108 экономичнее своих европейских конкурентов в классе.

Разумеется, двигатели можно использовать и раздельно: если яхта заметно недогружена, есть смысл использовать два вместо трех. В случае выхода из строя в море одного из двигателей всегда останутся два, что делает чрезвычайную ситуацию гораздо менее критичной. Задействовав один средний двигатель, можно идти на умеренной скорости, наслаждаясь тишиной: шум мотора практически не слышен. Правда, и на полной скорости при максимальной мощности страдать от рева двигателей не придется: верфь с гордостью утверждает, что шумоизоляция на борту Pershing 108 проработана блестяще — можно даже говорить о новых

Полупогружные винты приводов Арнесона





Площадь салона и кормового кокпита в сумме составляет 70 кв. м.

Объемный светлый салон позволяет свободную расстановку мебели

стандартах в индустрии. Наконец, заканчивая моторную тему, коснемся размеров машинного отделения. Ожидаешь, что три таких мощных двигателя должны занимать много места. На деле же моторный отсек этой яхты получился весьма компактным — меньше, чем у конкурентов, а значит, больше места отдано помещениям для пассажиров и экипажа.

ЭКСТЕРЬЕР

Впечатляюще агрессивный облик — веская причина, заставляющая людей покупать спортивные яхты, несмотря на то, что у флайбриджных судов «полезная площадь» явно больше. Кроме того, отсутствие у спортивных яхт флайбриджа делает их легче и улучшает аэродинамику, что позволяет достигать скоростей, недоступных лодкам с открытым верхним постом управления. Процесс взвешивания плюсов и минусов этих двух архитектурных типов до недавнего времени был весьма мучительным, пока яхтенные дизайнеры не предложили концепцию «спортивного флайбриджа» — небольшого, утепленного в надстройку и сдвинутого к корме, чтобы не портить профиль яхты. Но чем больше лодка, тем больше и флайбридж, а уж на Pershing 108 в силу серьезных размеров судна — это полноценная палуба, защищенная от солнца раскладным бимини-тентом. По центру здесь разместились бар и трехместный пост управления; в кормовой части — обеденная зона с диваном, переходящим в лежак для загара;

в центре — четыре раздвижных кожаных шезлонга. Интересно, что флайбридж практически не заметен со стороны — надстройка выглядит невысокой и сглаженной. А ее мощное непрерывное остекление делает яхту визуально легкой и обеспечивает много естественного света внутри.

ИНТЕРЬЕР

Яхты длиной более 100 футов требуют серьезной индивидуализации, точнее, этого хотят их владельцы. Поэтому говорить о единообразии планировки и стиля интерьера не приходится даже в отношении одной и той же модели: при таких размерах построенные по одному проекту яхты будут различаться. Тем не менее внешний облик судна часто задает ориентиры в интерьере: неудивительно, что заказчики Pershing обычно предпочитают hi-tech и светлые тона, которые яхтам этой верфи очень «к лицу». В этом смысле первый Pershing 108 выглядит довольно нетипично: в отделке изобилуют черные кожа и мрамор, сияющий «рояльный» лак, темные тона текстиля. Все это, впрочем, уравновешено контрастными светлыми деталями, теплой древесиной платана, серебристой мозаикой Bisazza, а еще больше — обилием света. Как рассказали на верфи, именно последний фактор стал ключевым при выборе стиля интерьера. Известно, что светлая гамма визуально добавляет пространства и света, однако на борту яхты достаточно и того и другого, так что вполне можно обойтись и без дизайнерских трюков.

В оформлении первого Pershing 108 принимала участие многочисленная команда: Fendi Club House и Armani Casa; оригинальные кресла в кокпит созданы B&B Italia; кресла для поста управления и многие кожаные детали отделки — работа



Ванная

Помещение впечатляет размерами, изысканной отделкой и стильными деталями



Ванная комната
мастер-каюты



Мастер-каюта во всю
ширину корпуса яхты



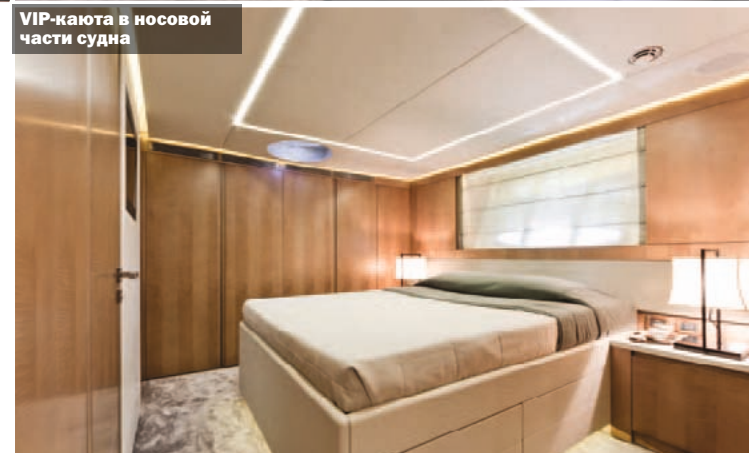
Планировка апартаментов владельца
предусматривает кабинет

Poltrona Frau, давнего и постоянного партнера Pershing; за кухню отвечала компания Ernestomeda. Стоит заметить, что планировка многих помещений предусматривает свободную расстановку мебели.

САЛОН И КОКПИТ

Открытая, без перегородок планировка главной палубы — еще один способ добавить объема внутреннему пространству яхты. В последнее время это решение становится все более популярным, а на яхтах Pershing давно стало традиционным. Когда-то переборки были единственным способом разделить зоны пассажиров и экипажа, сегодня приватности добиваются другими средствами, например, разделением «маршрутов» передвижения, и Pershing 108 иллюстрирует это как нельзя лучше... Но обо всем по порядку.

Благодаря отсутствию переборок обитаемое пространство главной палубы, включающее открытый кормовой кокпит, салон и пост управления, насчитывает 70 кв.м.! Между салоном и кокпитом — стеклянные двери: как и на предыдущих моделях Pershing, они могут полностью «уезжать» в пол. Кокпит, защищенный сверху длинным свесом флайбриджа, — одно из самых привлекательных и удобных мест на яхте. Здесь спланирована обеденная зона: стол, диван и кресла; каждую из трех вместительных барных стоек — в центре и по бортам — можно заполнить необходимой техникой (холодильник, льдогенератор, гриль и т. п.), да еще хранить там множество мелких и не очень вещей. Здесь же поместили дневной санузел с входом прямо из кокпита, что весьма разумно: на большинстве яхт нужно идти через весь салон, а это не слишком удобно, если вы, например, только что вылезли из воды.



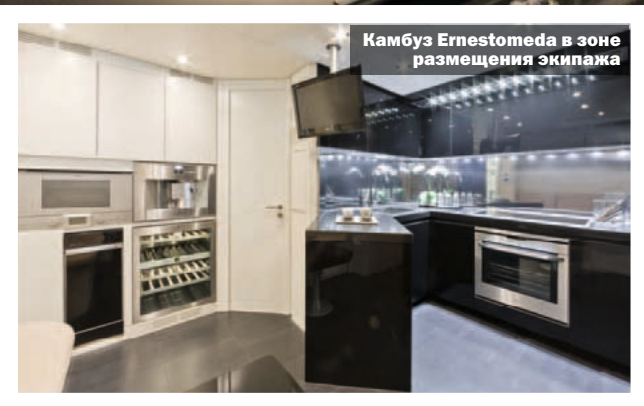
VIP-каюта в носовой
части судна



Каюта для гостей



Основной пост управления



Камбуз Ernestomeda в зоне размещения экипажа

Пройдя через стеклянные двери в салон, оказываемся в еще одной столовой, более формальной; затем идет гостиная с диваном, столиком и медиацентром напротив. Далее — трехместный пост управления, приподнятый на подиум для лучшего обзора. На первом Pershing 108 пост не изолирован от салона, однако не исключено, что на последующих яхтах этой модели могут появиться какие-нибудь скользящие прозрачные перегородки (к слову, второй корпус Pershing 108 уже строится). Технически это вполне осуществимо, ведь с поста управления есть выходы на палубу правого и левого борта, так что экипажу не придется идти через салон, вторгаясь в личное пространство пассажиров. Другие маршруты перемещения команды по яхте «в обход» пассажиров также продуманы: в помещения экипажа и на камбуз можно попасть сразу по двум трапам: из кормового кокпита и из главного салона.

КАЮТЫ

Базовая планировка Pershing 108 предусматривает четыре пассажирские каюты, хотя в премьерной модели их три: заказчик яхты предпочел пожертвовать одной из них в пользу семейного кинозала. И это всего лишь один из возможных вариантов планировки нижней палубы; в следующих корпусах наверняка можно будет увидеть другие решения. Личное пространство пассажиров здесь обустроили явно щедрой рукой. Мастер-каюта, расположенная на миделе, состоит из двух помещений: кабинета и спальни, а ее ванная комната просто огромна. К тому же в этих «апартаментах» невероятное дневное освещение: еще совсем недавно судостроители хвастались тем, что врезали в каждый борт

Компактный моторный отсек позволил увеличить помещения для пассажиров и экипажа

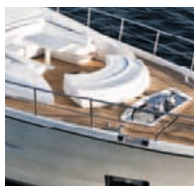
по большому иллюминатору, так вот здесь их не два, а четыре! Не сильно отличается по размерам от первой и носовая VIP-каюта с необычной планировкой, тоже хорошо освещенная. Пространство между ними могут занять две гостевые каюты или, как в данном случае, каюта и домашний кинозал, или... что-нибудь еще, что вам больше по вкусу.

Команда обитает между пассажирской зоной и моторным отсеком, и в целом можно сказать, что ей сильно повезло: на пять человек три каюты (капитану — отдельная), столовая, два санузла. Здесь же расположен и камбуз, стильно выполненный и хорошо оборудованный.

ОТДЫХ И РАЗВЛЕЧЕНИЯ

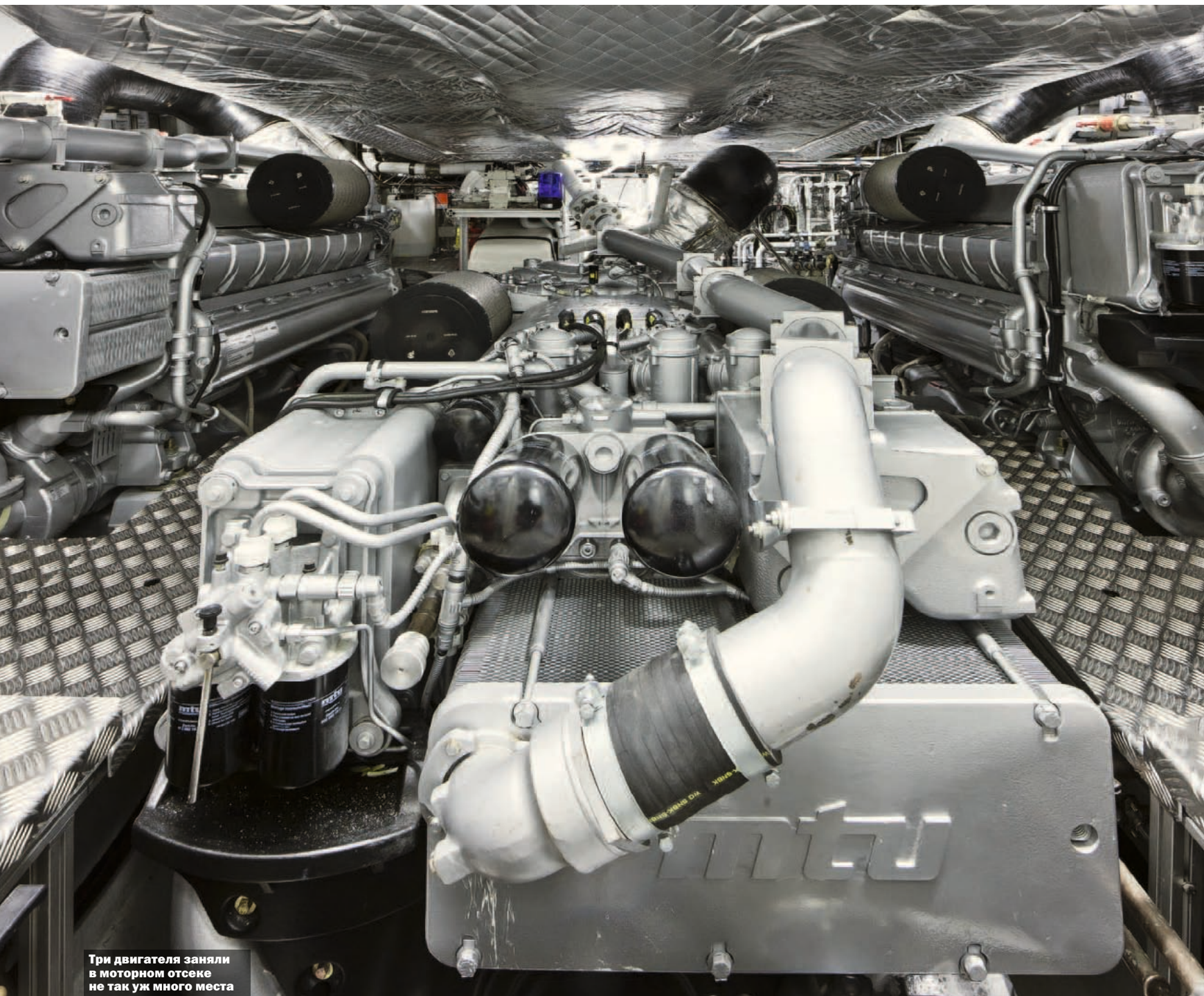
На борту Pershing 108 много пространства отдано не только людям, но и технике: яхта имеет два гаража, вмещающих внушительный «малый флот». Два тендера (или тендер плюс пара гидроциклов) стоят в кормовом гараже; есть еще отсек под носовой палубой, о существовании которого догадаться непросто. Дело в том, что носовую палубу занимает еще одна, уже третья по счету открытая зона отдыха с С-образным диваном и регулируемым столиком; защиту от солнца здесь обеспечивает складной бимини-тент. Чуть ближе к лобовому стеклу распростирается огромный лежак для загара; под ним-то и скрывается оснащенный гидроприводом люк для доступа к гаражу, куда умещаются еще два-три гидроцикла. Отдельный рундук по правому борту отведен баллонам для дайвинга, да и другое снаряжение для отдыха, например, доски для серфинга там можно разместить без проблем.

Можно было бы сказать, что это не яхта, а полный набор удовольствий... Но Pershing 108 — нечто большее, чем роскошный и быстроходный плавучий дом для отдыха на воде. По совокупности признаков это Яхта — именно так, с большой буквы. Уже сегодня ей прочат будущее «топ-модели». **MBY**



Палуба

Большая площадь носовой палубы, оборудованной всеми необходимыми устройствами, позволила разместить там обширную зону отдыха



Три двигателя заняли в моторном отсеке не так уж много места

ДОСЬЕ

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 3 × MTU 16V 2000 M94 (2638 л.с.)

РЕЖИМЫ	ECONOMY		FAST		MAX			
Об/мин	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2450
Скорость	10,4	12,0	15,4	18,5	23,2	29,1	35,5	44,5
Расход	109	270	520	740	950	1130	1320	1590
Миль/л	0,09	0,05	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03
Дальность	975	532	356	300	292	302	322	338

Скорость в узлах, расстояние в морских милях приведено без учета резерва топлива, расход в л/ч. Указанные величины основаны на данных верфи и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 30% топлива, 10% воды, 5 человек на борту, спасательное оборудование, тендер. Воздух +25 °С, волны нет, сила ветра при скоростных заездах 1–2 балла.

- ДЛИНА 109 Ф (33,23 М)
- ШИРИНА 22 Ф (6,7 М)
- ОСАДКА 6 Ф (1,83 М)
- ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 112,68 Т (ПОЛНОЕ); 98,10 Т (ПОРОЖНЕМ)
- ЗАПАС ТОПЛИВА 12 000 Л
- ЗАПАС ВОДЫ 2000 Л
- ПАССАЖИРЫ 8 ЧЕЛОВЕК
- ЭКИПАЖ 5 ЧЕЛОВЕК
- КАЮТЫ 4(3)+3
- МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 44,5 УЗЛА
- КРЕЙСЕРСКАЯ СКОРОСТЬ 29,1 УЗЛА
- ДИЗАЙН FULVIO DE SIMONI/AYT — FERRETTI GROUP RESEARCH AND DEVELOPMENT DEPARTMENT
- СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ ОТ € 11 950 000

ДЛИНА 109 Ф (33,23 М)

ШИРИНА 22 Ф (6,7 М)





СМЕЛЫЕ АМБИЦИИ

Новая яхта от Benetti стала еще одним ценным экспонатом в коллекции «мини-мегаяхт».

Текст **Алан Харпер**





Джакузи и полноформатный бар превращают сандек в отличное место для развлечений



С защищенного от солнца верхнего поста управления открывается прекрасный вид



Вертикальное лобовое остекление и пост управления без кресла создают ощущение по-настоящему большой яхты

Новая лодка Benetti — это всегда событие. Новинки от этой верфи для любителей яхт едва ли не желаннее, чем другие совершенные мегаяхты из стали и легкого сплава с окропленными шампанским бортами. Раньше представить себе серийное

производство суперяхт было просто невозможно, а сейчас — во многом благодаря Benetti — некоторые судостроители попросту не рассматривают иные варианты.

Распространенное мнение: покупатели, тратя деньги на суперяхту, требуют чего-то уникального, но верфь Benetti позволила себе не идти у них на поводу. В свое время 35-метровая яхта серии Classic не произвела революции, но итальянцы построили 27 таких судов, прежде чем вывели на рынок одобренную МСА 121-футовую версию (со стапелей сошли 23 этих 37-метровых лодок). Та же история и со 100-футовой моделью Tradition: построено 20 яхт первой версии и уже три — второй. В совокупности это более 70 суперяхт длиной свыше 30 м, которые строились борт к борту и покидали верфь на огромных синих самоходных подъемниках, как любые другие серийные лодки.

Однако не все шло так, как хотелось Benetti. Была одна модель — 85-футовая Legend (26 м), которая не вписалась в эту успешную концепцию и, в отличие от яхт Classic или Tradition, быстро стала редкостью, поскольку до снятия ее с производства было продано всего семь корпусов. Какая бы причина ни стояла за этим: то ли покупатели в этом сегменте просто не были хорошо знакомы с брендом, то ли решения

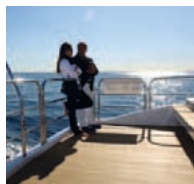
В какой-то момент я насчитал на сандеке 23 человека, и при этом дискомфорта не возникало

для мегаяхт не прижились в относительно небольшом корпусе, — Benetti не думала сдаваться и в ответ представила новую Delfino 93.

Эта суперяхта «начального уровня» имеет водоизмещение 120 тонн и такую же, как и Legend, ширину корпуса, хотя он на восемь футов длиннее. Стефано Ригини сумел превратить эту разницу в преимущество: агрессивный наклон форштевня, четкие формообразующие линии визуально облегчают яхту. Однако наиболее важно остекление — вертикальное изогнутое ветровое стекло опоясывает рубку, придавая судну уравновешенный и внушительный вид.

Планировка Delfino не богата сюрпризами, разве что благодаря значительной ширине корпуса и высоким потолкам во всех помещениях чувствуется объем. Мастер-каюта на главной палубе выигрывает за счет огромных окон и просторной ванной комнаты, тогда как во всех четырех каютах внизу (две двухместные с дополнительной откидной койкой и две с двупальными кроватями) зеркала на стенах добавляют света и расширяют пространство.

Интерьерами первой яхты Delfino занимался Карло Галеацци, который разработал два альтернативных варианта оформления: классический и современный. Нетрудно



Палубы

Вместительный гараж позволяет использовать место на палубах по прямому назначению, то есть для людей



Огромный хардтоп с электрическим люком накрывает практически всю верхнюю палубу

догадаться, к какому из них относятся интерьеры на фотографиях: повсюду наблюдается контраст светлых и темных тонов, равно как мягких и твердых поверхностей. Повсеместно используются льняные и хлопковые ткани, темный орех и черный мрамор. На обеих палубах весьма продуманная и эффективная планировка, а искусно выполненные, обращенные в нос серванты, туалетные столики и отделка великолепной кожей Foglizzo недвусмысленно заявляют о высоком уровне качества. Освещение тоже хорошо продумано: с одной стороны, его хватает, а с другой — оно не слепит, да и с непереносимыми стальными, хромированными и стеклянными элементами тоже не переборщили.

Широкие, закрытые сверху боковые палубы являются одной из привлекательных особенностей Delfino. Поскольку носовая часть главной палубы в основном занята каютой владельца, там осталось место лишь для небольших тиковых сидений и столика. Но это с лихвой компенсирует сандек во всю ширину корпуса — в какой-то момент на нашем неофициальном тест-драйве во время Каннской выставки насчитал там 23 человека, и при этом дискомфорта не возникало. В кокпите за обеденным столом также легко усадутся десять человек.

Пожалуй, единственная зона на этой обманчиво маленькой суперяхте, где вы точно не спутааете ее с 40-метровой лодкой, — это камбуз, находящийся в центре главной палубы, по соседству с трапом, коридором и дневным туалетом.

Он имеет Г-образную форму и перегороден двухместной динеттой для команды, поэтому лучше всего подойдет для некрутого повара. Ступени из камбуза ведут вниз к двум каютам экипажа.

Моторный отсек немного стиснут большим гаражом для тендера, однако все узлы расположены удобно и доступ к ним осуществляется легко за счет компактности 8-цилиндровых двигателей MTU. Заметим, что система вентиляции прекрасно справляется со своей задачей, и даже после нескольких часов в море температура в моторном отсеке была лишь немногим выше, чем снаружи.

Так же как и яхты серии Benetti Classic категории semi-custom, Delfino имеет круглоскулый, относительно легкий возмещающий корпус с носовым бульбом, который снижает волновое сопротивление, и оборудована большими плавниковыми стабилизаторами качки: на волнении они компенсируют инерцию достаточно большой и тяжелой надстройки. Учитывая относительно скромную мощность двигателей, первая яхта Delfino показала во время теста максимальную скорость 14,5 узла, тогда как крейсерская скорость составила 13 узлов; расход топлива при этом достиг 150 литров в час. Если сбросить обороты, получается существенная экономия горючего: при 1200 об/мин яхта идет на 8,5 узла, и каждый двигатель потребляет всего 23 литра в час. Оптимальная рекомендованная Benetti скорость приходится на 1350 об/мин и соответствует 10 узлам, а дальность хода в таком режиме — 1500 миль.



Детали

Качественное исполнение всех элементов дополняет приятное впечатление от этой относительно небольшой, но настоящей суперяхты



Огромный сандек во всю ширину корпуса дает массу преимуществ

От португальского мостика ступени ведут к лежанкам на носовой палубе



Стать владельцем и капитаном такой яхты, без сомнения, очень заманчиво

Прочные поручни — практичная деталь среди прочих дизайнерских штук



Каюта владельца на главной палубе



Декор салона, окна и мебель подчеркивают освещенность и простор



Ванная комната в мастер-каюте



Гостевая каюта по правому борту



Моторный отсек

Несмотря на наличие гаража, он удобно организован, и ко всем узлам легко подобраться

На всех режимах яхта наглядно демонстрирует преимущества водоизмещающего корпуса. Дизайнеры не стремились к экономии весов и превосходно поработали над шумоизоляцией, поэтому находиться на борту крайне приятно. На крейсерской скорости в помещениях нижней палубы шум практически не слышен. Когда находишься в ходовой рубке, то вертикальное панорамное остекление и почти полное отсутствие звуков извне создает ощущение нереального внешнего мира, в котором кто-то выключил звук. Электрические стабилизаторы СМС неплохо справляются с небольшой бортовой волной, но килевой качке они, разумеется, противостоят не могут. Эта немного жуткая тишина на ходу, надежная конструкция, серьезное оборудование и отделка просторных помещений Delfino вполне способны обмануть ваше восприятие и заставить думать, что вы находитесь на борту яхты вдвое больших размеров.

Несмотря на солидность яхты, ее длина по ватерлинии немного не дотягивает до отметки 24 метра, на которую ориентирован Large Yacht Code, однако во многих случаях это

будет полезно. Присмотритесь внимательно — и вы увидите, что носовая оконечность крепится к основному корпусу на болтах там, где проходит разрыв в настиле палубы. Хотя это опция, опытные владельцы не только могут легально самостоятельно управлять яхтой без привлечения капитана-профессионала, но также сэкономят значительную сумму, которая понадобилась бы для оборудования яхты согласно стандартам МСА. На Delfino верфь предоставляет заказчику такую возможность, но тогда к немалой базовой цене придется добавить еще 100 000 евро.

Быть владельцем и капитаном такой яхты, без сомнения, очень заманчиво. Если отвлечься от законов и правил, то почти 100-футовая Delfino смотрится и воспринимается как более солидная яхта, и речь идет не только о салоне и каютах, но также о запасе топлива и дальности хода. Термин «суперяхта» в наше время настолько заезжен, что некоторые даже перестают его употреблять. В сложившейся ситуации термин «мини-суперяхта» тоже рискует быстро стать банальным. Но моторная яхта Delfino — по внешнему виду, объему и своим возможностям — именно такая. **MBY**

Когда находишься в ходовой рубке, возникает ощущение нереальности внешнего мира, в котором кто-то выключил звук



Благодаря открытой планировке и остеклению салон главной палубы выглядит очень привлекательным

ДОСЬЕ

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДЛИНА 93 ф (28,50 м)
ШИРИНА 23 ф (7,03 м)
ДЛИНА КОРПУСА 78 ф (23,98 м)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 107 т порожнем; 121 т полное
ЗАПАС ТОПЛИВА 16000 л
ЗАПАС ВОДЫ 2600 л
ОСАДКА 6 ф (1,98 м)
ДВИГАТЕЛИ 2xMTU 8V 2000 M72 (965 л.с.)
ГЕНЕРАТОРЫ 40 кВт и 33 кВт Kohler

МАТЕРИАЛ КОРПУСА стеклопластик
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 14 узлов
КРЕЙСЕРСКАЯ СКОРОСТЬ 10 узлов
ДАЛЬНОСТЬ ХОДА 1500 миль на 10 узлах
ВМЕСТИМОСТЬ 10 человек в 5 каютах
КОМАНДА 3 человека в 2 каютах
КАТЕГОРИЯ RCD A (для 16 человек)
ДИЗАЙН Ригини/Галеацци/Benetti
СТОИМОСТЬ от € 6,85 млн



Приказано ВЫЖИТЬ!





29 октября
2011 года в Аликанте
стартует очередная
кругосветная гонка Volvo Ocean Race.
На этот раз нам, к сожалению, не придется
болеть за «своих» — российской яхты нет в списке
участников. Но никогда еще борьба не обещала быть
столь напряженной: весомые шансы на победу имеют пять
из шести команд.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Chris Cameron, Yvan Zedda/Groupama, Mara Muia/Team Telefonica, Abu Dhabi Ocean racing, volvoceanrace.com**

Океанские гонки — опасный вид спорта. В примечании к правилам постройки яхт класса Volvo Open 70, тех, на которых проходит чудовищная по своей сложности парусная кругосветка, говорится: «Каждый желающий принять в ней участие делает это на свой собственный риск и должен осознавать, что результатом могут стать ущерб здоровью, смерть или пропажа без вести...» В этой гонке можно считать себя победившим, финишировав хотя бы последним. Полбеды, если яхта сходит с дистанции из-за технических проблем. Гораздо хуже, когда в море остаются люди: уже из первой гонки 1973–1974 годов (тогда она называлась Whitbread) не вернулись трое — они пропали без вести, смытые за борт в шторм. И океан продолжал собирать жертвы, хотя во всех последующих регатах обеспечение безопасности стало первоочередной задачей. Но в начале 1970-х годов мало кто понимал, что ждет яхтсменов там, где в XIX веке ходили только торговые парусники. До сих пор маршрут гонки максимально приближен к этому исторически сложившемуся пути и неизменно проходит через «ревущие сороковые» в Южном океане: дующие здесь мощные ветра чрезвычайно опасны, но они же дают хорошую скорость, что в эпоху торгового парусного флота было крайне важно.

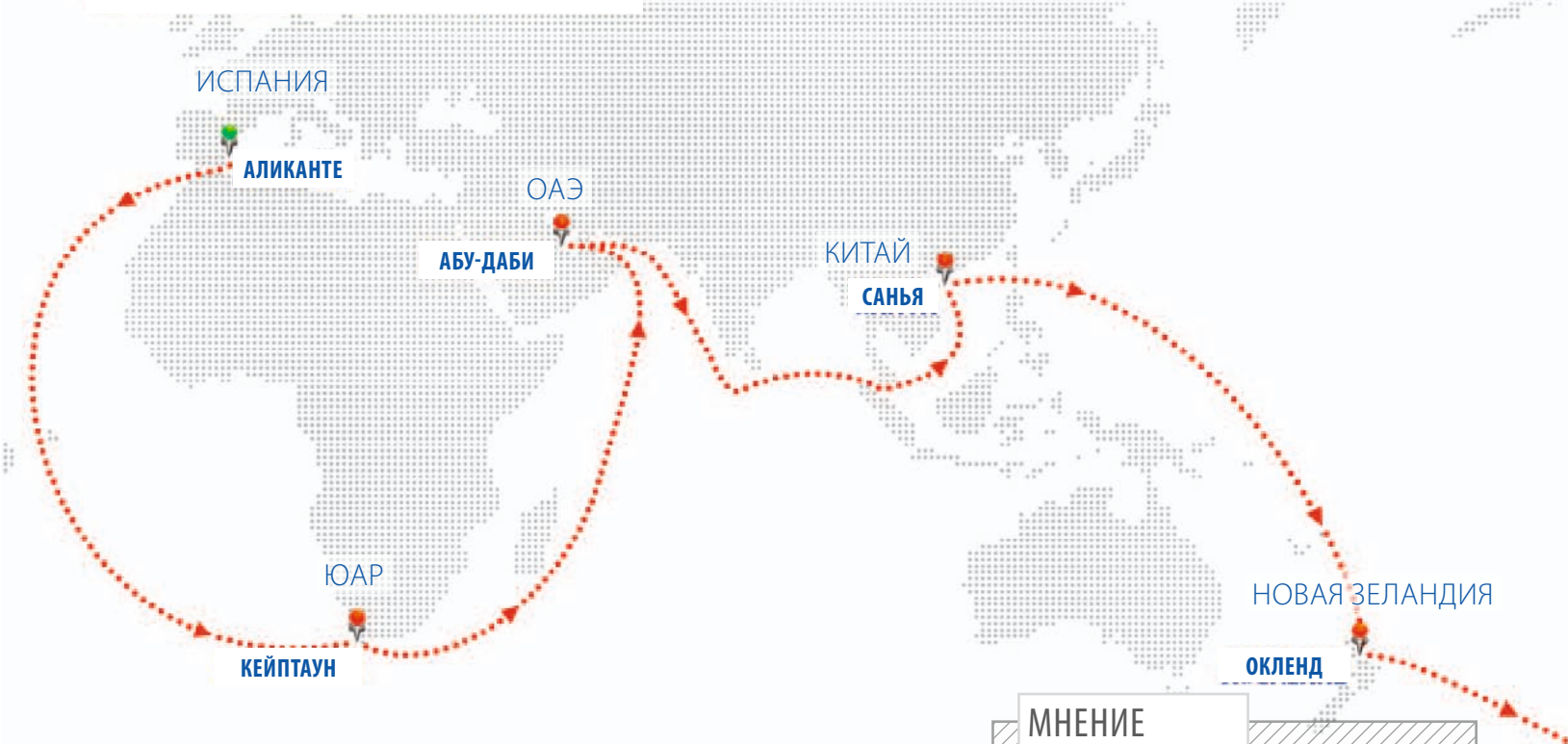
Маршрут гонки максимально приближен к пути торговых парусников XIX века

Годом создания этой кругосветной гонки можно считать 1969-й, когда сэр Роберт Нокс-Джонстон совершил первое безостановочное одиночное кругосветное плавание. Вслед за этим в головах двух англичан — Гая Пирса и Энтони Черчилля — родилась идея командной кругосветной гонки. Ничего подобного в то время не существовало, поэтому организация и поиски спонсора затянулись, хотя проектом заинтересовалась британская Королевская Ассоциация парусного мореплавания (Royal Naval Sailing Association) и лично ее глава Отто Штайнер. Именно ему в 1971 году в прокуренном портсмутском пабе удалось уговорить на спонсорство Билла Уитбрэда — владельца знаменитой пивоваренной компании Whitbread, в честь которой и назвали будущую гонку — Whitbread Round the World Race. В 2001 году со сменой титульного спонсора соревнование превратилось в Volvo Ocean Race, хотя неофициально эту гонку именуют еще «Эверестом парусного спорта», где яхты — супермашины для выжимания скорости, а люди... «Гвозди бы делать из этих людей!..»

Впрочем, лодки такими были не всегда. Заявившие об участии в кругосветке 1973–1974 годов 17 яхт из семи стран мира были обычными круизными судами длиной от 32 до 80 футов. О судах одного класса тогда

VOLVO OCEAN RACE 2011-2012

МАРШРУТ ГОНКИ



ГОРОДА	ДАТА ПРИБЫТИЯ	ПОРТОВЫЕ ГОНКИ	СТАРТ ЭТАПА	ДИСТАНЦИЯ, МИЛИ
Аликанте	—	29 октября 2011 г.	5 ноября	6500
Кейптаун	25 ноября	10 декабря	11 декабря	5430
Абу-Даби	1 января 2012г.	13 января	14 января	4600
Санья	4 февраля	18 февраля	19 февраля	5220
Окленд	8 марта	17 марта	18 марта	6705
Итажаи	4 апреля	21 апреля	22 апреля	4800
Майями	6 мая	19 мая	20 мая	3590
Лиссабон	31 мая	9 июня	10 июня	1940
Лорьян	17 июня	30 июня	1 июля	485
Голуэй	3 июля	7 июля	—	—

не было и речи, и результаты пересчитывали с учетом гандикапа. Многие лодки были оборудованы холодильниками, которые ломались от провизии, а на яхте-победительнице — мексиканской *Sayula II* — по воспоминаниям очевидцев, ежедневно выпивалось полдюжины бутылок вина. В команды, наряду с профессионалами, входили (разумеется, за плату) ищущие приключений любители, а вообще на гонку собралась довольно разношерстная компания: от миллионеров и военных моряков до работников судоверфи и студентов. Отдельным счастливицам доставались персональные каюты; на некоторых яхтах в команде был профессиональный кок,

Бытовые условия на борту яхт класса Volvo Open 70 аскетичны до предела

который занимался исключительно камбузом. Одни на борту довольствовались аскетическими бытовыми условиями, другие прихватили с собой пижамы, книги и магнитофоны. Проект сам по себе выглядел чистым безумием, поэтому никому даже в голову не пришло дополнительно усложнять жизнь яхтсменам.

Нынешние участники Volvo Ocean Race имеют все основания умереть от зависти к предшественникам. Им на протяжении месяцев приходится сидеть на опресненной воде, протеиновых батончиках и сухом «комбикорме» — порошкообразной субстанции неопределенного вкуса, которую разводят водой, причем в строго определенном количестве. Все рассчитано, ничего лишнего на борт не взять, какое уж тут вино... Поспать нормально и то нельзя: узкие 40-сантиметровые койки и нескончаемая какофония звуков — работа лебедок на палубе отдается внутри корпуса пулеметными очередями. Как вспоминает Олег Жеребцов,

МНЕНИЕ



Владислав Мурников, участник Whitbread 1989–1990, яхта «Фазиси»

Сейчас ясно, что гонка, в которой мы участвовали два десятилетия назад, ознаменовала поворот в эволюции Whitbread. До этого гонка была скорее приключением, когда команды любителей пытались соперничать с подготовленными профессиональными экипажами. В первых гонках яхтсмены собирались на вечернюю трапезу с вином, но мы на «Фазиси», как и несколько других команд, ради экономии веса уже перешли на безвкусную замороженную еду — наподобие рациона космонавтов.

Изменения характеризует не только меню. Яхты тоже стали другими, и «Фазиси» во многом стала предвестницей этих перемен. Одна из самых легких лодок флота, она оказалась, несмотря на неопытность экипажа, одной из самых быстрых в Южном океане. Пусть гонку выиграли тяжелые, перегруженные парусами кечи из Новой Зеландии — развитие пошло этим путем: океанские гоночные яхты становятся все легче и быстрее.

Из-за спартанских условий нашу лодку прозвали «русской субмариной». «Как можно жить в такой тесноте?», — часто спрашивали нас. Отвечу: в гонке жизнь течет на палубе, вниз мы спускались только перекусить и вздремнуть час-другой, а потом наверх, гнать лодку дальше. Но сейчас даже «Фазиси» с ее просторным камбузом, персональными койками и сушилкой для одежды кажется верхом комфорта по сравнению с тесным и темным карбоновым нутром современных яхт.

Вечером накануне нашего старта в гонке на борт «Фазиси» поднялся Эрик Табарли, великий яхтсмен, участник нескольких Whitbread. Он прошел вдоль палубы, одобрительно кивая головой, постоял за штурвалом, спустился вниз, а потом, выглянув из люка, произнес: «Oui, tres simple, c'est bon!».

Кто-кто, а Табарли знал толк в яхтах!..

PUMA Ocean Racing



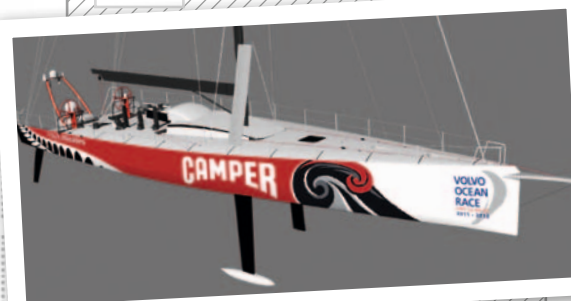
Шкипер: Кен Рид (США)

Под его руководством команда Puma взяла второе место в Volvo Ocean Race 2008–2009 гг. На этот раз Кен решительно настроен на первое, а обоснованность этих притязаний доказывает его обширный послужной список.

Команда. Интернациональный экипаж включает яхтсменов из США, Австралии, Новой Зеландии, Германии, ЮАР, имеющих опыт участия в Volvo Ocean Race, America's Cup, Fastnet Race, Transpac, Sydney–Hobart.

Дизайн яхты: Хуан Куямджиян

ЯХТА



ИРЛАНДИЯ

ГОЛУЭЙ

ЛОРЬЯН

ФРАНЦИЯ

ЛИССАБОН

ПОРТУГАЛИЯ

США

МАЙЯМИ

Team Telefónica



Шкипер: Айкер Мартинес (Испания)

Олимпийский, мировой, европейский и национальный чемпион. Имеет за плечами две гонки Volvo Ocean Race.

Команда. Кроме Айкера Мартинеса,

пока известны всего двое членов команды: испанцы Ксаби Фернандес (неоднократный участник Volvo Ocean Race и America's Cup) и Пепе Рибес Рубио (мировой и олимпийский чемпион, две гонки VOR).

Дизайн яхты: Хуан Куямджиян

ИТАЖАН

БРАЗИЛИЯ



Вес всего, что находится на борту, просчитывают до грамма: ничего лишнего

создавший Team Russia — первую российскую команду в Volvo Ocean Race, которая в гонке 2009–2010 годов выступила на лодке Kosatka (Fazisi в 1989 году участвовала еще под флагом СССР): «Тем, кто устал от жизни и больше ничего не хочет, я бы порекомендовал обязательно сходить в эту гонку. Когда наконец оказываешься на берегу, все кажется бесконечно прекрасным: деревья, трава, печенье, кока-кола...» Во время гонки 2008–2009 года переход Циндао — Рио-де-Жанейро затянулся из-за продолжительного шторма, и перед некоторыми командами замаячила угроза настоящего голода: ближе к финишу на лодках уже доедали последние запасы.

Тяжела и психологическая обстановка: необходимость постоянно видеть одни и те же лица приводит к тому, что кто-то замыкается в себе, а кто-то, наоборот, начинает беспрерывно говорить. При этом многие признают, что разговоры неизменно сводятся к трем пунктам: сухим носкам, еде и женщинам. Именно в такой

последовательности. Перед стартом вес всего, что находится на борту, просчитывают буквально до грамма. Конечно, рассказы о том, что команда использует на всех одну зубную щетку с отломанной ручкой, являются преувеличением. Однако бытует гоночная байка, согласно которой на Volvo Ocean Race 1997–1998 один из шкиперов орал на команду, обнаружив три пары солнцезащитных очков на подветренном борту. А если серьезно, то главный потенциал снижения веса кроется именно в лодке: на постройку идут самые легкие, самые прочные, по-настоящему «космические» материалы. Последнее, о чем задумываются создатели этих яхт, — комфорт для команды.

В то же время есть кое-что, в чем современные участники Volvo Ocean Race имеют неоспоримое преимущество перед яхтсменами прошлых десятилетий. Это навигация. На заре Whitbread местоположение яхт определяли по старинке — при помощи секстанта и методом счисления. Участник гонки 1973–1974 годов шкипер яхты Second Life Родди Эйнсли вспоминал, что большую часть

Концепция Volvo Open 70 для гонки 2011–2012 гг. не претерпела радикальных изменений, однако небольшие нововведения в правилах и конструкции, по сравнению с прошлой Volvo Ocean Race, все же появились. По заявлению организаторов, эти меры были приняты для повышения уровня безопасности на борту, а также для того, чтобы побудить дизайнеров думать не только о скорости, но и о надежности: в гонке 2008–2009 гг. поломок и технических проблем было чересчур много. В частности, был на полтонны увеличен вес яхты — до 14,5 т. При этом масса киля должна составлять 7,4 т (плавник — не менее 1,9 т). Немного изменена форма корпуса: плавный подъем батоксов в корме должен облегчать глиссирование, но, по мнению дизайнеров, из-за этого яхта имеет тенденцию «зарываться» носом и ею труднее управлять на высоких скоростях. Все спинакеры отныне могут быть с закруткой, что серьезно облегчит и обезопасит работу боуменов. Общее число парусов в гонке уменьшили с 24 до 17 — это только одна из мер, которая позволит командам сэкономить средства. Снижение бюджетов — тенденция крупных парусных соревнований: все заинтересованы в увеличении числа участников, а большие бюджеты в посткризисное время не так легко найти. Еще одна головная боль — привлечение «свежей крови»; именно с этим связано странное на первый взгляд требование включить в состав экипажа не менее трех человек, родившихся не ранее 1 сентября 1980 года. В противном случае настроенные только на победу синдикаты станут продолжать приглашать исключительно «зубров», в то время как молодые яхтсмены-профессионалы будут сидеть без работы.

Abu Dhabi Ocean Racing Team



Шкипер: Йен Окер

(Великобритания)

Участвовал в Volvo Ocean Race 2008–2009 гг. в качестве шкипера команды Green Dragon.

В 2001 г. выступил шкипером

GBR Challenge в Кубке «Америки». Двукратный олимпийский призер.

Команда. Ветераны Volvo Ocean Race и America's Cup из США, Великобритании, Ирландии и Новой Зеландии, включая таких звезд, как Крейг Саттерсуэйт, Джастин Слаттери и Саймон Фишер. Собственно ОАЭ представляет единственный член экипажа Адиль Халед.

Дизайн яхты: Farr Yacht Design



На радость зрителям и фанатам, в каждом порту захода состоятся гонки



Французская Groupama на тренировочной яхте



У команды Abu Dhabi Ocean Racing пока есть только тренировочная лодка. Конкурс на лучшее имя для новой яхты уже объявлен



Первый тест яхты Camper/ETNZ в заливе Хаураки (Новая Зеландия)

маршрута он весьма приблизительно представлял, где находится его яхта. Раз в неделю координаты передавались (если получится) по радио, а маршрут предусматривал всего три промежуточных порта, где флот мог собраться вместе. Сегодня спутниковая навигация позволяет капитанам не только определять свое точное местоположение, но и отслеживать каждое движение противника, да и остановок обычно планируется 8–9, что разбивает «марафонскую» дистанцию на серию «спринтерских» этапов. Если в гонках 1970-х годов разница на финише составляла дни и недели, то в прошлой Volvo Ocean Race 2009–2010 Puma и Telefónica Black завершили 400-мильный этап в Стокгольме «ноздря в ноздрю», финишировав с разрывом в два корпуса!

Гонка 2011–2012 годов обещает нам как минимум такую же напряженную борьбу: из шести команд, которые на данный момент заявили о своем участии, пять можно заранее объявлять фаворитами. Puma, которой в прошлый раз досталось второе место, пойдет

Groupama Sailing Team



Шкипер: Франк Камма (Франция)

Помимо множества наград, ему принадлежит Кубок Жюля Верна — рекорд скорости в кругосветной безостановочной гонке. На тримаране

Groupama 3 Франк обошел вокруг света за 48 дней, 7 часов, 44 минуты и 52 секунды.

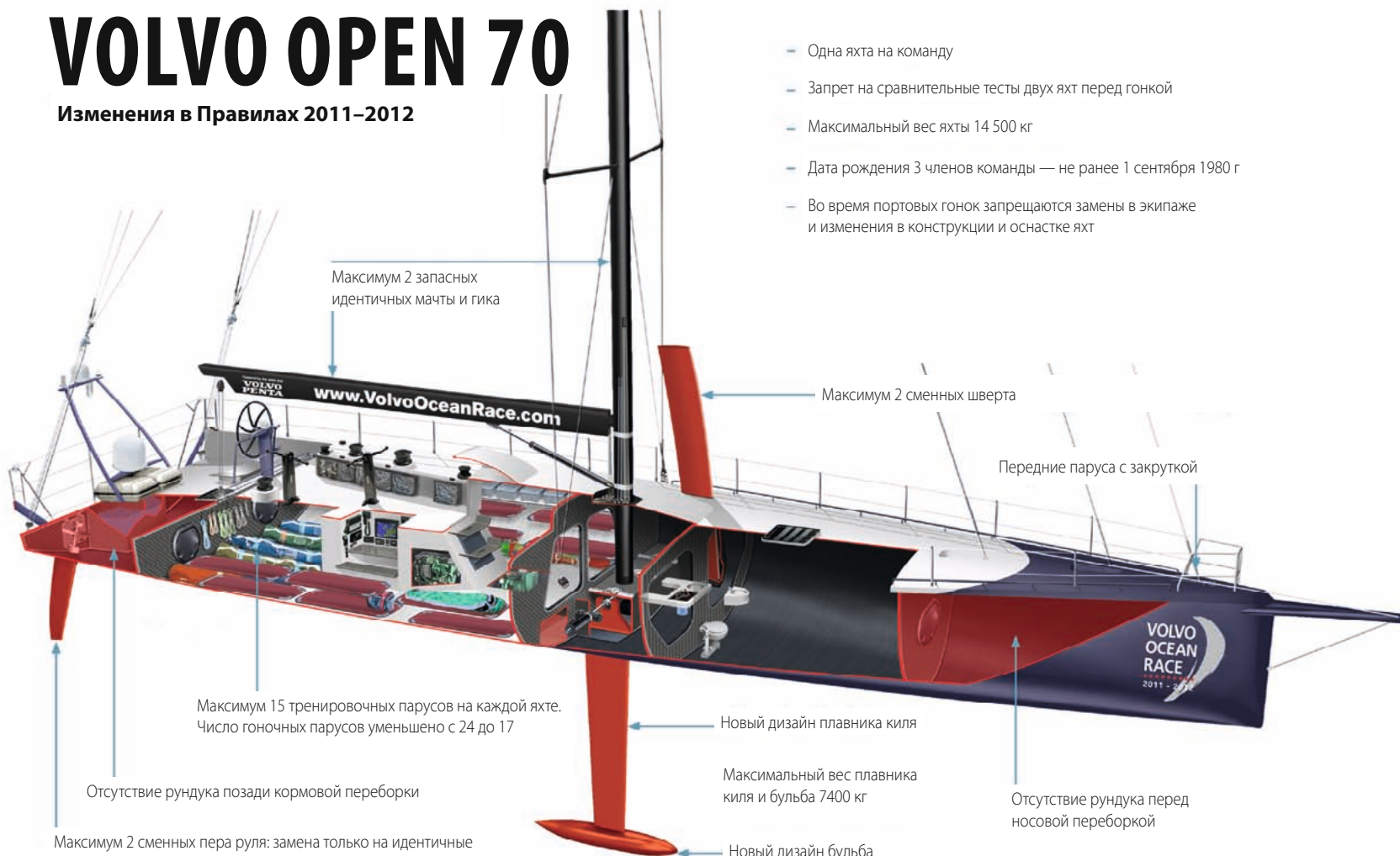
Команда. Французской команды не было в гонках Whitbread/Volvo Ocean Race с 1993 года. Контракт, подписанный со спонсором — французской страховой компанией Groupama, предполагает участие французских яхтсменов не только в нынешней, но и в следующей гонке Volvo Ocean Race. В команду, собранную Франком Камма, входят, помимо французов, три шведа, ирландец, австралиец и новозеландец. Примечательно, что в составе экипажа сразу пять яхтсменов младше 30 лет, но все с серьезным послужным списком, включающим Volvo Ocean Race, America's Cup и Louis Vuitton Trophy.

Дизайн яхты: Хуан Куюмджиян

в бой под предводительством того же шкипера Кена Рида, правда, по сравнению с прошлым стартом у него теперь одним пальцем меньше (палец оторвало на треть во время гонки). Испанская Team Telefónica — тоже не новичок: в прошлой гонке успешно участвовали сразу две лодки под этим именем — Telefónica Black и Telefónica Blue, а нынешний шкипер команды Айкер Мартинес отправится уже в свою третью «вольвовскую» кругосветку. Объединенные Арабские Эмираты выставили Abu Dhabi Ocean Racing Team; костяк команды составляют заслуженные ветераны Volvo Ocean Race, а шкипером выступит двукратный олимпийский чемпион Йен Уокер. Французскую Groupama Sailing Team возглавит легенда оффшорного яхтинга Франк Камма. Новички Camper (команду спонсирует одноименный испанский бренд спортивной обуви) в своей дебютной гонке сделали ставку на именитых новозеландцев, объединившись с обладателями Кубка «Америки» Emirates Team New Zealand. Единственная «темная лошадка» — команда с условным названием

VOLVO OPEN 70

Изменения в Правилах 2011–2012



- Одна яхта на команду
- Запрет на сравнительные тесты двух яхт перед гонкой
- Максимальный вес яхты 14 500 кг
- Дата рождения 3 членов команды — не ранее 1 сентября 1980 г
- Во время портовых гонок запрещаются замены в экипаже и изменения в конструкции и оснастке яхт

Максимум 2 запасных идентичных мачты и гика

Максимум 2 сменных шверта

Передние паруса с закруткой

Максимум 15 тренировочных парусов на каждой яхте. Число гоночных парусов уменьшено с 24 до 17

Новый дизайн плавника кила

Отсутствие рундука позади кормовой переборки

Максимальный вес плавника кила и бульба 7400 кг

Отсутствие рундука перед носовой переборкой

Максимум 2 сменных пера руля: замена только на идентичные

Новый дизайн бульба

Все изменения в правилах обусловлены безопасностью и/или снижением издержек

Spanish Team 2, о которой пока ничего неизвестно.

Кнут Фростад, исполнительный директор Volvo Ocean Race, заявил: «Нас ожидает настоящая битва титанов: никогда еще профессиональный уровень команд не был так высок».

Океанская кругосветная гонка стартует 29 октября в испанском Аликанте и завершится в начале июля в городе Голуэй, Ирландия. Между этими точками — дистанция 39 000 миль и 8 портов захода: Кейптаун (ЮАР), Абу-Даби (ОАЭ), Санья (Китай), Окленд (Новая Зеландия), Итажаи (Бразилия), Майами (США), Лиссабон (Португалия), Лорьян (Франция). Как и прежде, организаторы гонки делают все, чтобы событие получилось зрелищным. Все яхты оснащены камерами для обеспечения живых трансляций. В каждой точке захода обязательно пройдут портовые гонки: сейчас ведутся переговоры с телекомпаниями, но при любом их исходе трансляцию событий, а также последние

новости и статистику можно будет отслеживать на www.volvoceanrace.com.

А пока команды активно заняты «обкаткой» лодок. На 16 марта был назначен «дедлайн», после чего заявившие об участии в Volvo Ocean Race команды не могли больше использовать тренировочные яхты: подготовка должна проходить на только что построенных Volvo Open 70 третьего поколения. Team Telefonica, представив новую яхту в Аликанте, сразу отбыла на свою тренировочную базу на остров Лансароте (Канары). Camper/ETNZ отправилась в тестовый переход — 1140 миль из Окленда (Новая Зеландия) на Фиджи. Puma с этой же целью сходила из Ньюпорта в Майами. Groupama, спустившая на воду лодку 18 мая, позже других, проводит испытания в Бретани, на северо-западе Франции. Abu Dhabi Ocean Racing Team серьезно задержалась с постройкой — их лодка на момент написания статьи (начало июня) еще не готова, хотя конкурс на лучшее

CAMPER/Emirates Team New Zealand



Шкипер Крис Николсон (Австралия)

Профессиональный яхтсмен последние 20 лет, неоднократный олимпийский и мировой призер в разных классах яхт,

Крис отправится в гонку Volvo Ocean Race уже в четвертый раз. Его предыдущее достижение — второе место в составе команды Puma.

Команда. Новозеландцы, за исключением троих. Опыт в Volvo Ocean Race — самый разнообразный: от новичков до абсолютных профи, вошедших в официальный список «героев» VOR. Среди последних — Стюарт Баннатин, участник пяти гонок Volvo, из них трижды — в составе команды победительницы.

Дизайн яхты: Emirates Team New Zealand Design Team

имя для новой яхты объявлен. Что же касается Spanish Team 2... Возможно, это «виртуальный» игрок, который и вовсе не появится — до старта гонки остается мало времени. Это укрепляет уверенность, что мы получим бескомпромиссное шоу без аутсайдеров. Впрочем, и добавляет неопределенности — учитывая уровень мастерства команд, делать какие-либо прогнозы абсолютно бессмысленно. Нам остается только ждать. **МВУ**



За победу — только кубок и никаких денежных призов



Вечная **МОЛОДОСТЬ**

Продлить срок службы суперяхты несложно — достаточно лишь хорошо о ней заботиться. Но вот как сохранить ее привлекательность и красоту?

Текст **Антон Черкасов** Фото **Luxury Vision Productions - SRD**





Высота главного салона поражает — такого не встретишь на других яхтах



Светлый салон на верхней палубе с плетеными креслами и фортепиано

Яхты, как и всё в этом мире, неизбежно стареют. Но для супер- и мегаяхт год часто идет за два: молодые соперники дышат в корму, технический прогресс заставляет постоянно быть в форме... Но на второй план отходят не все: современная яхтенная «пластическая хирургия», или рефит, позволяет вернуть лодке те же известность

и внимание, какими она пользовалась в первые несколько лет жизни. Моторная суперяхта *Reborn* — один из таких уникальных примеров успешного сохранения молодости и красоты.

Тринадцать лет назад, когда австралийский медиамагнат Реджинальд Гранди получил на верфи Amels новенькую *Boadicea*, 70-метровая красавица стала одной из самых заметных лодок того времени. Она никогда не числилась в первых строках списка крупнейших частных суперяхт, но всегда входила — и до сих пор входит — в сотню самых-самых. В 2006 году *Boadicea* занимала 50-е место в рейтинге, а за последующие четыре года переместилась на 90-ю позицию. Естественно, это нельзя расценивать как существенный регресс, ведь у яхты всегда были и есть серьезные козыри — такие изюминки, поражающие абсолютно всех, даже повидавших многое экспертов.

Reborn — один из уникальных примеров успешного сохранения молодости и красоты

Еще первый владелец удивил яхтенную публику тем, что отвел часть второй палубы под лужайку для своих любимых собак, покрыв ее ковром из живой травы. Случай не самый экстравагантный (на борту *Lysistrata*, например, был обустроен хлев для племенной коровы), но, согласитесь, нетривиальный. Добавьте сюда творческий вклад Теренса Дисдейла — известного дизайнера, работавшего в том числе и над *Eclipse*, и станет понятно, что эта суперяхта далеко не из простых.

Но это осталось в прошлом. В 2009 году *Boadicea* была продана (все это время ею владел один хозяин) с участием брокерской компании Burgess, и открылась новая, не менее интересная страница ее жизни. Началась она с грандиозного рефита на итальянской верфи Amico & Co. Надо заметить, что в 2008 году яхта уже прошла обычную модернизацию — стандартный предпродажный «косметический ремонт», но требовательного владельца он не устроил, поэтому после покупки на лодке планировались серьезные изменения. Ситуация осложнялась тем, что новый хозяин поставил жесткие временные рамки: весь огромный объем работ необходимо было выполнить всего за девять месяцев до начала сезона, тогда как подобные проекты обычно длятся годами.



Яхта стала почти на шесть метров длиннее за счет полной замены кормовой части, где появилась широкая купальная платформа

Оценивая масштабы перерождения *Reborn*, невольно понимаешь, насколько комплексно подошли к вопросу инженеры и дизайнеры во главе с Аленом Тассином (Alain Tassin). Самые значительные внешние изменения коснулись кормы, мачт и цвета корпуса. Яхта стала почти на шесть метров длиннее за счет полной замены кормовой части, где появилась широкая открытая купальная платформа — настоящий пляж, куда с главной палубы ведут две поистине дворцовые лестницы. Конструкторы избавились от громоздкой носовой мачты, функцию которой теперь выполняет заваливаемый подъемный кран, а мачта на сандеке обрела легкость и изящество. В итоге окрашенная в светло-бежевый цвет лодка не только стала соответствовать современным тенденциям в яхтенном дизайне, но и своим экстерьером заставляет понервничать владельцев более молодых соперниц.

Нередко, создавая облик суперяхт, дизайнеры отталкиваются от идеи поставленной на воду роскошной виллы, но в случае с *Reborn* они пошли дальше. В ходе рефита на всех открытых палубах максимально высвободили место, увеличив пространство для отдыха, и добавили ряд приятных деталей. Наиболее впечатляет коллекция живых тропических растений на верхней палубе — натуральный сад с живой травой, пальмами и обилием цветов. Очевидно, что для ухода



Купальную платформу без преувеличения можно назвать пляжем



Бассейн с гидромассажем — одна из ключевых особенностей просторного сандека

за этим оазисом необходим опытный садовник, и на борту он есть, как есть и профессиональный итальянский стилист-парикмахер, который подготовит вас к светскому рауту любого уровня, и врач, и невероятно талантливый шеф-повар, прошедший подготовку в Espace Herni Chenot в известном итальянском отеле Palace Merano. Все на *Reborn* говорит о гостеприимстве. Это не только уже привычные атрибуты роскоши вроде бассейна с противотоком на сандеке и оборудованного по последнему слову техники кинотеатра, но и великолепная зона спа с турецкой баней и массажными принадлежностями. Кстати, спа с выходом на купальную платформу располагается на нижней палубе *Reborn*, там, где у прежнего владельца была кладовая, что еще раз подчеркивает глубину рефита и максимальное использование места.

Все перечисленные изменения, безусловно, повышают ценность яхты для отдыхающих на борту людей, но по-настоящему уникальной и единственной в своем роде ее делает другое. Нет ни одной другой суперяхты, где высота главного салона достигает шести метров! Это необычное помещение с двумя ярусами окон и внутренним балконом оказывает совершенно невероятное впечатление, будто попадаешь в дворцовый зал. Обилие дерева, обволакивающие тело диваны и кресла из кремовой кожи, мягкое освещение и смотрящая с высоты женская фигура работы парижского скульптора Эрва Бутара создают особенное настроение и удивительный уют, когда с борта идущей на полном ходу яхты любуешься падающим за горизонт огромным солнечным диском. Чтобы получить такой роскошный салон с беспрецедентно высоким потолком, в ходе рефита была



Сандек легко превращается в посадочную площадку для легкого вертолета

Неизменно высокой популярностью на суперяхтах пользуется сандек, и на Reborn он поистине прекрасен



В отделке широко применяется дерево, а пастельные тона в интерьере способствуют расслаблению



Прямо из мастер-каюты можно попасть на private terrace

Назвать это помещение каютой язык не поворачивается — более всего оно походит на этаж средиземноморской виллы

удалена часть верхней палубы в корме — смелый, нетрадиционный и, на наш взгляд, полностью оправданный шаг. На 76-метровой яхте дефицит палубного пространства случается крайне редко, а вот кажущаяся тяжесть массивных верхних «этажей» может ощущаться даже несмотря на высокие окна. Поэтому салон на *Reborn* я без колебаний назову если не шедевром, то исключительным произведением искусства.

Более трети площади в носовой части верхней палубы занимают апартаменты владельца. Назвать это помещение каютой язык не поворачивается — более всего оно походит на этаж средиземноморской виллы. Центральный зал с огромной кроватью окружен по сути стеклянной стеной, дающей панорамный обзор, а ближе к корме по обоим бортам располагаются две ваннные комнаты, два гардероба и кабинет. Ненавязчивая, радующая глаз отделка выполнена в спокойных тонах; здесь также доминирует дерево, а ваннные комнаты облицованы натуральным камнем. Кстати, уединиться владелец может не только в своих апартаментах, но и на private terrace, где его никто не побеспокоит.



Ванная комната
владельца

На месте прежней
кладовки появилась
зона спа с турецкой
баней



Окна от пола до потолка
в каюте владельца
создают непревзойденный
панорамный обзор

Ванная комната для
спутницы владельца





Шесть гостевых кают оформлены в едином стиле: ценные породы древесины контрастируют со светлыми и темными тканями

Мастер-каюта бывшего хозяина располагалась уровнем ниже, на главной палубе, и после рефита ее превратили в роскошную VIP-каюту с новой отделкой и мебелью. Рядом поместили массажную комнату и парикмахерскую, а впереди, в носовой части палубы, находится обеденная зона с большим столом по правому борту, за которым все гости могут собраться на торжественный ужин, и вторым столиком напротив, где уютнее обедать семьей.

Все палубы судна соединяет широкая центральная винтовая лестница, которая обвивает впечатляющий стеклянный цилиндр лифта. Шесть гостевых кают (четыре с двухспальными кроватями и две — с раздельными) на нижней палубе оформлены в едином стиле: интенсивно используются ценные породы древесины, контрастирующие со светлыми и темными тканями.

Кроме того, гостям принадлежит половина бридждека. Здесь можно трапезничать на воздухе под открытым небом или, укрывшись от полуденного солнца под навесом,

наслаждаться легкими коктейлями у барной стойки под звуки фортепьяно.

Неизменно высокой популярностью на суперяхтах пользуется сандек, и на *Reborn* он поистине прекрасен: несколько видов лежаков и шезлонгов, приятная деревянная мебель, великолепный бассейн, а главное — простор перекомпонованной и облаченной в новый тик палубы. На кормовую часть сандека в прямом смысле может сесть вертолет. Владелец поступил очень разумно, отказавшись от выделенной вертолетной площадки — вместо этого достаточно сдвинуть мебель, убрать съемное ограждение, и легкий вертолет без труда заберет вас или доставит на борт, если в этом возникнет необходимость. Соотношение пассажиров и членов экипажа на *Reborn* приближается к значению 1:2 — это серьезный показатель для чартерной яхты, гарантирующий гостям беззаботный отдых и высочайший уровень сервиса. Команда занимает помещения в носовой части нижней палубы, а каюты капитана и врача находятся рядом с ходовой рубкой.

На яхте, как и полагается, есть целый парк тендеров и другой техники, призванной разнообразить отдых и насытить его незабываемыми впечатлениями. На носовой палубе хранятся два скоростных RIB-тендера Naumate со 165-сильными стационарными моторами, а гаражи



Гостевые каюты могут быть как с двупспальными кроватями...



Бывшая каюта владельца после рефита превратилась в VIP-апартаменты



...так и с двумя раздельными кроватями



Уютная зона отдыха на верхней палубе



Талантливый шеф-повар порадует гостей рецептами от Анри Шено

Уютный кинотеатр оборудован по последнему слову техники



На главной палубе есть парикмахерская...

...и отдельный массажный кабинет



Соотношение пассажиров и членов экипажа на Reborn приближается к значению 1:2 — это серьезный показатель для чартерной яхты

по обоим бортам на главной палубе занимают роскошные, специально созданные для этой яхты тендеры-лимузины Vikal, один из которых имеет надстройку, а другой снабжен прозрачным фрагментом днища. Кроме того, в распоряжении гостей находятся аквабайки, водные лыжи, снаряжение для подводного плавания, доски для всевозможных видов серфинга, снасти для океанической рыбалки. Одним словом, скучать на борту точно не придется. Сюда же стоит добавить и фантазию команды, ведь грош цена той чартерной суперяхте, где экипаж не умеет обеспечивать пассажирам интересное времяпрепровождение.

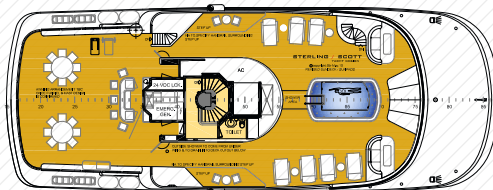
После первого знакомства с Reborn возникают смешанные чувства: суперяхта воспринимается как только что сошедшее со стапеля абсолютно новое современное судно с достойными королевского дворца интерьерами, но при этом ее фактический возраст превышает 10 лет. При подборе чартерной яхты, когда человек руководствуется цифрами и немногочисленными фотографиями, такое несоответствие состояния судна (и цены) возрасту может вызвать замешательство. Однако на этот вопрос стоит взглянуть с другой стороны: вспомните, как выглядел Константинский дворец еще 15 лет назад, и какой популярностью теперь пользуется нынешняя резиденция президента в Петербурге. Возраст для яхты, как и для женщины, — один из главных врагов, но некоторым удается обмануть время. Ведь для женщины и для яхты важнее всего не возраст по паспорту, а то, как она выглядит. И не менее важно быть любимой! **MBV**



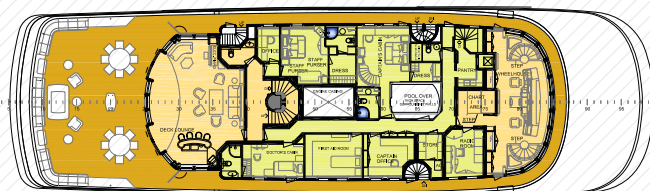
Два тендера-лимузина Vivali окрашены в цвета Reborn

ДОСЬЕ

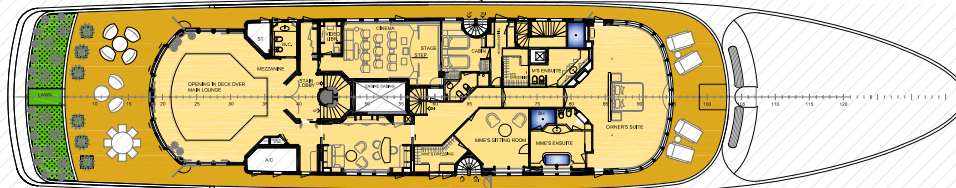
Сандек



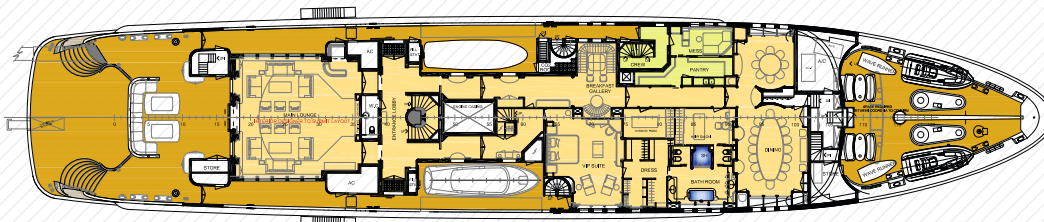
Бридждек



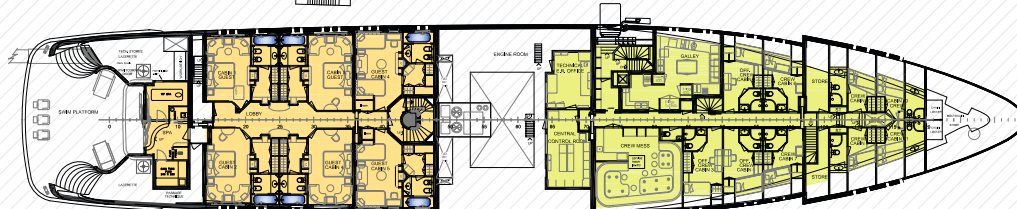
Верхняя палуба



Главная палуба



Нижняя палуба



Длина 249 ф (76 м)
Ширина 46 ф (14 м)
Осадка 14 ф (4,2 м)
Верфь Amels, 1998; рефит Amico & Co, 2010
Запас топлива 290 000 л
Двигатели 2×Caterpillar 3516B (2590 л.с.)
Максимальная скорость 15 узлов
Дизайн интерьеров
 Studio Tassin Design/Claudio Briganti
Экипаж 25–31 человек
Чартер Edmiston & Company;
www.edmistoncompany.com;
 стоимость € 615 000/€ 570 000 в неделю

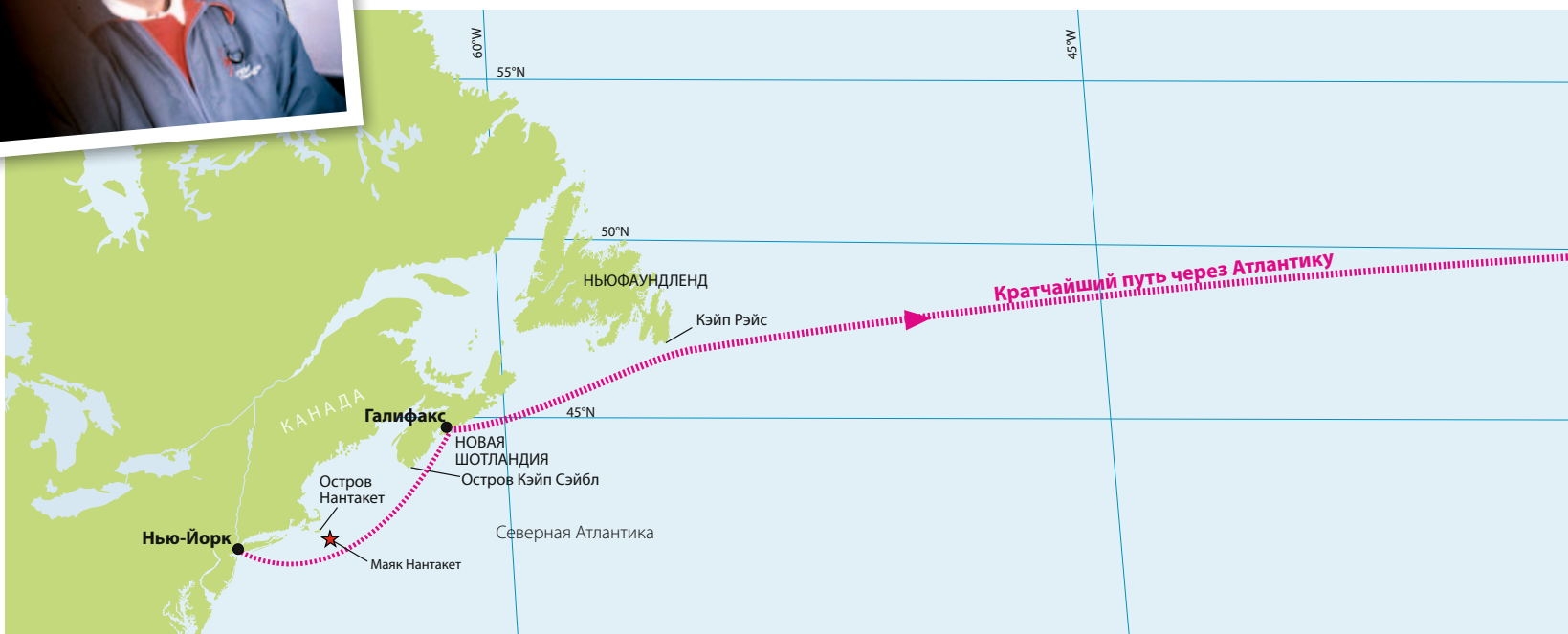
3000 миль КРОВИ, ПОТА И СЛЕЗ

Четверть века спустя Даг Пайк вспоминает тот день, когда они с Ричардом Бренсоном побили рекорд пересечения Атлантики.

Текст и фото Даг Пайк

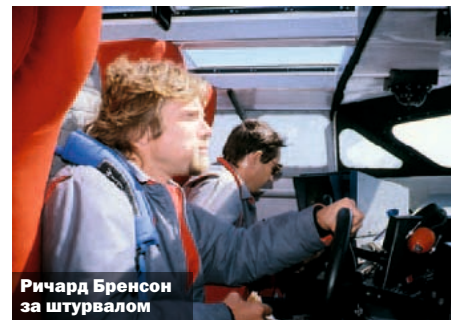


Уставший Даг Пайк после трех дней в океане на *Virgin Atlantic Challenger II*





Перед началом путешествия на *Virgin Atlantic Challenger II* улыбаются все



Ричард Бренсон за штурвалом



Пересечение стартовой черты у маяка Эмброуз

Нью-йоркский порт, 26 июня 1985 года. Еще темно, и я слышу, как стучит мое сердце. Внезапно воздух наполняется ревом двух гигантских дизелей MTU по 2000 л.с. каждый. Шесть членов команды *Virgin Atlantic Challenger II*, застыв, смотрят вдаль — пути назад уже нет. В последующие три дня мы либо впишем свои имена в историю мореплавания, либо будем бороться за жизнь в ледяных водах Северной Атлантики.

Под рычание двигателей я предаюсь воспоминаниям. Год назад в том же составе мы выходили в такое же путешествие, чтобы побить мировой рекорд прохождения 3000-мильной дистанции через Атлантику. Наше судно затонуло всего в 130 милях от финишной черты на островах Силли. Это был самый трудный переход в моей жизни: три дня непрерывного стресса, боли и избиения беспощадным океаном.

Я обвел взглядом узкое судно. На борту мультимиллионер и путешественник

Ричард Бренсон, которого за штурвалом будут подменять Чей Блит и Стив Ривэй. Рядом со мной сидит инженер Эки Мости, а журналист BBC Питер МакКэнн запечатлит все наши неизбежные взлеты и падения на камеру. Атлантический океан — сильный противник, а мне предстоит отвечать за навигацию в этих бескрайних водных просторах и найти самый быстрый и безопасный путь в Старый Свет. Во время первой попытки мы наивно не придавали значения тому, насколько все может быть серьезно. Теперь другое дело: шрамы на коже зажили, но память хранит все, и, выходя из бухты в Нью-Йорке, мы ощущали сильное напряжение, поскольку знали возможные варианты финала.

В погоне за трансатлантическими рекордами многое зависит от погоды. В прошлом году нам пришлось ждать в Нью-Йорке шесть недель, а в этот раз посчастливилось просидеть вдвое меньше. Я исполнял функции метеоролога, каждый день изучал сводки погоды, пытаюсь обнаружить брешь, когда погода и море на протяжении



Удар судьбы

Первая попытка установить новый рекорд в 1985 году закончилась неудачей: *Atlantic Challenger* затонул всего в 130 милях от финиша

3000 миль позволят идти на полной скорости. Должен сказать, это не просто. Наконец относительно распогодилось — и настало время отправляться.

ПУТЬ ДЛИНОЙ В 3000 МИЛЬ

Мы приблизились к маяку Ambrose рядом со входом в бухту, и отсчет времени начался. На полном газу пересекли стартовую черту; казалось, адреналин выплескивается в кровь интенсивнее, чем расходует 12-тонный запас топлива на борту. Задав автопилоту курс, мы, шесть человек в рубке площадью около трех квадратных метров, попытались погрузиться в рутинные дела.

Первая неожиданность подстерегла нас спустя всего час после отхода из, когда прямо перед нами всплыл кит. Мы сумели увернуться, но это следовало расценивать как первый звонок: нужно быть готовым ко всему. Больше всего нас волновал плавающий на поверхности мусор, особенно ночью. Так или иначе, многое зависело исключительно от удачи. Спустя четыре часа, за которые было пройдено 200 миль, мы столкнулись с первой



навигационной проблемой. Океанские лайнеры держались мористее и не подходили к мелям Нантакета, но я посчитал, что небольшая осадка нашего судна позволит проскользнуть 50 миль по некартированной акватории. Рискованная стратегия — последние 30 лет мелководье не проверяли, проходы не были обозначены, но этот маршрут в случае удачи мог сократить время в пути на два часа.

Я надеялся, что мы успеем заметить отмель, прежде чем вылетим на камни, но сердце буквально выпрыгивало из груди. За нашим путешествием наблюдал весь мир, и одна ошибка поставила бы крест на моей карьере штурмана.

Мы обогнули маяк острова Нантакет всего в 200 метрах от берега и увидели перед собой линию бурунов. Я тут же определил, что их создает не отмель, а приливное течение, и лодка направилась прямо туда. Нам повезло, и мы продолжили движение по мелководью, тщательно «сканируя» акваторию по курсу. По сторонам попадались разрушающиеся волны, но впереди вода была спокойная; мы прибавили ход, а выйдя с мелководья на глубокую воду, почти физически ощутили безграничное чувство облегчения.

НОЧНОЙ ДОЗОР

Очередное препятствие осталось позади, а нам предстоял длинный ночной переход к точке первой дозаправки неподалеку от Галифакса в канадской провинции Новая Шотландия. Восточное побережье Северной Америки печально известно своими летними туманами (результат встречи холодного Лабрадорского течения и теплого влажного воздуха над Гольфстримом). Естественно, от острова Кэйп Сэйбл мы шли почти 800 миль в тумане. Один из бортовых радаров был настроен на сканирование в радиусе шести миль, чтобы можно было заранее знать о приближающихся объектах, а другой — на три мили, и у меня было время для обдумывания маневра.

Когда экран радара покрылся пятнами, вначале я испугался: более 50 точек в пределах трех миль. Что это, черт



Бренсон показывает воду из топливного бака



Прибытие к первой точке дозаправки у Галифакса, Новая Шотландия



На второй заправке вода в баках почти сорвала попытку установить рекорд



Помощь

Военный самолет Nimrod сбросил на парашюте посылку с топливными фильтрами

За эти три дня мы либо впишем свои имена в историю мореплавания, либо будем бороться за жизнь в ледяных водах Северной Атлантики

подери, может быть!? Я скорректировал курс, дабы не встретиться с ними, и вскоре из тумана показался первый объект. Оказалось, что это были рыбацкие буи с радиолокационными отражателями, вокруг их плавало множество. Теперь, зная, с чем имеем дело, было легче справиться с проблемой, хотя прохождение рыбацкой банки Джорджес напоминало компьютерную игру в реальном времени. Отойдя 25 миль от Галифакса, мы прибыли к месту первой дозаправки, где все прошло гладко и по расписанию. Позади было уже порядка 800 миль, и мы немного расслабились, привыкнув к рутине. Три человека: Ричард Бренсон, Чей Блит и Стив Ридвэй — менялись за штурвалом и следили за морем, Эки контролировал датчики топлива и двигателя, время от времени спускаясь в моторный отсек.

ВСТРЕЧА С АЙСБЕРГОМ

Двадцать пять лет назад у нас не было такой роскоши, как GPS или спутниковая связь. Тогда нам приходилось поддерживать слабый радиоконтакт с Лондоном по SSB-радио через рацию в Портишеде, а для навигации я использовал систему Loran C.

После заправки мы полным ходом двинулись к Кэйп Рэйс на юго-восточной

оконечности Ньюфаундленда. Держались как можно ближе к ортодромии, чтобы максимально сократить дистанцию перехода через Атлантику. Как и в случае с Нантакетским мелководьем, это был самый короткий, но и опасный маршрут: теперь, кроме тумана, нам придется учитывать еще и айсберги. Туман, ночь, ледяные горы и скоростная лодка — не самый лучший набор обстоятельств. Мы могли заранее увидеть айсберги на радаре, но меня больше волновали отвалившиеся от них глыбы льда. Обычно они плавают с наветренной от ледяной горы стороны, поэтому, когда мы шли ночью, я всегда старался прокладывать курс с подветренной стороны айсбергов.

Ночка выдалась чрезвычайно беспокойная, но восход мы встретили на Грэнд Бэнкс, где в тумане покачивалось второе заправочное судно. Отсюда пути назад уже не было, а впереди лежал дикий пустынный океан, где между нами и побережьем Ирландии не было ничего. Тем не менее мы прошли уже половину пути и имели все шансы на рекорд.

РОКОВАЯ ОСТАНОВКА

Дозаправка прошла как по нотам: уже спустя час с небольшим мы завели моторы и были готовы двинуться на восток. Но тут двигатели



Расслабившийся у навигационных экранов Даг перед кошмарной ночью

«закашлялись» и заглохли. Затем, вроде бы, «ожили» — и опять заглохли. Осмотр показал, что мы приняли на борт четыре тонны топлива и... восемь тонн воды, которая попала в моторы. А на воде не могут работать даже дизели MTU.

Нам пришлось дважды осушить и вновь заполнить баки, чтобы избавиться от воды в топливной системе. Она попала к нам из танков заправщика, куда для поддержания остойчивости ее закачивают, замещая слитое топливо. Для тех это не проблема, поскольку на борту имеются сепараторы, а вот у нас вода уничтожила бумажные фильтры. Похоже, нам оставалось кое-как добираться обратно до Ньюфаундленда и, возможно, попытаться повторить попытку позже.

Затем я проверил метеосводку: как раз сзади надвигался серьезный шторм. Возвращаясь, идя навстречу 10-балльному ветру, было не лучшим вариантом, и единственным разумным выбором оставалось двигаться вперед, через Атлантику, на восток, стараясь опередить шторм. Двигатели болезненно напрягались и глохли каждые полчаса из-за остатков воды в топливной системе, но еще хуже было то, что у нас заканчивался запас фильтров.

На помощь пришли британские ВВС: к нам вылетел патрульный Nimrod, с которого на парашюте сбросили канистру с новыми фильтрами. Мы продолжили путь на восток с максимальной возможной скоростью, потеряв десять часов на разборки с топливом и выбившись из погодного графика. Дела были плохи. На море раздувало, идти становилось все труднее, но мы упорно двигались к следующей заправочной точке посреди Атлантики. Там ирландские военные моряки отработали великолепно. Они не только заправили нас в рекордно короткий срок среди ночи, но и передали на борт большую кастрюлю с тушеной говядиной, приготовленной по национальному рецепту. Горячая пища вернула нас к жизни, и, выполнив кое-какие расчеты, мы поняли: если продолжим борьбу, шансы побить предыдущий рекорд все еще имеются.

ХУДШАЯ НОЧЬ

Каждый знал, что следующие 900 миль будут крайне тяжелыми. Прогноз из Лондона обещал ветер силой до шести баллов, что означало большую волну в Атлантическом океане, поэтому мы взяли южнее в надежде избежать неприятностей. Увы, нам не повезло, и эту ночь я запомню надолго.

Представьте себе 23-метровую лодку (75 футов), идущую в кромешной тьме. То и дело она вылетала из воды, двигатели автоматически отключались, и внезапно наступала тишина. Все инстинктивно готовились к жутким ударам, которые неминуемы в момент приводнения.

Не помогала даже хорошая амортизация кресел: боль в теле была ужасной, начиналась она от поясницы и поднималась вверх, к голове. Это была самая долгая ночь из всех, что я проводил в море, и все, что оставалось делать, — ждать следующей волны...

Инженеры в ту ночь вели себя героически. После неудачной заправки на Грэнд Бэнкс с нами на борту остался Стиви Лоуэс из Virgin, помогавший справляться с фильтрами. Вместе с Мостигом он постоянно находился в моторном отсеке, следил за фильтрами и по мере необходимости менял их. К этому моменту все были измотаны до предела: за прошедшие три дня ни у кого не было возможности даже немного вздремнуть, правда, при таких ударах мысль о сне не возникала.

Здравый смысл требовал сбавить ход и забыть про рекорд, поскольку ни лодка, ни команда не могли больше терпеть такое наказание. Только никто не хотел первым признать затею сумасшедшей. Никогда в жизни я так не радовался рассвету. По крайней мере, тогда мы смогли воочию оценить, против чего выступили, и зрелище это было не из приятных. Все понимали, что гигантские атлантические волны выясняют предел выносливости лодки.

ПОСЛЕДНИЙ ПЕРЕХОД

Счетчик накручивал милю за милей, и как только море чуть стихло, мы снова набрали скорость. Запас топлива таял, скорость опять приблизилась к отметке 50 узлов, и маяк Бишоп Рок у островов Силли становился все ближе. Теперь оставалось преодолеть лишь один психологический барьер — точку, где мы тонули в прошлый раз. После того, что случилось с лодкой тогда, нам оставалось лишь затаить дыхание.

Весь мир тоже затаил дыхание, но мы об этом не знали, сконцентрировавшись в своем маленьком замкнутом мирке только на своих

Не помогала даже амортизация кресел. Боль была ужасной: она начиналась от поясницы и поднималась вверх, к голове

обязанностях, и лишь когда до Бишоп Рок осталось 20 миль, начало приходить осознание. Во время той жуткой ночи мы непонятным образом выгадали довольно много времени: при нынешнем темпе у нас был двухчасовой запас, оставалось лишь продолжать гонку. И вот сейчас, когда в любой момент на горизонте мог появиться маяк — заветная финишная черта, налетела гроза.

Я использовал Decca Navigator для определения местоположения лодки, но из-за электрических разрядов точки внезапно стали «гулять». Сильный дождь «ослепил» радар, видимость упала примерно до мили. В итоге, пройдя 3000 миль в океане, мы практически вслепую неслись на скалы со скоростью 50 узлов. Ричард общался с прессой по радию, инженеры напряженно улавливали пульс моторов, а я пялился то на экран радара, то через лобовое стекло, надеясь увидеть проблеск маяка. Первым его показал радар — мы на правильном пути. Это ощущение не передать! Мы справились, чувство облегчения переполняло нас! Мы на два часа улучшили установленный SS United States трансатлантический рекорд, и на борту царил эйфория.

Ссадины и синяки зажили за неделю, но на осмысление этого грандиозного путешествия времени потребовалось гораздо больше. Даже теперь, спустя четверть века, я не могу поверить, что мы сделали это. И стараюсь не думать о том, как развернулись бы события, не случись у нас проблем с топливом. Пусть во мне и живет искатель приключений, но возможность установить новый рекорд я уступлю кому-нибудь другому. МВУ





Свет на воде

Этому судну не требуется придумывать особых сфер применения: яхты для того и нужны, чтобы отдыхать и путешествовать.

Текст Зарий Черняк

Представляя читателям журнала любую яхту, проще всего пересчитать каюты и лежаки для загара, указать максимальную скорость, отметить гармонию функциональности и комфорта. И непременно сообщить, что внутри яхта гораздо больше, чем кажется снаружи. Однако много важнее найти в лодке какие-то индивидуальные черты, выделяющие ее из длинной шеренги моделей того же типа и размерений. Моторная яхта *Magic Light* (проект BSY 57 Черноморской яхтенной верфи, Николаев), на тест которой меня пригласил генеральный директор верфи Александр Сагайдаков, позволяет сделать это без особенных усилий.

Внешне «Волшебный свет» щеголяет особенным дизайном. Эту особенность создает интересное сочетание наклонных линий слегка смещенной в корму надстройки из легкого сплава, двух «поясов» вертикального тонированного остекления и формы стального корпуса с высоким острым форштевнем. Все это поддержано контрастом цвета — белого и navy blue. Я не видел *Magic Light* без тента над кокпитом, но с ним профиль яхты выглядит вполне гармонично. Нестандартная внешне яхта удивляет внутри не меньше. Ожидаешь в интерьерах столь же решительный, резкий художественный почерк, а попадаешь в совершенно расслабляющую обстановку. Темное стекло салона изнутри оказывается прозрачным, в помещении царит свет — беж кожаной обивки дивана и подволочного винила, беленый дуб мебели и обстройки, белый ковер на полу... И только редкие линии венге да несколько «черных квадратов» (панель ТВ домашнего кинотеатра, варочная поверхность, подушки) указывают в «содержании» на «форму».

На борту этой яхты время течет по-другому и его оказывается как-то больше, чем на суше

Здесь, пожалуй, скажу, как яхта устроена. В самом носу на нижней палубе находится каюта для VIP-гостей: таковым назначили меня, поскольку я там ночевал. По левому борту к ней примыкает двухместная каюта, делящая с первой санузел. На правом борту оборудован дневной (общий) туалет и одноместная каюта: ее называют капитанской, но она скорее детская, а яхтой пусть управляет владелец! Для него в корме на той же палубе устроена шикарная каюта — с огромной кроватью, удобным диваном, гардеробной и большим окном в кормовой переборке. Просторный, отделанный мозаикой санузел здесь оборудован душевой кабиной. Дизайн интерьера этой и остальных кают выполнен в той же мягкой стилистике, что и салон — он, как вы уже поняли, находится между кормовой и носовыми каютами.

Про салон добавлю. В него удачно вписан насыщенный бытовой техникой камбуз (есть всё!) и штурманский столик, за которым в дальнем плавании удобно заниматься



Камбуз состоит из двух частей: кормовой модуль...



...и линейный, расположенный вдоль правого борта

прокладкой курса — навигацию по бумажным картам никто не отменял. А под пайолом находится моторный отсек, где помимо двух дизелей Volvo Penta D9 уместилось много чего: мощная аккумуляторная группа для пуска двигателей, дизель-генератора и энергопитания судовых систем (бортовое напряжение электросети 24 В и 230 В), гироскопический успокоитель качки, другое оборудование. Такое расположение отсека дает оптимальную центровку на малых ходах, но посмотрим, как это будет на яхте, которая собирается глиссировать.

Пост управления с насыщенной приборами панелью (классические циферблаты разнесены — на каждый двигатель своя группа), солидным яхтенным штурвалом и двухместным диваном находится наверху, в кокпите. На панели красуются комбинированный картплоттер с GPS и радаром, эхолот, автопилот; есть морской УКВ-трансвер, приборы NAVTEX и AIS; многофункциональный монитор показывает изображение от камер наблюдения (кормовой сектор и моторный отсек)... Обзор отсюда хороший. За постом



Кормовая мастер-каюта с большим окном в транце



Туалетная комната с душевой кабиной в мастер-каюте



Компактный и удобный галей на левом борту



Носовая VIP-каюта: жить в ней комфортно

Щедрое остекление, светлая обивка и отделка в салоне «раздвигают» пространство

Эта яхта, помимо прочего, отличается нетривиальной внутренней компоновкой и качеством отделки

устроена зона отдыха: большой мягкий диван, регулируемый по высоте стол с краснойдеревянной столешницей, рядом закреплен диван-рундук и его можно придвинуть к столу.

При нетривиальной внутренней компоновке (похожая встречается на голландских яхтах) носовая палуба *Magic Light* организована традиционно: мощное якорное устройство в носу, форлюк, мягкие подушки «солярия» на капе (вот и я про лежаки для загара). Но вот корма... Купальная платформа имеется на каждой яхте, однако спуск к ней, да и вся конфигурация транца здесь выглядят весьма нестандартно. На низкой платформе (она тиковая, как и вся палуба) есть место для тендера и гидравлической кран-балки для его подъема.

Зная, что BSY 57 относится к категории двухрежимных судов, мне было любопытно посмотреть, насколько успешно этот компромисс реализован в проекте. Как известно, корпуса водоизмещающих яхт могут быть круглоскулными и остроскулными, при этом плоскостные участки днища в корме, необходимые для обеспечения подъемной силы при глиссировании, у тихоходных судов встречаются редко. Тест показал, что *Magic Light* в этих «разных мирах» существует одинаково естественно. Плавание

в водоизмещающем режиме протекало обычным путем. Глиссирование при нашей загрузке и небольшой волне началось примерно на 2300 об/мин (скорость около 17 узлов); до этого режима яхта разогналась не менее 20 секунд. Чтобы достичь максимума скорости 19,8 узла (2520 об/мин), нам потребовалось 36 секунд. Думаю, в более «комфортных» условиях — с допустимым минимумом топлива, воды и вообще без волны — мы бы перевалили рубеж в 20 узлов. Отмечу также, что до 2000 об/мин транцевые плиты не сильно влияют на скорость, но в остальном диапазоне могут повысить ее на пол-узла. Кроме того, они полезны, чтобы «срезать» горб сопротивления, когда дифферент на корму скрадывает обзор по курсу, и гасить избыточную кильватерную волну.

Теперь об управляемости. Устойчивость на курсе при двухвальной установке и балансирных рулях, естественно, в норме. Циркуляция с полного хода при быстрой переключке руля также не преподнесла неожиданностей: плавная, практически без крена и с небольшим падением оборотов (до 2300 об/мин) в диаметре она была около 5 корпусов. С подруливающим устройством и штурвалом в опытных руках Александра Сагайдакова швартовка к причалу не вызвала видимых проблем, хотя навальный ветер нагло пытался изменить желаемую траекторию судна и ускорить процесс. Не вышло!

В водоизмещающем режиме на скорости 8,4 узла (1000 об/мин) дальность плавания превышает 900 миль (с 20-процентным запасом). Мы зафиксировали и такой показатель: при одном работающем на режиме 1100 об/мин двигателе скорость составила 7,8 узла при расходе топлива



Место штурмана

Самое подходящее место на яхте для прокладки маршрута и контроля работы бортовых систем



Носовая палуба предельно функциональна; при этом она остается довольно свободной

Невысокая радарная арка несет нужное оборудование и не сильно увеличивает габарит яхты

Тент, полностью закрывающий кокпит, гармонично вписан в общий стиль и хорошо защищает от непогоды

Острые обводы в носу, скула и брызгоотбойник повышают мореходные качества яхты

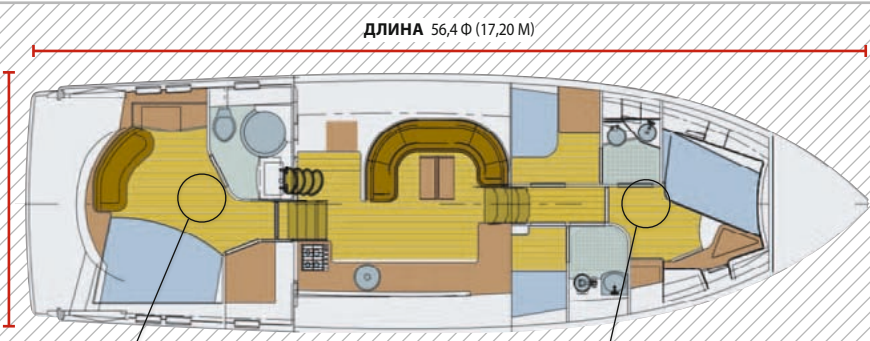
Высокий релинг на кормовой платформе явно был бы не лишним



ДОСЬЕ

ДЛИНА 56,4 Ф (17,20 М)

ШИРИНА 16 Ф (4,90 М)



Размеры мастер-каюты позволяют разместить там гардеробную и просторный санузел

Компоновка блока из трех отдельных кают в носовой части и двух санузлов выглядит оптимальной

около 11 л/ч; нетрудно подсчитать, что запас хода почти удваивается.

Вот чего не случилось, так это волн. Тест проходил на акватории Днепровско-Бугского лимана, где от берега до берега 5–6 миль. Волне было где разгуляться, но силы ветра для значительного волнения не хватило, а волны высотой до метра яхта почти не замечала благодаря острым носовым обводам, да и скула с брызгоотбойником вполне справлялись. Полагаю, что *Magic Light* не спасует и перед серьезной волной: об этом свидетельствует сертификат Bureau Veritas и европейская категория плавания А (океан). Из-за отсутствия качки не удалось оценить, как ее демпфирует гироскопический успокоитель. Зато пришел сильный шквал с коротким проливным дождем и устроил тест на непроницаемость тента, полностью закрывавшего кокпит; итог — конструкция получила «зачет».

Но неужели на яхте нет недостатков? Кое-что нашлось. На варочной поверхности камбуза я не увидел фиксаторов (не помешают на волнении). Необходимо закрепить ковры в салоне и мастер-каюте — они скользят по полу. Несколько высок уровень шума в мастер-каюте на полном ходу (81 дБА), но для этой яхты такой режим не основной. На кормовой платформе я бы поставил высокий съемный релинг: не нарушая общую эстетику, он даст дополнительную

Magic Light относится к категории так называемых двухрежимных судов

безопасность, а при находящемся там тендере релинг можно убрать. Еще одна полезная вещь — синхронизатор оборотов двигателей. А в остальном...

Magic Light — моторная яхта, оригинальная внешне, комфортабельная внутри, с изрядными техническими возможностями и впечатляющая качеством исполнения. Проведя на ней почти сутки, к уже сказанному добавлю следующее. Этот «Волшебный свет» я могу рекомендовать как лекарство от хандры и депрессии, гиподинамии и скуки, и даже как средство продления жизни. Здесь, на борту, время течет по-другому: его как-то больше, ты постоянно занят, но все успеваешь. Лекарство, понятное дело, не дешевое, только нам не привыкать к дорогим лекарствам, главное — чтобы помогало.

Но почему свет волшебный? Объяснений названию может быть несколько, с аллегориями и без. Но когда поздним вечером я увидел подводную подсветку яхты, вопрос сам собой разрешился. **МВУ**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Панель не отягощена приборами; они расположены так, что показания легко считывать

Настоящий яхтенный штурвал качественно сделан и оставляет приятные тактильные ощущения

Удобства добавило бы современное электронное управление двигателями с синхронизацией оборотов и возможностью использования одной рукоятки

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДЛИНА	56,4 Ф (17,20 М)
ШИРИНА	16 Ф (4,90 М)
ОСАДКА	4 Ф (1,20 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	28,0 Т ПОРОЖНЕМ
ЗАПАС ТОПЛИВА	2500 Л
ЗАПАС ВОДЫ	640 Л
КАЮТ/СПАЛЬНЫХ МЕСТ	4/7
КАТЕГОРИЯ RCD	«А»

ДВИГАТЕЛИ 2×Volvo Penta D9, 575 л.с. при 2500 об/мин, 6 цилиндров, дизель 9,4 л, прямой гребной вал

РЕЖИМЫ

Об/мин	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2520
Скорость	8,4	9,2	10,0	11,8	12,8	14,6	16,7	18,7	19,8
Дифферент	0°	1,0°	1,5°	2,5°	4,0°	5,0°	6,5°	5,5°	4,0°
Расход	18	31	47	68	94	122	146	184	202
Миль/л	0,47	0,30	0,21	0,17	0,14	0,12	0,11	0,10	0,10
Дальность	940	600	420	340	280	240	220	200	200
Уровень шума дБА									
салон	69	71	72	73	74	73	74	77	80
кокпит	70	72	73	74	75	76	76	78	81

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость	€ 960 000
(с двигателями Volvo Penta D9, 575 л.с.)	
Носовое подруливающее устройство	€ 3658
Якорный шпиль в носу	€ 3060
Дизель-генератор (12 кВт)	€ 10 547
Система кондиционирования воздуха	€ 7287
Опреснитель (130 л/ч)	€ 6750
Гироскопический успокоитель качки	€ 47 500
Светодиодные подводные светильники	€ 1186
Тентовое устройство	€ 2500
Видеокамера (2)	€ 1416

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 60% топлива, 100% воды, 4 человека на борту. Температура воздуха +22 °С, воды +20 °С, волнение 1–2 балла, сила ветра при скоростных заездах 3 балла.



+7(928) 862-96-76
производство

Классика ЖАНРА

Моторная яхта — тихая, как парусник, и серьезная, как экспедиционное судно: верфь «Полярная Звезда» представила свою первую серийную модель длиной 17 метров.

В мае на выставке в яхт-клубе «Буревестник» состоялась премьера классической стальной моторной яхты траулерного типа — проект «M1550». Это судно спроектировано и построено компанией ООО «Полярная Звезда» и является одной из яхт серии данного типа судов.

Компания ООО «Полярная Звезда», официальный сервисный партнер компании VOLVO TRUCK, успешно осуществляет свою деятельность по сервисному обслуживанию грузового автотранспорта в течение 10 лет. В 2009 году компания открыла новое направление в бизнесе — строительство моторных яхт траулерного типа по собственным проектам.

Выбирая моторную яхту, многие рассматривают только модели скоростных судов. Позже часть из них приходят к правильной мысли, что скорость — далеко не всё, что доставляет удовольствие от яхтинга. Со временем начинают ценить другие качества лодок, прежде всего — возможность не зависеть от таких обстоятельств, как погода, инфраструктура (к примеру, наличие рядом заправки), особенности акватории. Стальные яхты-траулеры гораздо менее требовательны ко всему перечисленному: их прочные корпуса, мореходные качества, топливная экономичность открывают совершенно другие возможности для путешествий. Становятся доступными удаленные привлекательные точки, не пугают суровые морские условия и, конечно, наши внутренние воды, не балующие яхтсменов выдающимся сервисом. Именно на это сделала ставку компания «Полярная Звезда», разрабатывая свою первую серийную модель — стальную водоизмещающую яхту длиной 17 м. В июне МВУ получил возможность протестировать это интересное судно, разработанное и построенное в подмосковном Солнечногорске. Многим российским владельцам яхт еще предстоит изменить свое отношение к судам отечественного производства. Мы же позволим себе высказать предположение, что при любой «национальности» яхты решающее значение имеет сыгранность команды строителей и мастерство каждого ее участника.

Стальные яхты траулерного типа идеальны для долгих неспешных плаваний в тишине и комфорте

Важной характеристикой яхты проекта «M1550» можно назвать то, что она спроектирована, построена и меблирована руками опытных специалистов, знающих и любящих свое дело. Добротность, аккуратность, продуманность — в целом и в деталях — удивляют, учитывая, что речь идет о молодой компании. Внешний облик моторной яхты проекта «M1550» — это правильные обводы корпуса классического траулера. Надстройка с обратным наклоном ветрового стекла, а также традиционный морской интерьер делают внешность яхты и ее интерьеры непохожими на привычные для нас формы скоростных пластиковых лодок. Такие яхты, как «M1550», предназначены не для рекордов скорости, а для долгих негорючих путешествий в комфорте и тишине, что редко ассоциируется с моторными яхтами. Яхта проекта «M1550» оснащается одним главным двигателем, а по необходимости и резервным; в нашем случае это Volvo Penta D7 A TA мощностью 237 л.с. (опционально можно поставить более мощный D9, 425 л.с.). «Стандартный» вариант обеспечивает максимальную скорость 12 узлов и круизную 8 узлов. Такие низкооборотные двигатели (максимум 2300 об/мин) устанавливают на коммерческие суда, и их главные

достоинства — практически неисчерпаемый моторесурс и экономичность. Например, при топливном танке в 4000 л и расходе топлива 18,3 л/ч судно может пройти из Москвы в Санкт-Петербург и обратно на одной заправке. Если допустить, что за навигацию время эксплуатации судна составят 200–300 часов (не все судовладельцы достигают этого показателя), то яхту придется заправлять всего раз в году.

Интерьер также можно отнести к числу интересных особенностей. Если говорить просто, то в этой 17-метровой лодке много света и простора. Особенно это заметно на главной палубе, где оборудованы открытый кормовой кокпит, салон и рулевая рубка. Последняя находится уровнем выше салона и располагает приличной площадью благодаря сдвинутой в нос надстройке. Рубка фактически представляет собой второй просторный салон, где, помимо поста управления, разместились еще одна полноценная зона отдыха с диваном и столом. При желании вместо нее здесь можно организовать двухместную каюту, например, для экипажа, что выглядит разумно. Вся нижняя палуба тогда остается в распоряжении пассажиров. Основной салон, где расположены большой диван и стол, медиацентр с телевизором (выдвигается электроприводом), поражает своими размерами. Очень хорошо оснащён камбуз: двухкамерный холодильник в человеческий рост, 4-конфорочная керамическая плита с вытяжкой, духовой шкаф, посудомоечная машина, винный шкаф. Еще одно преимущество высокой траулерной надстройки —

обилие света: круговое остекление дает отличный обзор с любой точки, что для рулевой рубки важно. Стоит заметить, что для уменьшения теплопотерь остекление на яхте двойное, за исключением лобового стекла (здесь важно не допустить искажений при наблюдении через него, например, в бинокль). Удобно и то, что в нижней части стекла предусмотрены открывающиеся «форточки». Из рубки есть выходы на палубу правого и левого борта — «семейная» черта всех серьезных траулеров. Что касается приборной панели, то она komponуется в зависимости от пожеланий заказчика. Приятный сюрприз: гидравлические подруливающие устройства — носовое и кормовое — входят в стандартную комплектацию. Маневрировать с ними чрезвычайно просто, учитывая, что яхта одновинтовая. Эргономичный пост управления позволяет с большим удобством совершать сложные маневры при движении. Лодка не только легко управляется — она еще и удивительно тихая на ходу: на круизной скорости уровень шума в рубке составляет всего



Рулевая рубка очень просторна

54 дБА! На борту моторной яхты это практически ничто — для сравнения, таков же «фоновый» шум в городской квартире или тихом офисе.

Ступени трапа из рулевой рубки ведут на солнечную палубу: эту просторную площадку можно оборудовать по своему вкусу, установив здесь стационарную или «мобильную» мебель из массива тика, бар, лежаки или шезлонги для загара. Также на солнечной палубе достаточно места для тендера и кранбалки для спуска его на воду. Интересная деталь — опускающаяся мачта, которая не мешает проходить под низкими мостами.

На нижнюю палубу из рубки проходишь по широкой лестнице; там в нишу вмонтирована стиральная машина — немаловажная деталь у лодки, рассчитанной на долгие походы! Для этой палубы существует два варианта планировки: опционный — три каюты и два санузла (на плане) и стандартный — две каюты и столько же санузлов (на фото). В первом случае мастер-каюта и ее ванная комната занимают центральную часть корпуса, а гостевые каюты расположены в носу и по левому борту. Стандартный вариант позволяет сделать мастер-каюту гораздо больше, во всю ширину корпуса, с иллюминаторами по обоим бортам, более просторным гардеробом и письменным столом. Носовая каюта также становится объемнее. Интерьер у яхты классический морской, очень спокойный и по-домашнему уютный. В отделке яхты использован массив американской вишни и тика, а также морская фанера под шпоном.

Верфь компании «Полярная Звезда» проектирует суда на класс «М» Российского Речного Регистра,

Носовая каюта для гостей



В этой 17-метровой яхте невообразимо много места

а по европейской системе сертификации яхте присвоена категория «А» (океан).

Вкупе с неприхотливостью, надежностью и экономичностью у этой яхты вырисовывается весьма солидный список плюсов. Если коротко, ее основной особенностью можно назвать «спокойное достоинство» — владельцам таких судов обычно уже не надо никому ничего доказывать, речь идет о собственном комфорте. Неудивительно, что стальные яхты траулерного типа выбирают люди с немалым опытом эксплуатации самых разных судов. Пока этот тип яхт у нас для большинства еще в новинку, но такой выбор видится весьма удачным. Компания «Полярная Звезда» будет рада провести тест-драйв для желающих оценить достоинства построенной яхты.



Основной салон на главной палубе



Стиральная машина не мешает в долгих походах



Мастер-каюта во всю ширину корпуса



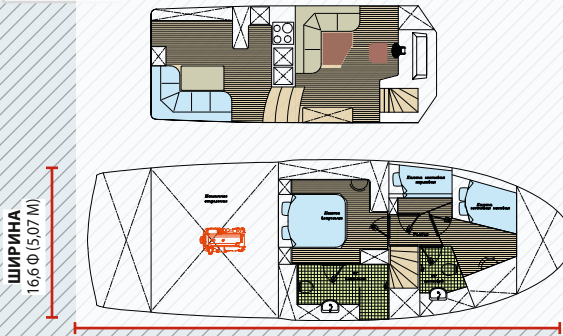
Один из двух санузлов на нижней палубе



Камбуз оборудован посудомоечной машиной



ДОСЬЕ



ДЛИНА	55 Ф (17 М)
ШИРИНА	16,6 Ф (5,07 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	34,9 Т (ПОЛНОЕ)
ОСАДКА	3,9 Ф (1,2 М)
ЗАПАС ТОПЛИВА	3300/4000 Л
ЗАПАС ВОДЫ	900 Л
ПАССАЖИРОВ	6
ЭКИПАЖ	2
ДВИГАТЕЛЬ	VOLVO PENTA D7 (237 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	12 УЗЛОВ
КРУЗИНАЯ СКОРОСТЬ	8 УЗЛОВ
СТОИМОСТЬ В РОССИИ	ОТ € 850 000



ЛОДКА Севера и Юга

Не каждой лодке можно доверить собственную жизнь, особенно если речь идет о суровых условиях в море. Minor Offshore 37 — из тех, кому доверяешь безоговорочно.

Текст **Антон Черкасов**



Северные моря с юности мне были роднее самых теплых тропических океанов. Суровая красота подернутых сединой лишайника сопок манит сильнее, чем открыточные пляжи с кокосовыми пальмами. Неверно думать, будто природа здесь бедна — холодный океан полон животных и растений, а уж если в него вливается пусть небольшая ветвь теплого течения, то подводное биоразнообразие поражает. По роду деятельности я провел не один сезон на Белом и Баренцевом морях и неплохо знаком со спецификой этих акваторий. Походив на разных судах — от поморских карбасов с чадающими моторчиками до серьезных научно-исследовательских кораблей, — я стал задаваться вопросом, существует ли универсальная лодка для этих уникальных, но не всегда приветливых мест.

ТРЕБОВАНИЯ

Если вы начнете подбирать относительно небольшую быструю лодку для умеренного и холодного климата (а это большая часть нашей страны), то довольно скоро обнаружите, что интересных вариантов не так уж много. Пожалуй, самое важное условие — подлинная всепогодность. Осенний крепкий ветер показательно отсеет слабых претендентов: свою негативную роль обязательно сыграют легко проницаемые для брызг и ветра двери и люки. Выходить на таких лодках в море неприятно и опасно, кроме того, нам нужны широкие боковые проходы, крепкий релинг по всему периметру палубы и сухая отапливаемая рубка с возможностью эффективного проветривания — северное лето иногда бывает жарким.

Второе, не менее существенное требование — динамика и мореходность. На тихоходном плоскодонном судне хорошо



Этот Minor 37 состоит на службе у норвежских медиков



Надежность и скорость — главные черты лодки



Даже с расставленной мебелью в кокпите исключительно просторно



разве что на небольшом озере. Серьезная акватория требует килеватого корпуса и запаса мощности, гарантирующего приличную скорость, иначе можно не успеть дойти до укрытия, прежде чем начнутся настоящие неприятности. Еще важны высота борта, конструкция корпуса, обзорность, размеры окон и дверей, система осушения кокпита... То есть все то, что соответствует категории «В» по классификации CE (допускает ветер до 21 м/с и волну до 4 м) — меньше рассматривать не стоит.

Остается планировка палубы, эргономика поста управления, комфорт пассажиров и универсальность. Наверняка вы не станете в одиночестве любоваться закатами в красивых бухтах, но предпочтете отдыхать в компании друзей или семьей; для рыбалки — чтобы таскать треску пундой на Кольском побережье с глубины 50 метров — необходим просторный свободный кокпит, а кому-то даже понадобится «отвезти корову на дальний кордон». Чем больше возможностей предоставляет лодка, тем больше удовольствия вы от нее получаете.

Теперь, когда основные критерии определены, на чем остановить выбор?

ОТВЕТ НА ВОПРОС

Настоящими профессионалами в создании добротных «северных» лодок считаются англичане и скандинавы. И те и другие обладают уходящими глубоко в историю морскими традициями и славятся своими судостроителями. «Большая британская четверка» предлагает превосходные круизеры, но эти лодки в большей степени прогулочные и не универсальные. Поэтому в своем выборе я обращаюсь к лодкам, которые многие называют морскими

Серьезная акватория требует килеватого корпуса, запаса мощности и скорости

внедорожниками и даже быстроходными мини-траулерами — к брендам не менее известной в Европе «финской тройки», чьи лодки уже не раз появлялись на страницах MBV.

Впервые попав на борт Minor Offshore 37 на выставке Boat-Afloat в Хельсинки несколько лет назад, я влюбился в эту лодку. Нынешний флагман верфи Sarins Båtar не только красив и ладно скроен — он поражает своей целостностью, завершенностью. Финны будто поставили на воду надежный военный автомобиль-внедорожник: волевые, но зрительно не жесткие линии надстройки — просторной, однако не создающей излишней парусности; много места на палубе; гидродинамически выверенные формы корпуса... Мечта, а не лодка! Но оставим эмоции и вспомним о нашей цели, ведь мужественный экстерьер еще не залог соответствия всем перечисленным выше требованиям. Здесь нужен тест, и не простой, а на грани возможностей лодки, чтобы проявились все ее сильные и слабые стороны.

Случай такой представился позже, и мы, полные решимости по-настоящему испытать Minor Offshore 37, вышли в море на севере Ботнического залива. Два двигателя Volvo Penta D6 суммарной мощностью 740 л.с. обеспечивают 11-метровой лодке более чем достаточный заряд бодрости. С колонками DPH она буквально выпрыгивает на глиссирование и за считанные секунды набирает скорость... 25, 32, 39 и, наконец, 42 узла! Что ж, такая динамика на гладкой воде устроит самых



Ящики

В носовой каюте в основании кровати оборудованы удобные ящики для вещей



Уютная и удобная обеденная зона в салоне не блокирует выход в кокпит



Светлый и аккуратный санузел отделан деревом



Кормовая каюта с двумя широкими койками

За считанные секунды лодка буквально выпрыгивает на глиссирование

требовательных капитанов — быстрее ходят только легкие спортивные катера и лодки с запредельной мощностью. Потом, пользуясь спокойной водой, мы вдоволь пофигуряли, оценив маневренные качества Minor Offshore 37 на «отлично».

А впереди, за поросшим редкими соснами изогнутым мысом, где гуляли оставшиеся от вчерашнего шторма двухметровые волны, лодке предстояло продемонстрировать не столько скорость, сколько «непромокаемость» и стойкость. По моей просьбе капитан время от времени менял курс, чтобы можно было оценить ход судна не только против волны, как и на Белом море, волнам не хватает места разгуляться; они становятся короткими и «злыми», норовя перехлестнуть через фальшборт и перевернуть лодку. Однако килеватый корпус (22° на транце) великолепно справлялся с волной, разрезая ее и оставляя «обрезки» под днищем, и сомнений в остойчивости лодки не возникало. После встречи с особо большой волной носовой кокпит и палубу заливал соленый ливень, и нас в теплой рубке, где играла спокойная музыка, это вовсе не беспокоило. Нужно лишь задрать люки, закрыть форточки и бортовые двери, включить отопитель — и внутри будет неизменно тепло и сухо. Кстати, в отличие от некоторых других лодок, эта во время прыжков по волнам не дает ощущения, что находишься на репетиции оркестра ударных инструментов. Все конструкции прочные, элементы обстройки

и мебели плотно пригнаны друг к другу и не грохочут.

Встав к штурвалу, я удивился, насколько легко управлять Minor Offshore 37 даже в неспокойном море. Лодка не просто слушается тебя — оно словно сама помогает выбирать путь. Транцевые плиты автоматически корректируют крен, поэтому не приходится отвлекаться от наблюдений за обстановкой. Поскольку рубка остеклена по периметру, а прочные средники окон не широкие, обзор от пульта управления круговой.

Убедившись в исключительных ходовых и мореходных характеристиках Minor Offshore 37, я уделил внимание жилым помещениям. Бытует мнение, что комфорт на таких лодках вторичен, но согласиться с этим я не могу, ибо люблю спать на удобной кровати, сидеть в удобном кресле и получать от этого удовольствие. Конструкторы верфи предусмотрели для этой модели два варианта компоновки: Sport и Comfort. В первом случае камбузный модуль расположен в носовой части рубки, а в кормовой обустроен вместительный подковообразный диван со столом и разнесенные по бортам кресла с регулировками — для капитана и штурмана. В варианте Comfort камбуз смещен к задней переборке рубки, мягкий диван со складным столом развернут к диаметральной плоскости, а оба кресла стоят у рулевой консоли. Носовую каюту, рядом с которой находится галюн, сделали просторной, но не слишком длинной — разумно сэкономили пространство для каюты в корме (там две койки), куда попадаешь через дверь из кокпита. Обе спальные зоны светлые и выглядят вполне комфортными для лодки таких размеров и конструкции. При росте 186 см для меня высота потолков критична, но здесь я обошелся без шишек на голове.



Рундуки

Кормовой диван одновременно является и вместительным рундуком

Хотите исследовать побережье или рыбачить — все море ваше!



Закрытая рубка и система отопления позволяют эксплуатировать катер в холодном климате

Благодаря остеклению по периметру рубки мертвые зоны обзора практически не выражены

Люк в крыше носовой каюты делает помещение светлым и уютным

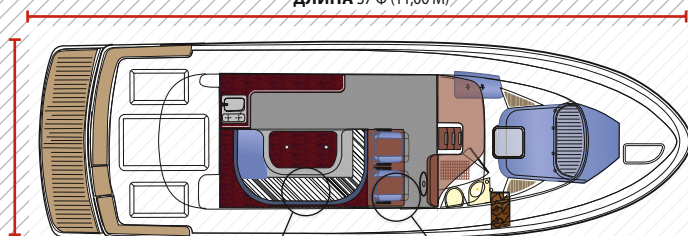


Иллюминатор в кормовой каюте не слишком велик, зато не приходится опасаться за его целостность в шторм

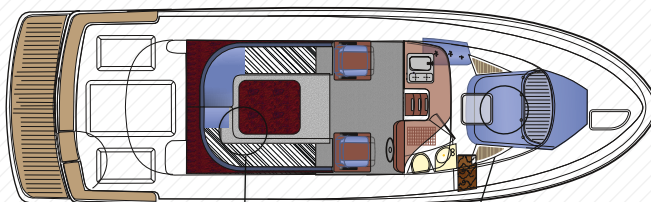
ДОСЬЕ

ДЛИНА 37 Ф (11,00 М)

ШИРИНА 16 Ф (3,40 М)



ВАРИАНТ COMFORT



ВАРИАНТ SPORT

Диван со складным столом развернут к диаметральной плоскости, камбузный модуль расположен у кормовой переборки

Кресла пилота и штурмана установлены у рулевой консоли

Большой диван и стол расположены симметрично диаметральной плоскости, кресла пилота и штурмана разнесены по бортам

Носовая каюта в обоих вариантах компоновки идентичная

ВЕРДИКТ

Поиск подходящей лодки у кого-то занимает годы, а кто-то находит ее быстро. Размышляя о судне, способном выполнять любые задачи в сложных условиях, я нашел для себя практически оптимальное решение. Широкие возможности Minor Offshore 37 позволяют назвать лодку «универсальным солдатом», который годен к службе без ограничений. Превратите его в семейный катер для пикников — и будете уверены, что безопасно вернетесь с семейством домой в любую погоду. Хотите исследовать побережье или рыбачить в открытом море — лучше не придумаешь. Даже водные виды спорта с этой лодкой вполне доступны, ведь размеров кокпита для небольшой группы аквалангистов, как и места для снаряжения, хватит с лихвой, а по запасу мощности и скорости она вполне справится с буксировкой группы воднолыжников. Я не побоялся бы ходить на Minor Offshore 37 в полярных широтах, где требования к судну предъявляются очень высокие. Уверен, проблем с ней не будет даже при температуре воздуха ниже нуля, главное чтобы заправок на побережье было достаточно. Ведь мы не устаем повторять: такие лодки нужны именно для того, чтобы ходить в море — и на севере, и на юге. **МВУ**

МНЕНИЕ



АЛЕКСЕЙ ИОВА, эксперт по лодкам и оборудованию

Мне хорошо знакомы лодки Minor финской верфи Sarins Båtar — и с технической стороны, и в отношении сферы их эффективного применения. Известно, что более 10% всех моделей ожидает профессиональная карьера — служба в специализированных государственных или частных формированиях. Лодками Minor активно пользуется водная (морская) полиция Германии, Норвегии и Румынии, норвежский Красный Крест, а также шведские спасатели. Кроме того, их используют в качестве водных такси и карет неотложной помощи. Учитывая технические характеристики, надежность и потенциал Minor Offshore 37, в том числе продолжительную навигацию (All Seasons), этой лодке, как, впрочем, и другим моделям бренда легко нашлось бы место и в России. В составе флота таких структур, как МЧС, Рыбнадзор, портовые и пожарные службы, до сих пор крайне мало судов, способных повысить эффективность их работы.

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Прибор и выключатель на верхней панели, к которым иногда придется вставать из-за штурвала, стало больше

На оригинальной по форме рулевой консоли расположение приборов и органов управления соответствует всем законам эргономики

Крышка над входом в носовую каюту формирует большой штурманский стол

На Minor 37 можно ходить с ранней весны до глубокой осени, пока лед не представляет опасности для корпуса

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДЛИНА	37 Ф (11,00 М)
ШИРИНА	16 Ф (3,40 М)
ОСАДКА	4 Ф (1,10 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	7,0 Т ПОРОЖНЕМ
ЗАПАС ТОПЛИВА	750 Л
ЗАПАС ВОДЫ	170 Л
СПАЛЬНЫХ МЕСТ	6
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ	2000 КГ
КАТЕГОРИЯ RCD	«В»

КОНТАКТ WWW.MINOROFFSHORE.RU
ТЕЛ. +7 (812) 702 47 70

ДВИГАТЕЛИ 2×Volvo Penta D6-370, 370 л.с. при 3500 об/мин, 6 цилиндров, дизель 5,5 л, колонка DPH

РЕЖИМЫ					ECO					FAST	MAX
Об/мин	500	1800	2000	2200	2500	2800	3000	3200	3520	38,5	42,2
Скорость	10,2	15,4	18,2	22,0	28,4	32,2	35,2	38,5	42,2	4,0°	4,0°
Дифференциал	2,0°	3,0°	4,0°	5,0°	5,0°	4,0°	4,0°	4,0°	4,0°	4,0°	4,0°
Расход	27,8	36,4	43,6	53,2	64,8	81,6	93,8	109,4	140,8	0,35	0,30
Миль/л	0,36	0,42	0,42	0,42	0,44	0,39	0,38	0,35	0,30		
Дальность	248	283	283	283	297	263	256	236	202		
УРОВЕНЬ ШУМА, ДБА											
Рубка	57	60	62	66	69	70	70	71	73		

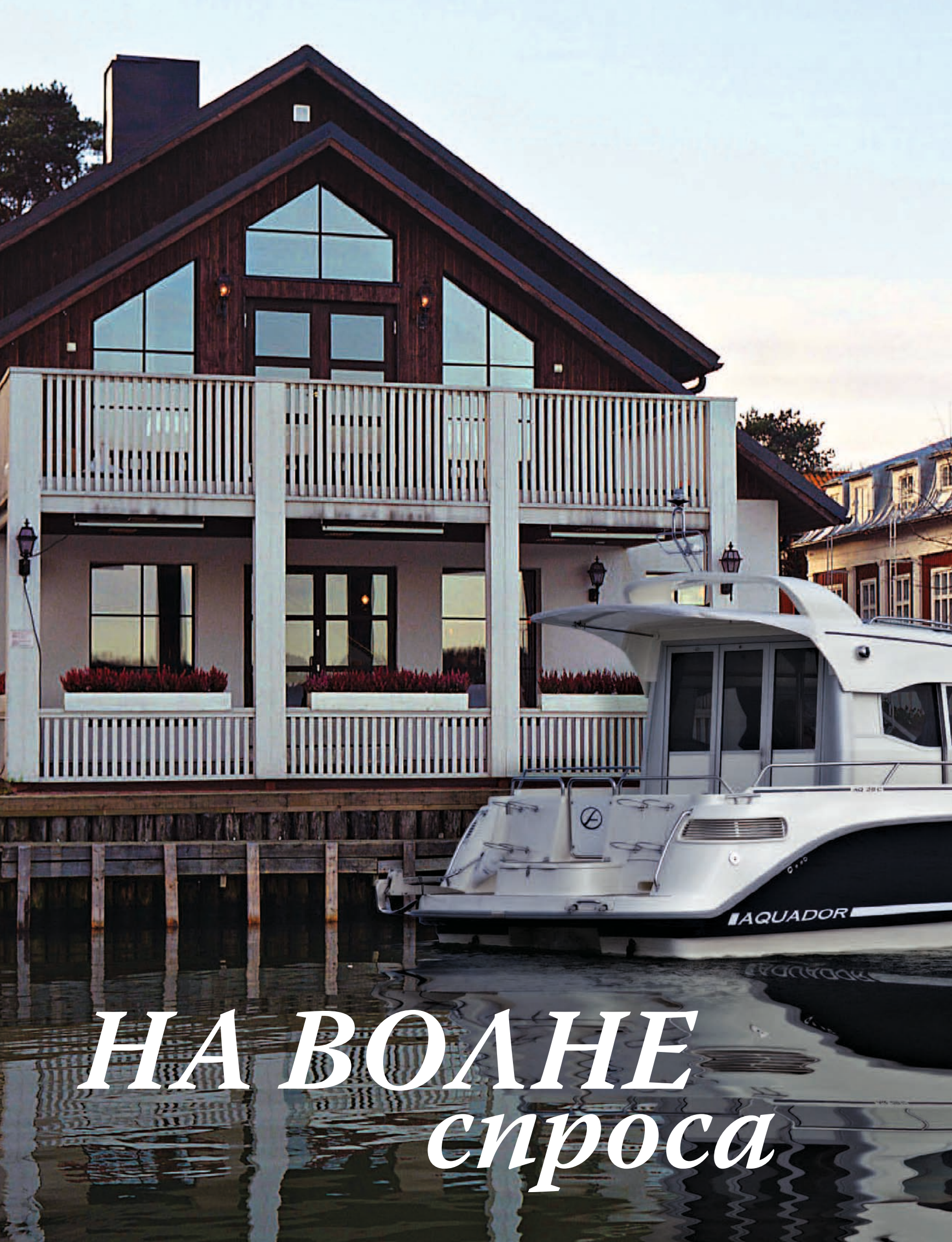
ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе от € 297 009 (2×Volvo Penta D4, 300 л.с.)
от € 316 736 (2×Volvo Penta D6, 370 л.с.)

Носовое подруливающее устройство	€ 3364
Якорная лебедка в носу или корме	€ 4823
Бортовой компьютер Volvo Penta	€ 930
Необрастающее покрытие	€ 1433
Освещение палубы (6 светильников)	€ 534
Бушприт с носовым трапом	€ 1234
Береговое питание и зарядное устройство	€ 1723
Штурвал, обтянутый кожей	€ 190
Дизельный обогреватель	€ 3081

■ = Опции на тестовой лодке

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 10-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 40% топлива, 50% воды, 4 человека на борту. Температура воздуха +20 °С, воды +17 °С, волнение 1 балл, сила ветра при скоростных заездах 4 балла.



*НА ВОЛНЕ
спроса*



Тест этой лодки показал: после двух лет эксплуатации техническим состоянием и ходовыми характеристиками она практически не отличается от новой.

Текст Михаил Романов

Мой приятель Сергей не так давно приобрел коттедж в Финляндии, неподалеку от Котки. Еще раньше он купил катер Aquador 28C, и теперь абсолютно счастлив: недвижимость, движимость, природа, море... Поэтому, когда в мае он пригласил меня в гости в свое «поместье», я не раздумывал ни секунды. Помимо удовольствия от общения и отдыха у меня была еще одна цель: провести тест его лодки. Модель Aquador 28C, которая пользуется на рынке неизменным спросом, мне хорошо известна. Но было любопытно посмотреть, как изменились характеристики двухлетней лодки по сравнению со спецификацией. Опусти рассказ, как мы с Сергеем и с женами отдыхали, и перейду сразу к главной теме.

СНАРУЖИ

Линейка финских катеров Aquador, созданных по проектам шведа Рольфа Элиассона, включает 16 различных моделей длиной от 21 до 35 футов. Лодки эти принадлежат к разным типам, но все они отличаются выигранным экстерьером, интересной и рациональной компоновкой, позволяющей эффективно использовать наружное и внутреннее пространство, а также весьма практичными деталями. Aquador 28C («С» означает «Cabin») сочетает в себе все привлекательные черты семейства. Корпус с довольно высоким бортом, энергичным наклоном форштевня и слегка наклоненным транцем с интегрированной кормовой платформой, к которой плавно спускается привальныйник, увенчан пропорциональной надстройкой, имеющей широкие бортовые сдвижные двери и невысокую радарную арку. Хотя лодка Сергея провела на воде уже два сезона (он ходил на ней по Финскому заливу и по Ладоге), гелькоут выглядел свежим и не имел признаков осмоса. Мне всегда нравилось, что в палубе вместо одного тяжелого люка в моторный отсек здесь устроены два легких на газовых амортизаторах — грамотное и не единственное в смысле практичности инженерное решение на борту. Для защиты кокпита от дождя или палящего солнца предусмотрен выдвигающийся тент со съёмными боковинами, но мы им не пользовались — погода стояла по-весеннему ясная и практически безветренная. Проход в транце открывает доступ на купальную платформу; она оборудована душем и трапом для спуска в воду (все работает), рядом с которым есть удобные поручни. По бортам — корзины для крапцев, а по центру — «мокрый» рундук для швартовов, хотя Сергей обычно держит там пойманную рыбу, чтобы не пачкать палубу.

Этот комфортный, надежный и вместительный семейный круизер неизменно привлекает внимание

Палуба на Aquador 28C соответствует типу walkaround: покрытые тиком боковые проходы шириной до 300 мм защищены достаточно высоким фальшбортом и прочным релингом, что важно, когда на борту дети (у Сергея их двое). Дополнительную безопасность взрослым обеспечивают поручни на рубке. На палубе в носу хватит места не только для работы с якорем или швартовами — там можно даже посидеть на крыше капа с книгой, чашкой кофе или фотоаппаратом. С палубным оборудованием тоже все в порядке: имеется вместительный якорный ящик в носу, достаточное количество уток, плюс к этому Сергей заказал на верфи опциональные электрические швартовные (якорные) шпильки, чтобы облегчить себе жизнь.

ВНУТРИ

Более всего обращают на себя внимание компоновка, двери и остекление. Внутренняя открытая планировка Aquador 28C весьма нестандартна и универсальна. При разделении



Несмотря на размеры, этот круизер отличается объемом внутреннего пространства

обитаемого объема дизайнеры обошлись без переборок, но функциональные зоны гармонично вписываются в общую композицию.

Носовая каюта с большой двуспальной кроватью отделена от остального пространства лишь плотной шторой, но может использоваться не только в качестве спальни. Если убрать закладные мягкие элементы, получается небольшая гостиная с U-образным диваном. За спинками устроены шкафчики и полочки, а под сиденьями находятся рундуки, так что проблем с размещением личных вещей нет. Столик здесь не предусмотрен, зато есть верхний люк и складной трап для выхода на палубу.

Перед каютой оборудован хорошо освещенный (благодаря лобовому стеклу) и неплохо оснащенный камбузный модуль: стальная мойка в столешнице из кориана, холодильник на 60 л, двухконфорочная дизельная плита Wallas, а также разнообразные шкафчики и выдвигающиеся ящики для посуды и кухонной утвари. Сергей с супругой и детьми частенько проводят на борту в путешествиях по два-три дня и очень довольны камбузом: плита (и отопитель) работает на том же дизельном топливе, что и двигатели, и это весьма удобно. Недостаток — один из шкафчиков висит слишком низко над плитой, и ставить туда большой чайник неудобно. А вот симпатичный винный бар в форме полуцилиндра рядом с креслом по левому борту без труда вместит солидный запас бутылок, чем мы и пользовались — в меру! Напротив камбуза — дверь в достаточно просторный галльюн с душем, где я мог стоять в полный рост; белый пластик здесь разнообразят аккуратные деревянные фасады шкафчиков.

На мой взгляд, на семейной лодке камбуз — епархия женщин, мне важнее устройство поста управления. Здесь он закрытый; рулевая консоль с одноместным креслом организована компактно: приборы и датчики расположены перед глазами водителя, а ниже, под прозрачной пластиной, —

место для морских карт. Наверху, над ветровым стеклом, в базовой комплектации установлен комбинированный прибор Raymarine Tridata (глубина места, скорость, температура), позже Сергей добавил туда и картплоттер Raymarine C90W. Кстати, помимо стеклоочистителей, у ветрового стекла есть обогрев и система антизапотевания. Возможно, такая форма и организация поста управления кому-то покажется консервативной, но с точки зрения морской практики она вполне рациональна.

Когда сидишь или стоишь за штурвалом, радует практически круговой обзор. Также быстро оцениваешь и пользу широких сдвижных дверей (1300×900 мм). Швартовки — дело ответственно, случается всякое, а здесь через дверь рядом с постом управления легко самому бросить швартов или быстро выскочить на причал (релинг у двери прерывается). Второе кресло, где обычно сидит «штурман», расположенное рядом с дверью левого борта, здесь предназначено для пассажира.

За креслами устроены два бортовых двухместных дивана, и не знакомый с этой моделью человек может удивиться отсутствию стола. Но стол есть: складной столик притаился наверху, под подволоком, закрепленный, на сверкающем пиллерсе (я считаю это инженерной находкой). Когда разворачиваешь оба кресла к диванам, образуется уютная обеденная зона на шесть человек. Ну а если на борту больше гостей? Тогда раскрываем двери в кокпит, выдвигаем спрятанные под диванами складные скамьи, фиксируем их, накрываем подушками, ставим дополнительный складной стол... В таком варианте привычный стационарный диван в покрытом тиком самоосушаемом кокпите не нужен, и кокпит на ходу или во время рыбалки остается совершенно свободным.

На этом фокусы не заканчиваются: на лодке есть еще два спальных места. Чтобы их обнаружить, нужно нажать клавишу на пульте; тогда сервопривод поднимет фрагмент



Камбуз

Он не только функциональный; полированная вишня, формы и качество исполнения делают его произведением искусства



Открытая планировка рубки дает массу преимуществ



Кормовая каюта с двумя спальными местами



Рулевая консоль простая и понятная



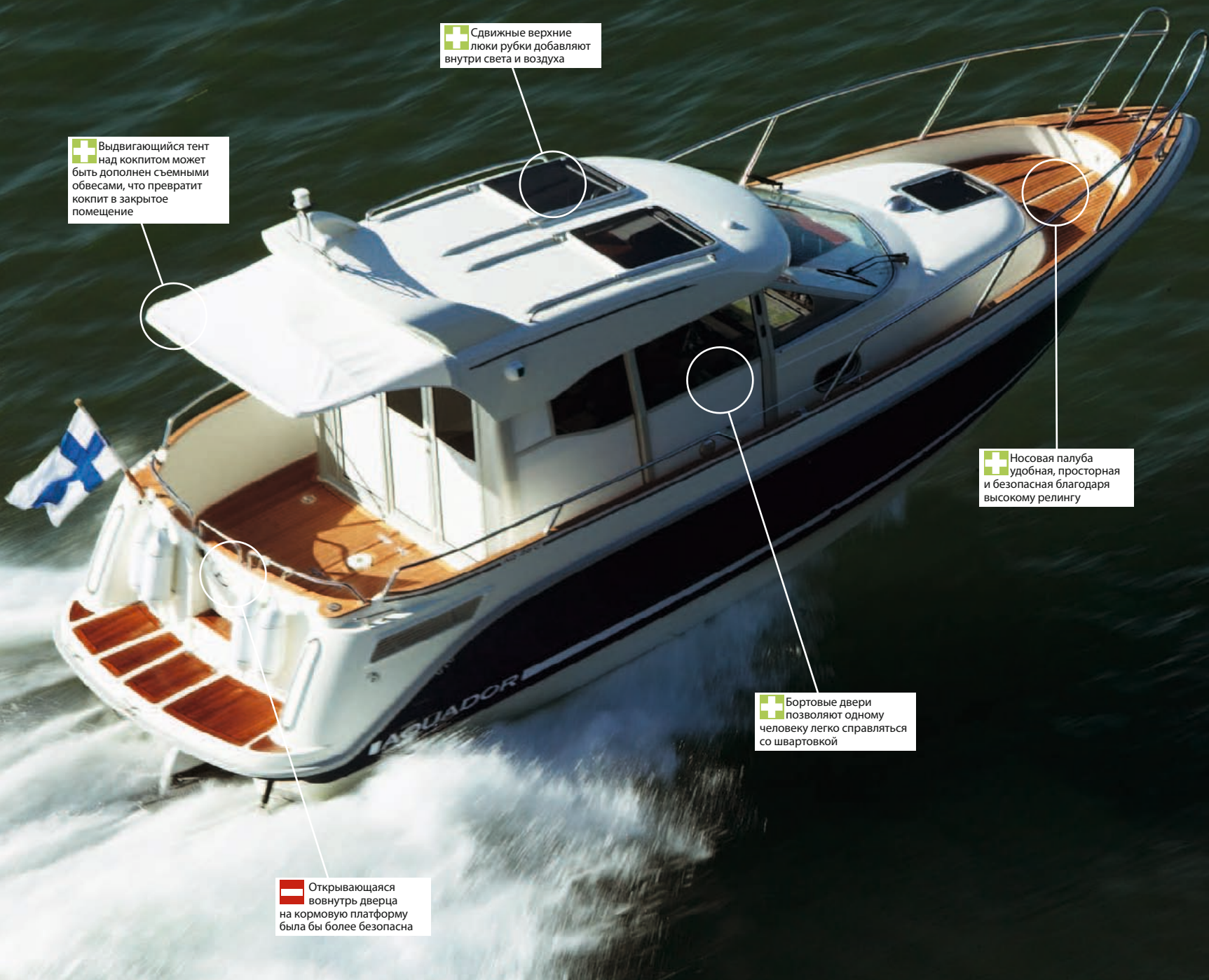
Так открывается вход в кормовую каюту


палубы в рубке — и откроется доступ к койкам под диванами (0,8×2,10 м). Дети в восторге от своей каюты: есть свет, «окошки» за шторками в рубку; если тепло и нет комаров, то на ночь палубу можно не опускать — она послужит дополнительной защитой от «врагов» со стороны кокпита. А управление приводом предусмотрено в каждом отсеке.


Интерьер искусно отделан вишневым деревом, солидности добавляет палуба из тика и падуба, а мягкие элементы обстановки обтянуты красивой и практичной синей алькантарой. Внутри высокой (почти 2 м) рубки ясным днем потрясающе светло: свет проникает через бортовое и лобовое остекление, а также сдвижные тонированные люки в крыше. Благодаря обилию дверей и люкам вы вправе сами выбирать степень «проветриваемости» салона: рубка защитит от дождя и ветра в непогоду и превратится в открытую веранду, когда за окном погожий денек.


МОТОРНЫЙ ОТСЕК


Вернувшись в кокпит, я заглянул в моторный отсек. Несмотря на то, что лодка была в эксплуатации два сезона и находила почти 160 моточасов, он выглядел на удивление опрятным. На этом Aquador 28C стоял один дизельный двигатель Volvo Penta D6 мощностью 310 л.с. с колонкой ДРН, так что рассчитывающих увидеть здесь двухмоторную установку ждет разочарование. Для проверок удобнее пользоваться люком правого борта — так ближе к фильтру забортной воды и масляному щупу; под той же крышечкой находится и небольшая кладовка, где поместится сдутый тендер. В целом отсек немаленький: хотя топливный и водяной баки, аккумуляторы, трюмные помпы, калорифер и другие агрегаты занимают немало места в моторном отсеке, до носовой части двигателя при необходимости вполне можно добраться.





 Выдвигающийся тент над кокпитом может быть дополнен съемными обвесами, что превратит кокпит в закрытое помещение

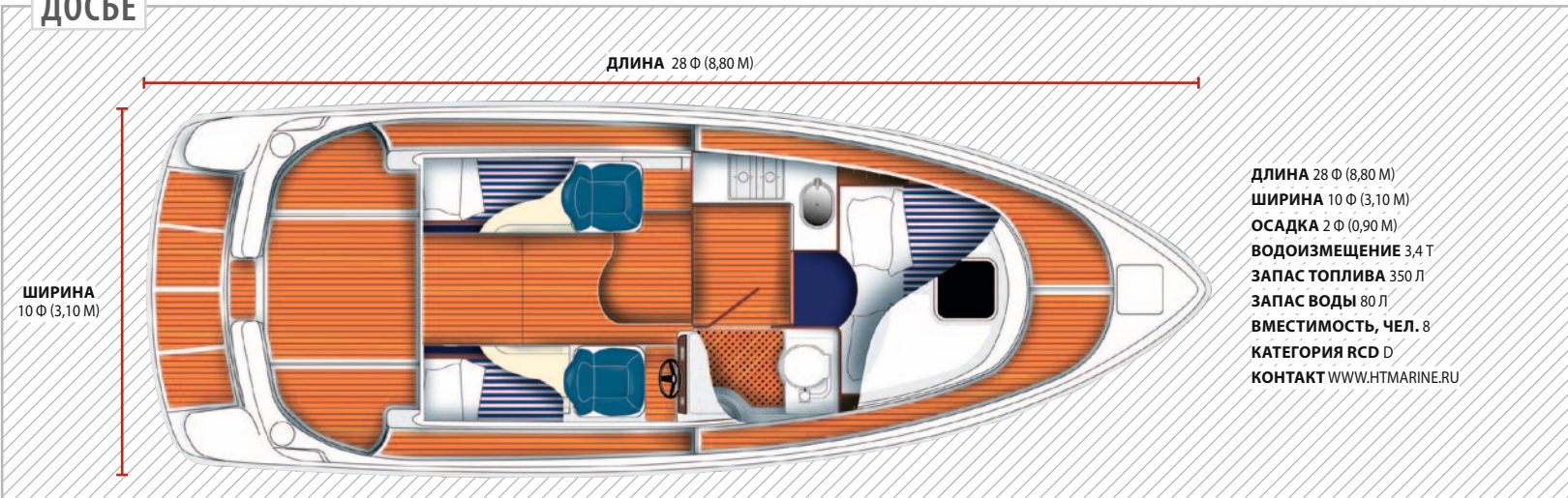

 Сдвижные верхние люки рубки добавляют внутри света и воздуха


 Носовая палуба удобная, просторная и безопасная благодаря высокому релингу


 Бортовые двери позволяют одному человеку легко справиться со швартовкой


 Открывающаяся вовнутрь дверца на кормовую платформу была бы более безопасна

ДОСЬЕ



НА ХОДУ

Осмотрел лодку, теперь пора переходить к ходовым испытаниям. Дизель Volvo Penta D6-310 не оснащается компрессором, увеличивающим тягу на средних оборотах; вместо этого используется турбина с изменяемой геометрией. С ней мотор работает тише, но мощность нарастает не так быстро. Тем не менее Aquador 28C разогнался с места до 20 узлов за 16 секунд, довольно легко и с небольшим дифферентом выйдя на глиссирование. В экономичном режиме на 2800 об/мин лодка идет со скоростью 25,4 узла, а на «полной педали» 3550 об/мин скорость достигла 35,2 узла. Это слегка (на 50 об/мин) выше паспортного максимума, что, вероятно, обусловлено недогрузом. Но мне известно, что с более мощным двигателем 370 л.с. скорость превышает 38 узлов.

Лодка со скуластым и килеватым (21° в корме) корпусом идет мощно и ровно, случайную небольшую волну проходит играючи. В крутых поворотах возникает небольшое ограничение обзора, но к этому быстро прирабатываешься. Транцевые плиты исправно помогают справиться с боковым

ветром, а носовое подруливающее устройство — при швартовке. Я захватил с собой шумомер и был приятно удивлен результатами измерений. При закрытых дверях уровень шума не превысил 78 дБА (качественная звукоизоляция и амортизация двигателя), в рубке ничего не стучало и не звякало. Нам не довелось попрыгать по серьезным волнам, но мореходные качества Aquador 28C не вызывали у меня вопросов: честная категория «В» гарантирована.

Что в итоге? Лодка, признаться, мне понравилась. Этот комфортный, вместительный, разумно спроектированный, надежный и энергичный круизер премиум-бренда известной финской верфи Bella Boats не может не привлечь внимание. За два сезона эксплуатации он практически ничего не утратил по сравнению с новой лодкой — ни в отношении ходовых характеристик, ни в качестве конструкций и отделки. Позже, правда, выяснилось, что Сергей собирается покупать такой же Aquador 28C, только более мощный, с мотором Volvo Penta D6-370. Что ж, хозяин — барин! **МВУ**



Поднятый на пиллерсе и закрепленный наверху складной столик практически незаметен

Интересное инженерное решение — выдвигающиеся в кокпит сиденья

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛЬ Volvo Penta D6, 310 л.с. при 3500 об/мин, дизель, 6 цилиндров, 5,5 л

РЕЖИМЫ					ECO		FAST		MAX
	1200	1600	2000	2400	2800	3000	3200	3400	3550
Об/мин	6,8	8,1	10,8	19,4	25,4	28,5	31,1	33,4	35,2
Скорость	3°	4°	5°	5°	4,5°	4,5°	4°	3,5°	3,5°
Дифферент	5,6	12,2	21,8	31,5	38,0	45,8	53,6	62,0	67,4
Расход	0,8	1,5	2,0	1,7	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9
Миль/л	382	209	156	195	208	196	182	170	166
Дальность									
Уровень шума, дБА									
Рубка	68	70	74	75	75	76	77	77	78

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе	от € 126 648
Raumarine Tridata	включено
Горячее водоснабжение	€ 1116
Дизельный обогреватель	включено
Носовое ПУ	€ 2563
Транцевые плиты	включено
Тиковое покрытие палубы	€ 6500
Электрическая якорная лебедка	€ 2472
Береговое электропитание	€ 1480
Навес в кокпите	€ 1493

— Опции на тестовой лодке

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 10-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 40% топлива, 10% воды, 5 человек на борту, багажа нет. Температура воздуха +14 °C, незначительное волнение, сила ветра при скоростных заездах 2 балла.



ДРАЙВ на воде

Тест-драйв финского катера
в Подмосковье:
Nord Star 37 Patrol демонстрирует
технику экстремальных маневров.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Андрей Данилов**



Окатере Nord Star 37 Patrol мы уже однажды писали (см. МВУ № 6, 2010), однако есть веский повод сделать это снова. Успешно дебютировав в Европе (заказы на эту модель расписаны на весь 2011 год), лодка, наконец, появилась и в Москве, а мы получили возможность провести полноценный тест-драйв. Итак, в первый день лета мы погрузились в совсем новенький Nord Star 37 Patrol — счетчик показывал всего 19 моточасов. Планы были следующие: по каналу им. Москвы выйти в Клязьминское, а затем в Пестовское водохранилище, протестировать лодку на всех режимах, покрутить «восьмерки» и, конечно, пофотографировать.

От причала в Royal Yacht Club на Водном стадионе отчалили красиво: просто ушли лагом на одном двигателе и носовой подрулке, причем скорость выполнения маневра впечатлила. На лодку обращали внимание. Энергичные линии корпуса и траулерная надстройка с обратным наклоном ветрового стекла для многих выглядят пока непривычными на фоне представителей «гламурного флота», а потому привлекают заинтересованные взгляды. Сначала шли тихим ходом, соблюдая правила движения: здесь дисциплине на воде изрядно способствует расположенная напротив база ГИМС. Вскоре зафиксировали первые показания приборов: на скорости 7 узлов (1000 об/мин) двигатели потребляют

меньше 8 л/ч; несложные расчеты показывают, что полных баков (800 л) хватит почти на 900 миль. Кстати, опционально можно поставить танки емкостью 1000 и 1200 л. Конечно, идти с такой скоростью довольно скучно, но если вы никуда не торопитесь, это не только экономичный, но еще и очень комфортный режим движения: уровень шума в рубке-салоне колеблется в пределах 62–64 дБА. Измерения мы проводили не только на посту управления, но и в каютах, и в кормовом кокпите. В носовой каюте уровень шума на ходу такой же, как в рубке; в кормовой сказывается близость моторного отсека, однако финны, похоже, здорово поработали над звукоизоляцией — разница невелика. В кормовом кокпите несколько шумнее: здесь фон создают не столько работающие двигатели, сколько плеск воды за бортом.

Пока мы неспешно идем к месту тест-драйва, есть смысл посмотреть, что внутри. Лодка была куплена готовой, и уже на месте, в Москве, в дополнение к серийной начинке опционально были установлены генератор Paguro 5000, кондиционер Climma, электроплита с держателями для посуды, микроволновая печь, навигационное оборудование Garmin. Кроме того, планируется дозаказать сменные чехлы на кресла. Что касается планировки палуб, то наверху здесь рубка-салон, носовой и кормовой кокпиты; а внизу — две каюты, каждая с отдельным входом, и два санузла (один с полноценной душевой кабиной, в другом насадка душа вытягивается из смесителя). Каюты на 12-метровом катере



При входе в поворот сбрасывать скорость совершенно не обязательно

Полицейский разворот на месте — не проблема



На высоких скоростях лодка не идет, а летит

Ощущение безопасности при самых смелых маневрах: лодке подсознательно доверяешь

не бывают особенно просторными, однако здесь финны грамотно распорядились пространством: ничего лишнего, но всего хватает. Кровати солидных размеров, есть шкафы и полочки, везде достаточно высоко. На последний пункт обычно не обращаешь внимания, пока не влетишь головой в какой-нибудь коварный выступ в потолке. Такое нередко случается на лодках даже больших размеров, поэтому создатели Nord Star 37 Patrol заслуживают дополнительного плюса.

В салоне потолок не ощущаешь вовсе. Мало того что надстройка сама по себе высокая (2,3 м до подволока), так еще и «крыша» почти полностью прозрачная. Одна стеклянная вставка практически во всю ширину находится над обеденной зоной, а над постом управления — чуть большего размера открывающийся люк на электроприводе. У катера, который мы тестировали, флайбриджа нет (хотя такая опция возможна), но в жаркий солнечный день (с утра было уже +25 °С) мы не ощущали себя запертыми в коробке. Открываем верхний люк, сдвигаем стеклянную дверь в кокпит и обе бортовые двери — и появляется полное ощущение

Для маневра NS 37 Patrol не требуется много места





Складная мебель позволяет быстро освободить кокпит когда это необходимо

Просторный кормовой кокпит удобен для отдыха вообще и для рыбалки в частности

кабриолета: солнце, воздух и ветер в волосах. Мощное остекление визуально добавляет объема и, что более важно, обеспечивает отличный обзор на 360°, хотя... «Назад можно и не смотреть — вряд ли кто догонит», — заметил наш капитан на тест-драйве.

В салоне, кроме поста управления и обеденной зоны, расположен еще и камбуз, вытянутый вдоль правого борта. На столь компактном судне, кажется, должно быть тесновато, однако 9 человек, присутствовавших на борту во время тест-драйва, каким-то образом распределились по лодке и передвигались без особенных проблем, не наступая друг другу на ноги. В салоне достаточно посадочных мест: пара кресел в носовой части и большой, человек на 6, диван, огибающий обеденный стол. Впрочем, часть народа сразу же осела в кормовом кокпите, где есть диваны по обе стороны от прохода на кормовую платформу; напротив каждого можно поставить складной тиковый столик. Это удобно, поскольку «мобильную» мебель всегда можно быстро убрать, если нужно освободить кокпит — во время рыбалки или для доступа в моторный отсек, куда ведет внушительных размеров люк.

Вообще, на Nord Star 37 Patrol удобно все, и это хорошо ощущаешь, передвигаясь по лодке. Можно сказать, что поручни не очень-то и нужны: чувствуешь себя уверенно, не испытывая постоянного желания за что-нибудь ухватиться. Солидный релинг установлен не только по бортам, но и на транце, так что выпасть за борт непросто, особенно с такой высотой ограждения (невольно поминаешь недобрым словом лодки, где в угоду эстетике ставят релинг, едва доходящий до колен). Бортовые проходы широкие, они не вынуждают двигаться бочком. В любую точку на палубе можно попасть быстро, поскольку выходов из салона три.

...В водохранилище прибавили скорости. Отмечу, что засесть момент выхода на глиссирование сложно: катер просто «выпрыгивает» из воды, делая это легко и мягко. Дифференциальный минимальный во всем диапазоне скоростей даже без применения транцевых плит. Прошу заметить: во время теста мы не стремились выжать из катера максимум скорости и проверить, выдает ли Nord Star 37 Patrol с двигателями Volvo Penta D6-370 заявленный 41 узел. Двигатели еще не прошли обкатку, да и условия теста в отношении загрузки катера отличались от обычных: многолюдная «испытательная партия», количество топлива и воды соответствовали, скорее, обычным эксплуатационным. Тем не менее максимальная скорость в тот день составила почти 38 узлов (3500 об/мин). При минимальной нагрузке скорость легко могла быть на 2–3 узла выше.



Открывающийся люк над постом управления



Кормовая каюта




Один из двух санузлов: просто, но удобно





В носовой каюте много дневного света





Пологая лестница в кормовую каюту

 Модель Nord Star 37 Patrol выпускается не только в версии "хард-топ", но и с флайбриджем

 Обратный наклон ветрового стекла улучшает видимость в плохую погоду и защищает приборную панель от перегрева на солнце

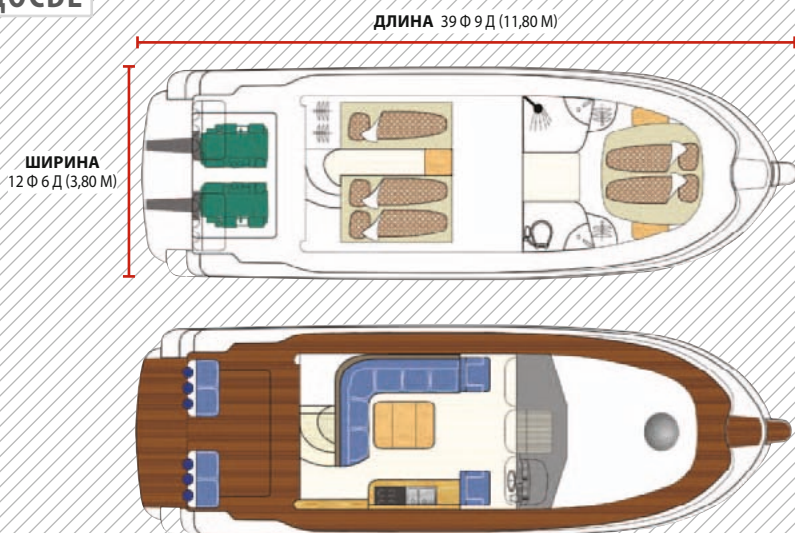
 Большой кокпит делает лодку еще более универсальной

 Скула отлично отбивает брызги и держит корпус в циркуляции

 В силу размеров корпуса и требований безопасности иллюминаторы в носовой каюте небольшие

В ходе тест-драйва нас слегка окатило волной, но лодка этого просто «не заметила»

ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДЛИНА	39 Ф 9 Д (11,80 М)
ШИРИНА	12 Ф 6 Д (3,80 М)
ОСАДКА	1,2 М
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	9 Т
ВЫСОТА В САЛОНЕ	2,25М
ВМЕСТИМОСТЬ	15 ЧЕЛ.
МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЕЙ	640 КВТ
ЗАПАС ВОДЫ	250 Л
ЗАПАС ТОПЛИВА	800 Л (2×400 Л)
МАКСИМАЛЬНАЯ РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЗАГРУЗКА	2000 КГ
КАТЕГОРИЯ МОРЕХОДНОСТИ ІМСІ СЕ	«В» (OFFSHORE)

ЦЕНЫ

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ ОТ	€ 321 700 (2×VOLVO D4, 300 Л.С.)
	€ 342 500 (2×VOLVO D6, 370 Л.С.)
	€ 347 500 (2×VOLVO IPS-500, 370 Л.С.)
	€ 375 500 (2×VOLVO IPS-600, 435 Л.С.)

Место для съемки выбрали на середине Пестовского водохранилища. Фотографам, как известно, для эффектных кадров непременно требуются волны и брызги. Чтобы в подмосковной «луке» в безветренную погоду обеспечить желаемый антураж, пришлось нарезать несколько кругов, превращая гладь водохранилища в «стиральную доску». Езда по ней не самое большое удовольствие, но, сидя на мягком диване, эти неудобства уже воспринимаешь гораздо проще, а за штурвалом вообще не обращаешь на них внимания: отрабатывает амортизационная подушка кресла. Управляется Nord Star 37 Patrol — не преувеличиваю! — как автомобиль, мгновенно, без задержки реагируя на переключку штурвала. Входя в поворот на скорости 35 узлов, не испытываешь ни малейшей неуверенности, а радиус этого поворота неправдоподобно мал: катер фактически совершает полицейский разворот! Наблюдать за лодкой в этот момент — сплошное удовольствие, это по-настоящему «драйверская» машина, которая позволяет самые крутые маневры, но легко прощает ошибки и даже лихачество: не секрет, что подобные

На Nord Star 37 Patrol все удобно и логично: ситуацию на борту легко держать под контролем

трюки иногда оборачиваются неполадками в работе бортовых систем. У нас тест-драйв проходил с включенным генератором и кондиционером, и, несмотря на крутые виражи, все системы работали в штатном режиме, без сбоев. Прочность корпуса, очень мореходные обводы позволяют Nord Star прорезать волну на полном ходу, оставляя веер брызг за кормой. Хотя что такое наша игрушечная волна, высотой не более метра, для судна, имеющего категорию «В» (offshore): высота волны до 4 м, скорость ветра 8 баллов по шкале Бофорта (до 21 м/с)! Во многих странах катера Nord Star служат в суровых условиях в качестве патрульных и спасательных судов, но такое крепкое, быстрое судно умеет быть и эффектным кабриолетом, даря фантастические впечатления от управления и скорости. **МВУ**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Грамотная компоновка приборов: легко считывать показания, даже при ярком свете ничего не бликует

Отличный обзор, удобные выходы на палубу правого и левого борта: легко контролировать ситуацию на борту

У поста управления не помешало бы второе кресло или откидное сиденье, чтобы составить компанию капитану

ДВИГАТЕЛИ 2xVolvo D6 (370 л.с.)

РЕЖИМЫ	ECO					FAST					MAX
Об/мин	800	1000	1500	2000	2500	3000	3200	3300	3400	3500	
Скорость	5,5	7,0	9,2	12,4	22,1	31,8	33,5	34,6	35,6	37,8	
Дифферент	0	0	0	1	1,5	2	2	2	2,5	2,5	
Расход	3,5	7,8	17,4	46	70	99	118	130	140	156	
Миль/л	1,57	0,90	0,53	0,27	0,32	0,32	0,28	0,27	0,25	0,24	
Дальность	880	648	382	194	230	230	202	194	180	173	
Уровень шума дБА											
Пост управления	62	64	69	71	73	75	79	80	80	80	

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 10-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 9 человек, 400 л топлива (50%), 250 л воды. Температура воздуха +25 °С, воды +18 °С, штиль, пресная вода.

МНЕНИЕ



МАКСИМ МАРЧЕНКО, капитан

Мне довелось походить на разных судах, но эта лодка действительно удивляет. Иногда в погоне за скоростью идут на снижение массы за счет прочности конструкции.

А Nord Star Patrol 37 — лодка «крепко сбитая», но маневренная и легкая в управлении. Ее чувствуешь, как свое тело, и при этом получаешь драйв, будто управляешь гидроциклом, хотя весит она тонн десять. Судно очень предсказуемо, не страдает избыточной циркуляцией и заваливанием на скулу. Полный разворот Nord Star Patrol 37 выполняет практически без потери скорости и так же легко проходит «восьмерку», хотя это очень серьезный тест — переключку руля с борта на борт обычно сопровождается изменением крена и заметной потерей скорости. Все это говорит о хорошем балансе мощности силовой установки и массы корпуса, его формы с килеватостью в корме 18,5° и положения центра тяжести. Я не ходил по большой волне, но лодке подсознательно доверяешь...

Nord Star Patrol 37, пожалуй, можно назвать профессиональной лодкой; она универсальна и подходит для решения многих задач, в том числе для рыбаков: нет лишних конструкций, широкие проходы, малая осадка. Ее удобно обслуживать — механики из сервиса даже устроили небольшой «тендер» на право обслуживания.

LIFESTYLEMBY

Всё о яхтенном образе жизни



Над суетой

Идеальный город — идеальный отель. Впечатления от путешествия часто определяют эти две составляющие. Однако наш опыт показывает, что не стоит пренебрегать отелями, находящимися за чертой города.

Текст **Мария Мошкина**

Ф

лоренция — город, о котором не перестаешь мечтать, даже побывав там. Художественные шедевры настолько гармонично соседствуют здесь с архитектурным совершенством, что у особенно тонких натур начинается приятное головокружение. А натур, предпочитающие более осязаемые материи,

наслаждаются знакомством с богатыми традициями флорентийского ювелирного дела и походами по бутикам. К слову, о последних. Знаменитые флорентийцы верны своему городу всю жизнь, а ведь среди них встречаются и гранды моды, и знаменитые мастера часового дела. Salvatore Ferragamo, Panerai, Roberto Cavalli принципиально открывают флагманские бутики в родном городе. И в сезон отпусков, когда любители путешествий и всего прекрасного собираются на средневековых улочках старого города, вы рискуете оказаться в центре многоязычной толпы неутомимых туристов.



Живописная территория
Villa la Massa



Апартаменты
Junior Suite

Villa la Massa состоит из нескольких памятников архитектуры. Основное здание занимает виллу семьи Медичи, построенную в XVI веке

К счастью, совсем недалеко от Флоренции есть удивительный отель — Villa la Massa. В наш век глобализма и унификации найти отель, не похожий на другие, не так уж легко. Но Villa la Massa как раз из таких. Основное здание отеля представлено возведенной в XVI веке виллой семьи Медичи. Сегодня сохранился лишь ее внешний облик, а помещения превратились в просторные светлые номера, оформленные антикварной мебелью, — каждый в своем стиле. Глобальная переработка интерьеров виллы была проведена несколько лет назад, когда Villa la Massa выкупили владельцы легендарного и поистине роскошного отеля Villa d'Este на озере Комо. Всего в отеле 37 номеров — от de luxe до президентских апартаментов. На территории Villa la Massa на уютной лужайке под открытым небом расположены



бассейн, джакузи и лежаки для солнечных ванн. Гости отеля могут встретиться и провести вечер в ресторане Il Verrocchio или в одном из двух баров. Шеф-повар ресторана также достался отелю «по наследству»: Андреа Квальярелла — ученик шефа кухни Villa d'Este. Кстати, изысканный завтрак вам доставят в номер без дополнительной платы.

Уединенность отеля может навести на мысль о его труднодоступности. Но не стоит принимать поспешных решений и бронировать отель в центре города. В Villa la Massa легко попасть с ведущего во Флоренцию шоссе, по которому путь до города на автомобиле занимает всего 10 минут. Представьте себе, насколько приятно расслабиться в бассейне, за столиком ресторана с видом на воды реки Арно или на балконе своего номера после долгой экскурсии! Большой популярностью отель пользуется у тех, кто проводит лето на курорте Forte dei Marmi: выбраться отсюда на культурный уикенд во Флоренцию настоятельно рекомендуют самые авторитетные путеводители мира.

Достоинство Villa la Massa не только в уединенности, красивой территории и прекрасной тосканской кухне. Сервис здесь так же безупречен, как флорентийская архитектура. Консьержи Villa la Massa составят для вас маршрут

Классический интерьер Suite Exclusive



Небольшой отель в стороне от бурлящей жизни позволит отдохнуть там, куда обычно приезжают «работать» туристами

по предместьям Флоренции с подробными рекомендациями касательно музеев, достопримечательностей и ресторанов, а также проведут без очереди в галерею Uffizi тех, кто позабыл перед поездкой купить электронный билет. Они бронируют столик в одном из популярных ресторанов и предложат воспользоваться автомобилем отеля, чтобы добраться до Понте Веккьо. Или доехать до центра города в шаттле отеля: он довезет вас туда и вернет в отель в удобное для вас время. И все это бесплатно.

Эти услуги входят в стоимость проживания в Villa la Massa не зря. Собираясь во Флоренцию, лучше оставить арендованный автомобиль на парковке отеля — запутанный клубок старых улиц вкупе с плотными местными пробками не осилит ни один современный навигатор, а уж на возможность в высокий сезон найти свободное место для стоянки машины в черте города и не рассчитывайте.

Пусть гулять по Флоренции можно бесконечно долго, но в жаркие дни вам наверняка захочется побыстрее добраться до отеля и, погрузившись в прохладу бассейна, воспарить над туристической суетой. **MBV**







РОМ —
летом и всегда



Это напиток накрепко ассоциирован с пиратами, революционерами и традициями британского королевского флота. А какое место уготовано рому в современной жизни?

Текст **Василий Киселев, Мария Попова** фото **Corbis Images**

Тезис «Куба далеко — Куба рядом!» становится особенно близким каждому второму москвичу, лишь только над городом вновь повисает марево. Бетон прошлогодного июльского мегаполиса, кажется, плавился на глазах; девушки на улицах оголялись до такой степени, что слово «неприлично» приходило в голову даже прожженным московским циникам. А голова отказывалась принимать ответственные решения после одиннадцати утра и возвращалась после забастовки лишь поздним вечером. В ней умещался единственный вопрос: «Что бы такое сделать, чтобы не работать?»

Лето — время, когда процветает офисный чегеваризм. Пассивный эскапизм к своей внутренней Кубе каждый осуществляет исходя из собственных фантазийных возможностей и предпочтений. Одни добровольно продлевают офисное заточение, другие нервно обзванивают центры срочной установки кондиционеров; обладатели загородной недвижимости терпеливо выносят ежедневную муку в пробках у МКАД, стойчески меняя два часа ада в одну сторону на прохладу подмосковного вечера. И лишь те, кто рад жизни во всем ее многообразии, понимают: с жарой не надо бороться — ее надо приветствовать, подняв все флаги; в конце концов, не такой уж и частый гость в наших краях — хорошее лето.

Родиной рома по праву считаются острова Карибского бассейна: Барбадос, Ямайка, Мартиника

Жизнерадостные урбанистические идеалисты надевают белые брюки и фланелевые шляпы и переселяются из бетонных коробок на тенистые террасы, коими — благодарение нефтегазовому комплексу! — еще не оскудел Центральный административный округ. Вездесущий беспроводной Интернет позволяет им находиться на постоянной связи, но уже, конечно, не здесь. Гул Садового кольца трансформируется в отзвуки карибского прибой, молдавские официантки начинают походить за крепких мулаток, а уж набор хороших сигар есть, вне сомнения, в каждом приличном заведении. Плеснул в толстодонный стакан на два пальца выдержанного рома — и картина идеального мира сложилась полностью.

«Почему именно рома?», — спросит пытливым читатель. На вопрос этот урбанистический идеалист пожмет плечами. Беглецы из офисного рабства интуитивно выбирают напиток колониальных



Летом, в жару, бокал мохито удивительно бодрит



На многих островах основным сырьем для рома по-прежнему является сахарный тростник



Сбраживание патоки — ключевой момент современного производства рома



После перегонки напиток выдерживают в дубовых бочках



Перед разливом ром фильтруют и купажируют

рабов с сахарных плантаций, британских пиратов, креолов-бунтарей и североамериканских контрабандистов.

Ром появился в эпоху, которая из нашего времени выглядит особенно романтической и до сих пор сохраняет привкус авантюры. Для морских бродяг XVII века, скитальцев — по собственной воле и вынужденных — он стал спасением. Ром был крепок и мог долго храниться в условиях жары и дальнего плавания. Ром стоил дешево — французский или испанский бренди был не по карману лихим морякам и мог только снится работникам-рабам. Ром согревал, ром притуплял чувство голода, ром дезинфицировал раны, ром давал ощущение, что жизнь продолжается. А когда влекомые сотней абордажных крючьев корабли со скрипом сближались бортами, и капитан того, что под черным флагом, направлял палубную пушку прямо в днище своего и стрелял, не давая команде выбора: взять чужой корабль или уйти ко дну со своим, — именно глоток пахучего черного рома перед прыжком через фальшборт решал исход боя. Пили и прыгали — йо-хо-хо!

При отсутствии единой валюты ром стал настоящим универсальным товаром эталонной стоимости. Суда, перевозившие его, назывались rhumboat на юге и rhum-runner на севере и были лакомой добычей для грабителей. Своей кульминации культ напитка достиг 5 декабря 1805 года, когда тело триумфатора битвы при Трафальгаре героического адмирала Горацио Нельсона прибыло для торжественного погребения в Англию в бочке с ромом — иначе оно просто

не перенесло бы 46 дней плавания в должной сохранности. Легенда гласит, что во время транспортировки кто-то из ушлых моряков додумался просверлить дырку в бочке и так основательно прикладывался к содержимому, что ответственные за доставку были вынуждены, чертыхаясь, несколько раз осуществлять долив. Так родилось и по сей день бытует на флоте выражение «пустить кровь адмиралу» и неофициальное прозвище уже окончательно культового напитка Nelson's blood. И уж безо всяких легенд, совершенно документально: разбавленный горячей водой ром — грог. Слово произошло от английского grogram, а оно, в свою очередь, от французского gros grain — так называлась грубая материя, из которой был то ли плащ, то ли сюртук английского адмирала Вернона: он ввел этот напиток в ежедневный рацион матросов на кораблях королевского флота.

Ром вообще всегда был напитком не рефлексий, но эффекта, не вкуса, но ощущений. Он был частью истории и занимал в ней ощутимое, совершенно незаменимое место. «Вкус не имеет значения, — говорит Роберт Патриция в «Трех товарищах» Ремарка. — Ром — это ведь не просто напиток, это скорее друг, с которым вам всегда легко. Он изменяет мир. Поэтому его и пьют».

Ром, который пьют чтобы пить, производят в разных странах карибского бассейна и Южной Америки и под разными брендами. За каждым — свои коннотации, часто субъективные, но иногда удивительно совпадающие

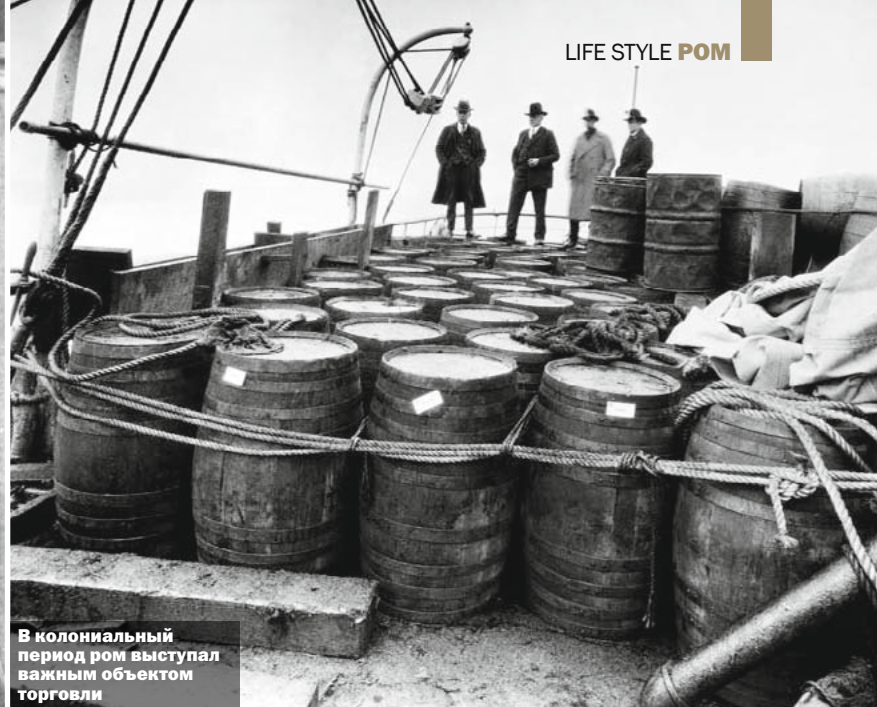


Имя

Этимология слова «ром» не ясна; существуют по меньшей мере пять различных слов, из которых можно вывести имя напитка



Во времена американского «сухого закона» контрабанда рома процветала



В колониальный период ром выступал важным объектом торговли



По приказу адмирала Вернона британских моряков перевели с рома на грод

В дальних плаваниях пресную воду морякам, наряду с пивом и вином, заменял ром

у большинства. Например, ямайский Captain Morgan — для бодрых футбольных болельщиков и сумасшедших вечеринок. Или пуэрториканский Bacardi — для коктейль-пати и пляжного отдыха. Или кубинский Havana Club — просто для себя. Именно кубинский ром принято считать наиболее «ромовым» из всего семейства. Возможно, потому, что здесь его начали производить чуть ли не первыми. Или потому, что именно его легенда самая красивая и смутная, как красива и смутна сама Гавана — была и есть. Символ города, одновременно и символ напитка, — фигурка-флюгер Хиральдии. Эта девушка — латиноамериканская Пенелопа, долгие годы ждавшая своего жениха на берегу, пока тот искал золото и напиток вечной молодости где-то на побережье сегодняшнего Майами. Откуда столетиями позже приезжали к гаванской набережной мафиози или просто авантюрные богачи — на вечную кубинскую вечеринку, всегда бесстыдную, зажигательную и при этом недорогую.

Кубинский ром по-прежнему многофункционален. Его пьют и просто, честным глотком из стакана со льдом: гаванская жара впечатляет не столько температурой, сколько сочетанием вязкой влажности, тепла и кислородной недостаточности, поэтому лед — абсолютный must have для

любого напитка, через минуту уже выступающего на лбу осушившего стакан. И шулерски разводя в коктейлях, каждый из которых — отдельная, кубинская же история. Хотя бы мохито и дайкири, получившие благодаря Папе Хэму небывалую мировую популярность, как и места, где он любил их заказывать. Гаванские бары — Bodeguita del Medio, бесхитро и грубо обосновавшийся в полумраке цокольного этажа, где царит спартанская остановка и стены расписаны автографами визитеров; и элегантная El Floridita на верхних этажах позднеколониального отеля, с официантами в черно-белом, скатертями и изящными бокалами. Но мохито и дайкири — это только два коктейля, а еще же Cuba Libre, такой же простой и бьющий прямо в лоб, как сама Куба, вновь прибывшего иностранца, без церемоний сметая все его иллюзии и ставя лицом к лицу с голой правдой.

Гольи — естественное для специфического гаванского (и жаркого московского) лета состояние. Обнажены и тела, и души, и уже нечего скрывать. Ром — как раз за эту честность. Утро апреля, когда заканчивается очередная припадок весенних штормов, начинается на тихих улицах Гаваны с кресел-качалок, выдвинутых за порог, сигары, крошечной чашечки по-кубински ядерного кофе и... стакана рома. Стыдиться не надо, потому как иногда особенно важно делать то, что хочется. Будь то поиск сокровищ, колонизация целого континента, захват чужого судна, революция (прежде) или побег из пыльного, душного опостылевшего московского офиса (теперь). MBV



Limassol Marina — жизнь на море

Новаторский проект Limassol Marina на Кипре стоимостью в 350 миллионов фунтов стерлингов, располагающий собственной яхтенной гаванью, может стать уникальным курортом на Средиземном море и одним из лучших в мире.

Текст **Игорь Кириллов**





Проjekt разработала группа известных архитекторов и инженеров в сотрудничестве с Atelier Xavier Bohl. Одной из концептуальных идей современного курорта с развитой инфраструктурой явилось его гармоничное соседство с историческим центром города, старинным портом и средневековым замком, а также с удобным доступом ко всем возможностям, предлагаемым Лимассолом. Другая особенность связана с оживлением спроса на яхты и, соответственно, растущим спросом на яхтенные стоянки, в особенности на Кипре. Это объясняется географическим положением острова на перекрестке морских путей, связывающих три континента. Прочие гавани заполнены и имеют, по сведениям их администраций, длинные листы ожидания, что закономерно повышает интерес к причалам Limassol Marina.

Современная гавань курорта, оборудованная 650 причалами, сможет предоставить стоянку для парусных и моторных яхт длиной до 100 метров и обеспечить должный уровень обслуживания: заправку водой и топливом, электропитание, IP-телевидение и скоростной беспроводной Интернет, охрану. Также предоставляется оборудование для подъема судов и технических работ на суше, сухой док и мастерская для мелкого ремонта. Команда опытных сотрудников гавани будет работать в круглосуточном режиме. Эксплуатацией гавани займется Camper & Nicholsons — одна из старейших и самых

престижных компаний, много лет работающая в сфере строительства и эксплуатации марин высшего класса. Первые яхты гавань сможет принять осенью 2012 года, тарифы на стоянку станут известны в течение этого года.

Работы по строительству Limassol Marina начались в мае 2010 года. Сегодня площадку этого проекта практически невозможно узнать: освоение новых участков суши изменило береговую линию. Проведены дноуглубительные работы, началось строительство юго-восточного волнореза, завершена мелиорация территории. Жилой комплекс Nereids Residences, состоящий из девяти отдельно стоящих зданий, достроен до третьего этажа, но недвижимость в нем — апартаменты с одной, двумя и тремя спальнями и пентхаусы — продается активно. Открытая для публики коммерческая зона предполагает заманчивый выбор традиционных таверн, стильных ресторанов международной кухни и прибрежных баров, обилие магазинов и бутиков известных дизайнеров.

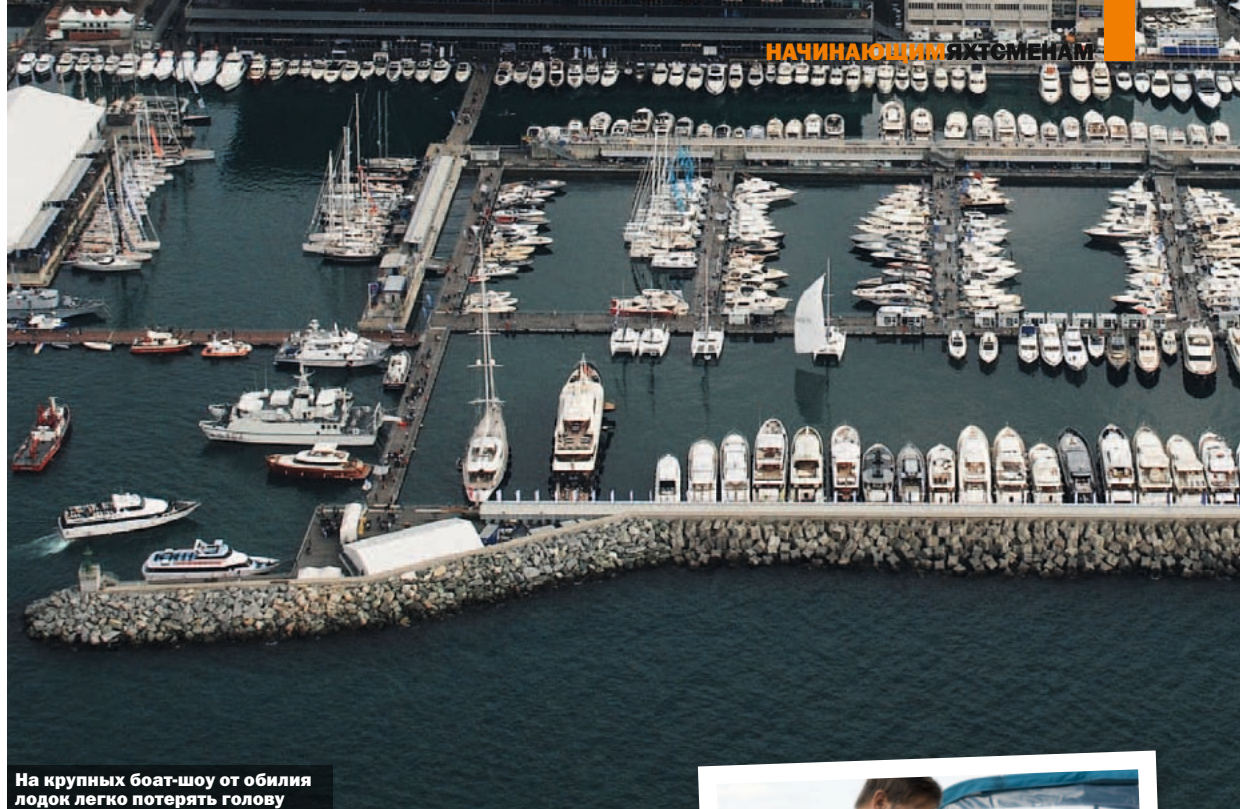
Началась продажа недвижимости в роскошном комплексе Peninsula Villas, где цены начинаются от € 1 650 000. Высокая стоимость обусловлена спецификой предложения: каждая вила имеет свой причал или прямой доступ к пляжу. Все жилые объекты строятся по самым высоким стандартам и отличаются роскошной дизайнерской отделкой.

Уникальный проект, концепция которого подразумевает новый стиль жизни на море, уже начал преобразовывать облик старинного Лимассола, а в полном объеме проект Limassol Marina будет завершен в конце 2014 года. **MBY**



Моя первая лодка

Рекомендовать что-либо будущему судовладельцу, живущему в России, — занятие непростое. Какую выбрать лодку — моторную или парусную, скоростную или тихоходную, из стеклопластика или металла, наконец, большую или маленькую... У каждого варианта есть свои преимущества для тех или иных задач или обстоятельств, а учитывая обилие российских внешних и внутренних акваторий с очень разными климатическими и гидрологическими условиями, разнообразием местных традиций и предпочтений, каждую конкретную ситуацию лучше рассматривать отдельно. Тем не менее поговорить на эту тему стоит: есть ряд общих вопросов, в которых полезно ориентироваться.



На крупных боат-шоу от обилия лодок легко потерять голову

Возможно, вопросов в этой статье больше, чем ответов, но, правильно сформулированные, они помогут вам при покупке лодки сделать верный выбор.

НЕ ТОРОПИТЕСЬ С ВЫБОРОМ

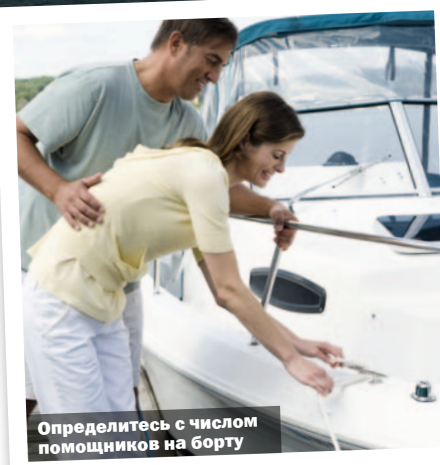
Лодки часто покупают «по зову сердца»; впрочем, это не означает, что сделать логичный и взвешенный выбор невозможно. Только помните: отправляясь в поисках лодки на крупную выставку или погружаясь в Интернет, легко потерять голову. Именно так, случайно, становятся владельцами неподходящих судов: от требующих серьезного ремонта винтажных лодок до экзотических катеров. Вместо того чтобы потом пытаться вписать однажды понравившуюся лодку в имеющиеся обстоятельства, постарайтесь сразу сузить круг ключевых параметров поиска. Где вы будете эксплуатировать судно? Как часто и каким образом? Готовы ли вы заплатить не только за собственно яхту или катер, но и оплачивать текущие расходы, которые эта покупка неизбежно за собой повлечет?

МОДЕЛЬ ПОЛЬЗОВАНИЯ И АКВАТОРИЯ

В первую очередь следует для себя сформулировать, зачем вам лодка — для рыбалки, отдыха в выходные дни, путешествий или всего вместе и сразу. Определитесь, планируете ли вы долгие походы или предполагаются максимум ночь-две на борту. Далее оцените возможное количество пассажиров — вы один, с товарищем, со всей семьей... Ответы уже на эти вопросы помогут

вам существенно сузить сектор поиска «идеальной» лодки. Для относительно долгих походов выбирайте полноценный круизер с закрытой рубкой, каютами, санузлами и камбузом — хотя бы и компактным. Для коротких плаваний и рыбалки будет достаточно спортивной лодки — полностью открытой или с небольшой рубкой-убежищем в носу. Если вы понимаете, что вам часто предстоит выходить на воду без пассажиров, способных помочь со швартовкой или в других ситуациях, то ищите лодку, с которой управитесь самостоятельно. Обычно длина такого судна, вне зависимости от типа, не превышает 8–9 м. С катером больших размеров в одиночку справиться гораздо труднее, особенно при швартовке в плохую погоду.

Мореходные возможности лодки — еще одно граничное условие. Обширные, но мелководные акватории (вроде подмосковных водохранилищ) идеальны для небольших одномоторных лодок



Определитесь с числом помощников на борту

спортивного типа, оснащенных подвесником или поворотной-откидной колонкой. Их можно регулировать для малых глубин, что позволит вам уверенно забираться в места, недоступные для судов с большей осадкой. Если же перед вами открытое море или большое озеро, и вы планируете долгие походы, лучше выбрать круизер покрупнее, с парой стационарных двигателей — такие суда и мореходнее, и комфортабельнее, и надежнее. Имеет смысл разузнать, какой самый популярный тип лодок в местных маринах, посоветоваться с людьми, которые держат там лодки.

Выбирайте оптимальные для акватории размеры и тип судна





Чем больше лодка, тем выше совокупные затраты на ее содержание

РАСХОДЫ

На лодку, конечно, придется потратиться. Но эти расходы в какой-то мере возвращаются в виде бодрости, оптимизма, энергетики и той особенной свободы, которую дает обладание лодкой.

Если вы нацелены на новую лодку, — обращайтесь к дилерам верфей. В поисках бывшего в эксплуатации судна просмотрите объявления на последних страницах яхтенных журналов, поищите в Интернете: русскоязычные и иностранные сайты предлагают массу вариантов на любой кошелек. При покупке лодки на вторичном рынке имеет смысл прицениваться к тем, что находятся в приличном состоянии и готовы к немедленной эксплуатации. К предложениям, в которых сообщается, что судну требуется «небольшой ремонт», следует относиться с максимальной осторожностью: можно сэкономить при покупке, но потом потратить столько же или

больше. И, полагаем, даже при наличии достаточных средств не стоит сразу «падать» на большую лодку — начните с малого.

Есть такое уравнение:

Реальная цена лодки = Стоимость покупки + Годовые издержки.

Его смысл в том, что учитывать следует не только цену самой лодки, но и другие расходы, которые неизбежно ложатся на плечи судовладельца: ее дооборудование, обслуживание и ремонт, топливо, страховка, налоги, оплата стоянки и зимнего хранения. При покупке лодки в России вы просто заплатите ее стоимость, в которую, скорее всего, НДС уже включен. Приобретая лодку за границей, помимо цены вам предстоит сделать при ввозе судна в Россию совокупный платеж, составляющий почти 42% стоимости лодки (НДС, таможенная пошлина и сборы).

СТОЯНКА

О месте стоянки вашего судна стоит задуматься еще до покупки. Оборудованные марин и яхт-клубы есть далеко не в каждом городе, цены в них сильно разнятся в зависимости

от региона и того сервиса, который вам готовы предоставить или, что чаще, НЕ предоставят. Чтобы определиться с ценой, стоит обратиться напрямую в яхт-клуб: иногда длинные прайс-листы имеют множество нюансов, начиная с габаритов лодки и заканчивая конкретным местом швартовки. Чем больше лодка — тем выше цена за «погонный метр». Например, в московских яхт-клубах месяц стоянки 7-метрового катера обойдется в 24 000 руб. (Пирогово) или \$3 в сутки за метр длины корпуса (Royal Yacht Club). В Речном яхт-клубе Санкт-Петербурга базовая стоимость стоянки — 1400 руб. за метр длины в месяц — также варьируется в зависимости от размеров судна и конкретного места в марине. В регионах цены ниже: например, в Саратове годовой пакет услуг для катера длиной 6–7 м оценивается в 66 000 руб. (яхт-клуб «Наша гавань»). Отдельно оговаривается зимнее хранение: в теплом эллинге или просто на берегу под тентом, с обогревом или без. Открытая зимняя стоянка в Речном яхт-клубе еще недавно стоила от 170 до 350 руб. за кв. м судна, а в ангаре — от 450 до 700 руб.

Особое внимание обратите на обеспечение охраны на стоянке и пункт в договоре об ответственности компании, владеющей стоянкой, за вашу лодку в случае ее пропажи или порчи. И наконец, если вы живете у воды и хотите иметь собственный

Расходы на лодку возвращаются в виде бодрости, оптимизма, энергетики и свободы



ОБОРУДОВАНИЕ И СНАРЯЖЕНИЕ

Прежде чем отправиться в первое плавание на только что приобретенной лодке, даже если, по словам продавца, она уже подготовлена, следует приобрести определенное оборудование. Оно делится на две категории:

обязательное (аварийно-спасательное имущество и другое оборудование, без которого не получить свидетельство о годности судна к плаванию);

желательное (технические средства, которые весьма полезны при эксплуатации лодки).

Обязательное оборудование (от 20 000 руб. за комплект)

- Спасательный жилет (на каждого)
- Спасательный круг с линем
- Сигнальная ракета/ фальшфейер
- Звуковое сигнальное устройство
- Огнетушитель
- Аптечка
- Якорь
- Осушительная помпа

Желательное (от 80 000 руб. за комплект)

- Картплоттер/GPS
- Навигационные карты
- Лаз
- Эхолот
- Радарный отражатель
- Радиостанция УКВ
- Магнитный компас
- Швартовные концы
- Кранцы
- Ручной фонарь



Чем больше лодка, тем выше будут совокупные затраты на ее содержание

плавучий причал, то на самый простой понтон с пластиковыми поплавками и деревянным настилом (6×2 м) придется потратить порядка 80 000 руб.

ТРЕЙЛЕР

Если размеры судна позволяют, то можно использовать специальный трейлер, хранить лодку в гараже или на автостоянке и перевозить туда, куда позволяют дороги. Плюсы: экономия средств, возможность использовать лодку в разных акваториях, простота обслуживания (вы в состоянии сами доставить судно в сервис). Из неудобств: частый спуск/подъем лодки, необходимость обслуживать и где-то хранить трейлер (пока лодка на воде), наконец, чтобы таскать за собой прицеп (а это сомнительное удовольствие), желателен мощный внедорожник. К тому же вам придется озаботиться получением прав категории «Е» и зарегистрировать трейлер.

Примерная стоимость трейлера (в зависимости от длины лодки)

- 5 м — 40 000–70 000 руб
- 9 м — 150 000–180 000 руб.

СТРАХОВКА

В России, как и во многих других странах, законодательство не предусматривает обязательного страхования судна. Однако фактически во многих случаях страховка становится абсолютно необходимой. Например, если вы решили, что ваше



Лодку на трейлере можно хранить рядом с домом или на автостоянке



Необычный вариант симбиоза катера RIB и трейлера

ПОДВЕСНЫЕ МОТОРЫ

Преимущества и недостатки

- + небольшая масса
- + компактность
- + более простой ремонт
- + меньшая стоимость
- + легкая замена (простой монтаж/демонтаж)
- уязвимость (кражи)
- расход топлива
- относительная шумность
- меньшая экологичность



Мощность современных подвесных моторов позволяет им успешно конкурировать со стационарными

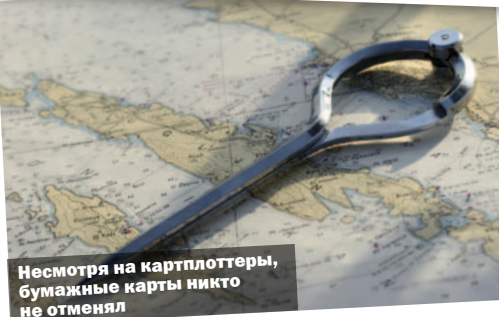


Район и характер эксплуатации судна влияют на стоимость страховки

судно будет стоять в марине или яхт-клубе, от вас как минимум потребуют застраховать гражданскую ответственность за возможный ущерб судам и имуществу третьих лиц. Если в покупке вашей лодки участвовал банк, полное страхование (включая КАСКО) также становится обязательным. Ориентировочный размер годовой страховой премии составляет от одного до пяти процентов. На величину страховки влияют: стоимость, возраст и тип судна; район и характер эксплуатации; условия и территория зимнего хранения; объем страхового покрытия. Заметный разброс цен обусловлен еще и разнообразием предложений: страхуют не только обычные эксплуатационные риски (авария, затопление, пожар и т.п.), но и перевозку судна, спуск/подъем и даже участие в соревнованиях.



Какую бы лодку вы ни выбрали — обучение обязательно!



Несмотря на картплоттеры, бумажные карты никто не отменял

ОБУЧЕНИЕ

Хорошенько освоив управление собственной лодкой, вы сможете получить от нее гораздо больше удовольствия.

Требования к судоводителям в разных странах сильно различаются. В России для управления маломерным судном вы обязаны иметь

СРАВНЕНИЕ ПРЕИМУЩЕСТВ

Двухтактные

- + меньшие габариты и масса
- + меньшая стоимость
- + нетребовательность при перевозке
- + большая приемистость

Четырехтактные

- + эффективность работы на парциальных режимах
- + меньший расход топлива
- + экологичность
- + меньшая шумность и вибрация

Ориентировочная стоимость подвесного мотора и расход топлива

150 л.с. 2-тактный ~400 000 руб., расход ~ 72 л/ч

150 л.с. 4-тактный ~500 000 руб., расход ~ 56 л/ч

ЦЕНЫ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ

В зависимости от мощности:

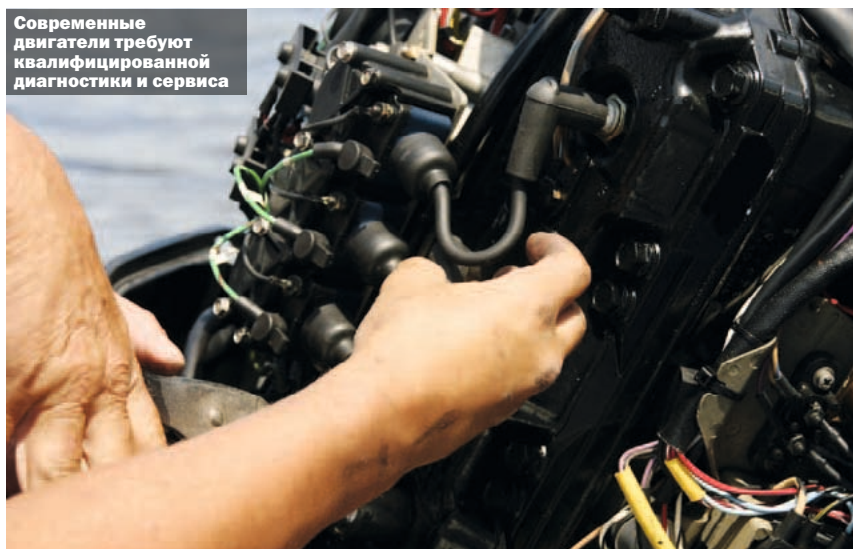
- | | |
|------------------------------|------------------------|
| • установка | от 4500 до 12 000 руб. |
| • консервация/расконсервация | 2000–3000 руб. |
| • замена масла | 500–1000 руб. |
| • ремонт редуктора | 10 000 руб. |
| • запасной винт | 3000–20 000 руб. |



Для небольших лодок страховка не менее актуальна, чем для автомобилей



Как и мотор, корпус лодки тоже нуждается в уходе



Современные двигатели требуют квалифицированной диагностики и сервиса

Перед выбором марки двигателя полезно выяснить, как обстоят дела с запчастями и сервисными центрами в вашем регионе

удостоверение судоводителя соответствующей категории, которые выдает ГИМС МЧС. Вы можете пройти обучение в любой из яхтенных школ (их в стране уже немало, стоимость курса 5000–10 000 руб.), а потом, вооружившись справкой об окончании курсов (и медицинской справкой), прийти в ГИМС для демонстрации своих знаний и навыков. Если вы планируете «вылазки» за границу на своей лодке, то полезно знать, что в некоторых европейских странах права не требуются, если ваше судно в длину не превышает 20 м (24 м) и не используется для чартера. Если вы хотите иметь международные права, действительные практически по всему миру и обязательные для чартера, их можно получить, например, в британской RYA (Royal Yachting Association). Для этого не обязательно ехать в Англию — школ RYA много на Средиземноморье:

загляните на rya.org.uk, чтобы выбрать подходящую. В России школ, лицензированных RYA, пока нет, а «права», выдаваемые этой организацией, официально не признаются. Однако выход существует. Как нас заверили в ГИМС, достаточно принести «права» RYA, пройти собеседование с инспектором и, если ваш уровень знаний будет признан удовлетворительным, получить российское удостоверение.

СЕРВИС

Рано или поздно перед вами неминуемо встанет вопрос текущего (гарантийного и постгарантийного) обслуживания и, возможно, ремонта вашего судна и двигателя. С подвесными моторами дело обстоит неплохо — дистрибьюторы и дилеры ведущих брендов располагают в России сетью сервисных центров, нет проблем и с запчастями. А вот перед покупкой лодки со стационарным мотором стоит поинтересоваться, есть ли в вашем регионе сертифицированные специалисты и как осуществляется ремонт. Но и при отсутствии поблизости такой компании расстраиваться не обязательно: некоторые фирмы по звонку клиента направляют к нему специалистов из Москвы, Петербурга и других городов.

KATEP SILVER EAGLE WA 650



Цена	962 800 руб.
Подвесной мотор (4-тактный, 175 л.с.)	575 000 руб.
Обязательное оборудование	20 000 руб.
Желательное оборудование	80 000 руб.
Сервис двигателя	10 000 руб./год
Стоянка (зависит от региона)	5000 – 20 000 руб./мес
Страховка*	30 700 – 38 000 руб./год

*в зависимости от включенных рисков; по данным компании «Ингосстрах»

Стоимость обслуживания и ремонта стационарного мотора, как правило, выше по сравнению с подвесным той же мощности. При желании сэкономить и использовать неоригинальные детали следует помнить, что есть опасность лишиться гарантии на двигатель.

Теперь, когда у вас есть представление о предмете и приблизительных ценах на содержание катера длиной 6–9 метров, самое время тщательно

подумать и оценить, насколько ваши желания соответствуют вашим возможностям. Если вы понимаете, что будете проводить на борту всего 10–15 дней в году, то, возможно, лучшим решением будет вместо покупки собственного катера брать лодку в аренду, экономия денег и нервы. Но если вы не мыслите себя без воды и готовы к приобретению своей первой моторной лодки, — самое время перейти к рассмотрению конкретных моделей. **МВУ**



Выбор за вами!

Итак, вы все же решили изменить свою жизнь и приобрести лодку. Впереди вас ждет непростой, но интересный, полный событий и впечатлений путь. Ступив на него, вы год за годом будете обретать опыт и навыки мореплавания. Выбор первой лодки в чем-то легче, а в чем-то труднее последующих,

но всегда особенно важен: в зависимости от того, как у вас все сложится, вы либо станете человеком моря, либо... На суше ведь тоже можно жить!

Неумное желание поскорее встать за штурвал при недостатке знаний часто приводит к покупке случайной лодки, о чем вскоре

начинаешь жалеть. Из всего многообразия моделей мы предлагаем вам обратить внимание на несколько лодок длиной от 6 до 7 метров — разных производителей, разного назначения, с разными моторными установками, из стеклопластика и легкого сплава. Их объединяет то, что все они

трейлерные, имеют рубку-убежище и могут стать вашей первой лодкой, с которой вы поймете, куда вам двигаться дальше. Определяйтесь с типом и маркой лодки, материалом корпуса, двигателем и вашим бюджетом, чтобы еще успеть походить в этом сезоне. И не забудьте дать лодке достойное имя!

Stingray 195 CS

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 19 ф (5,90 м) **Ширина** 7 ф (2,31 м)
Двигатель MerCruiser (135-220 л.с.)/Volvo Penta (190-225 л.с.) **Максимальная скорость** 57 узлов
Стоимость в России \$ 40 300
 (с двигателем MerCruiser 3,0 л)

Пусть эта модель по длине и не переваливает за отметку 20 футов, но лучше всего ее характеризует неизменная популярность на рынках разных стран. Универсальный открытый катер с носовой каютой, где могут переночевать два человека, подходит для различных видов отдыха на воде. Лодка не только удобна с точки зрения организации палубного пространства, но и отличается высокой степенью безопасности: высокий борт, крепкий релинг, вытянутое прочное

лобовое стекло, нескользящее покрытие палубы. На борту найдется куда положить вещи и усадить пару друзей, чтобы отправиться на пикник. Дополнительное удобство обеспечивает входящий в базовую комплектацию химический туалет-компакт, который встречается далеко не на каждой модели такого типа. Со стационарным мотором Volvo Penta (4,3 л, 255 л.с.) катер развивает серьезную скорость — до 57 узлов на гладкой воде.



Trophy 2102

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 21 ф (6,68 м) **Ширина** 8 ф (2,46 м)
Двигатель Mercury Optimax (150 л.с.)/
 Verado (150 л.с.) **Максимальная скорость** 32 узла **Стоимость в России**
 \$ 58 700 (без двигателя)

Эта в большей степени рыбацкая лодка может, тем не менее, претендовать на звание самого универсального из упомянутых здесь катеров. В стандартном варианте это открытое судно с носовой каютой и высоким в районе поста управления бортом (безопасность!). Если вы планируете ходить в холодных акваториях, где бывают дожди и сильный ветер, верфь предлагает установить жесткую надстройку с остеклением и мягким кормовым

обвесом. На борту достаточно рундуков, причем некоторые из них можно использовать в качестве садков для живой (и достаточно крупной!) рыбы. Опционально на Trophy 2102 ставят биотуалет, гидроусилитель штурвала, транцевые плиты и трапик на компактную кормовую купальную платформу. Лодка оснащается подвесным мотором мощностью 150 л.с., а марку покупатель вправе выбирать согласно своим предпочтениям.



Merry Fisher 595

Французские катера Merry Fisher производятся на известной своими яхтами верфи Jeapneau и позиционируются как рыболовные. Закрытая рубка и каюта представляют собой единое пространство, где конструкторы уместили все пусть и миниатюрные, но важные элементы вроде камбуза и обеденного столика с двумя сиденьями. Кроме того, предусмотрены места для установки газовой плитки, биотуалета и системы ручной подачи пресной воды (в базовую стоимость это

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 19 ф (5,75 м) **Ширина** 7 ф (2,40 м)
Подвесной мотор (90-100 л.с.)
Максимальная скорость 26 узлов
Стоимость в России € 22 938 (без двигателя)

оборудование не входит). Ключевая особенность Merry Fisher 595 — универсальный открытый кокпит, который в первую очередь удобен для рыбалки, но хорошо подходит и просто для отдыха — стоит лишь положить на сиденья у транца мягкие подушки и установить пластиковый столик. Рубка с хорошим остеклением, сдвижной дверью и тонированным прозрачным люком в крыше защитит от дождя и ветра, не лишая при этом естественного освещения и панорамного обзора.



Aquador 22C

Такая финская всепогодная лодка может стать не просто первой, но единственной, поскольку обладает серьезным потенциалом. Полностью изолирующая от внешней среды рубка со сдвижной дверью в корме и опциональная система отопления позволяют эксплуатировать катер с ранней весны до глубокой осени. Aquador 22C замечательно подходит для небольших путешествий вдоль побережья, рыбалки и в качестве

повседневного транспортного средства, случись вам жить у воды. В отличие от других представленных моделей, туалет на борту Aquador 22C уже настоящий, морской, с накопительным танком. Здесь можно говорить и о некоторой роскоши: отделка из вишни и тика, обитая алькантарой мебель, мойка, плита и холодильник (опция) создают вполне пригодные для длительного присутствия на борту условия. В стандартном варианте предлагаются подвесники мощностью от 135 до 250 л.с., однако существует модификация Aquador 22C со стационарным двигателем.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 21 ф (6,65 м) **Ширина** 8 ф (2,68 м)
Двигатель Mercury Optimax (150-250 л.с.)/Verado (135-250 л.с.)
Максимальная скорость 46 узлов (с ПМ 250 л.с.) **Стоимость в Европе** € 36 970 (без мотора)



Silver Eagle WA 650



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 21 ф (6,50 м) **Ширина** 8 ф (2,40 м)
Двигатель подвесной (115-175 л.с.)
Максимальная скорость 41 узел (с мотором 175 л.с.) **Стоимость в России** 962 800 руб. (без двигателя)

Катера Silver строятся в России и являются достойными конкурентами импортных аналогов. Модель Eagle WA 650 сделана с корпусом из алюминиевого сплава (материал с рядом весомых преимуществ) и имеет стеклопластиковую надстройку. Планировка палубы открытого катера предполагает защищенную высоким бортом центральную консоль с боковыми проходами в носовую часть, где расположена дверь в двухместную каюту. Сплошная стандартная комплектация Eagle WA 650 включает

гидроусилитель штурвала, транцевые плиты с индикатором положения и трап для купания на транце. Когда идет дождь или донимает палящее солнце, над постом управления легко ставится высокий навес, который хорошо защищает сидящих в мягких креслах с откидными спинками людей. Катер позиционируется преимущественно как судно для заядлых рыболовов и принимает на борт до шести человек. Конструкция судна позволяет использовать подвесные моторы мощностью до 175 л.с.

Bayliner 652



Бренд Bayliner крайне популярен во всем мире и в России не только среди новичков. Эти быстрые и маневренные катера рассчитаны на активный отдых, и в случае с 652-й моделью верфь предлагает четыре варианта двигателей MerCruiser объемом от 3 до 5 литров, которые обеспечивают необходимый запас мощности не только для высокой скорости, но и для буксировки воднолыжников или надувных игрушек. Современная лодка отличается хорошим качеством изготовления и деталями: мягкие вращающиеся кресла, биотуалет, душ

на транце, коврики в кокпите, магнитола с доком, а также возможность установить тент над кокпитом превращают Bayliner 652 в универсальное судно для отдыха. Каюту в носу находится за сдвижной запираемой дверью, снабжена открывающимся световым люком, и двое могут переночевать там с относительным комфортом.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 20 ф (6,20 м) **Ширина** 8 ф (2,49 м)
Двигатель MerCruiser (135-260 л.с.)
Максимальная скорость более 50 узлов
Стоимость в России \$ 67 200 (с двигателем 5,0 л, 260 л.с.)



УРОК №5

МВУ продолжает серию материалов, призванных помочь сдать экзамен на международные права RYA. От практических навыков управления яхтой переходим к навигации.



Если вы знаете, у какого буя находится судно, можно свериться с нанесенными на карту береговыми объектами для подтверждения своего местоположения

Yachtmaster: ОСНОВЫ НАВИГАЦИИ

Как определять и отслеживать местоположение судна?

Текст **Джон Мендес** Фото **Лестер МакКарти**

Есть такое высказывание: «Искусство навигации состоит в том, чтобы определить, где вы НЕ находитесь». До изобретения электронных навигационных средств точно определить местоположение судна можно было только в том случае, если вам повезло оказаться рядом с нанесенными на карту объектами. Однако эти навыки, использовавшиеся десятилетия и столетия назад, до сих пор важны для судоводителя и обязательно будут проверены в ходе экзамена еще на права начального уровня — RYA Day Skipper. В открытом море рулевому необходимо хотя бы приблизительно знать, где находится судно, в каком направлении оно движется, и быть уверенным, что не навстречу опасности.

Вблизи берегов можно достаточно точно определить свое местоположение и удостовериться, что вы находитесь там, где ожидали, а следующий курс будет правильным. Сегодня мы привыкли полагаться на GPS, но если электроника на борту вышла из строя, жизненно важно представлять, чем еще можно воспользоваться для определения местоположения в море.

Когда вы путешествуете на машине, у вас есть названия улиц и номера дорог, ориентиры на местности, развязки, множество знаков и указателей, помогающих вам сориентироваться. Навигаторы еще больше упростили эту задачу: достаточно внести в маршрут почтовый индекс — и можно ехать. Если путь пролегает по знакомым местам, все мы обычно понимаем, в правильном ли направлении движемся. Если местность незнакома — слепо полагаемся на старый добрый навигатор. На земле это едва ли приведет к большой проблеме: поняв, что едете не в том направлении, вы просто поворачиваете обратно (если вы, конечно, не из тех водителей, которые способны увязнуть в болоте только из-за слепого доверия навигатору). Но на воде неправильное определение местоположения может привести к катастрофе.

В море, где нет обилия знаков и вспомогательной информации, нужно прикладывать гораздо больше усилий, чтобы в любой момент времени хотя бы в общих чертах понимать, где вы находитесь. GPS



Можно определить свое местоположение по нанесенным на карту объектам на берегу, например, по заводской трубе

позволяет отслеживать позицию постоянно, но тот факт, что до сих пор немало лодок садятся на мель (а ведь люди теоретически должны были знать, где находятся), подсказывает: многие полагаются на GPS полностью, вместо того, чтобы использовать эти данные как один из инструментов для решения навигационных задач.

Традиционно штурманы вели судовой журнал, чтобы точно знать, какое время и расстояние они держались определенного курса, какое воздействие оказывали при этом ветер и течение, происходил ли дрейф. Это давало им довольно точное представление о том, где они находятся в конкретный момент времени. Однако на моторной яхте или катере, которые движутся с большой скоростью, часто испытывая при этом серьезную вибрацию и качку, вести подробный журнал бывает затруднительно. Можно ли использовать какие-то простые визуальные приемы для решения этой задачи?

НУ И ГДЕ МЫ?

Один из наиболее распространенных методов определения местоположения судна — по трем компасным пеленгам. Необходимо при помощи ручного магнитного компаса-пеленгатора взять пеленг на три нанесенных на карту объекта, затем ввести поправку, чтобы получить истинный пеленг, и нанести его на карту. На большой скорости или во время качки сделать это непросто,

поэтому попытаемся действовать по-другому.

РИС. 1 Простейший способ определить свое местоположение с достаточно высокой точностью — расположить судно возле нанесенного на карту объекта, например, обозначенного буя или другого заметного ориентира. На схеме яхта расположена рядом с северным кардинальным знаком. То есть, мы знаем, что судно находится возле знака, осталось понять — с какой стороны?

РИС. 2 Можно увеличить точность, взяв пеленг на другой нанесенный на карту объект, например, на заводскую трубу или вышку на берегу. Сделать это легко даже на ходу при помощи ручного компаса-пеленгатора или просто взглянув на путевой компас. Так можно понять, что судно находится на определенной линии вблизи кардинального знака.

РИС. 3 Третью поправку может дать глубина. Взгляните на эхолот, и ваше местоположение станет еще яснее.

ДВА СПОСОБА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДАННЫХ ЭХОЛОТА

А) Чтобы еще уточнить местоположение. На схеме 3 судно расположено близко от изобаты 5 м (изобата — линия на карте, соединяющая равные глубины). **Б) Чтобы** убедиться, где вы точно НЕ находитесь. Если эхолот показывает глубину 9,6 м, значит судно находится вне изобаты 5 м. Это позволяет исключить приличную часть акватории.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ



РИС. 1 Расположите судно около нанесенного на карту буя или иного объекта

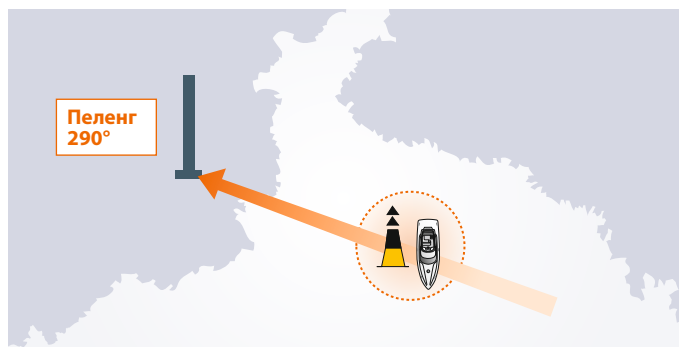


РИС. 2 Возьмите пеленг на другой нанесенный на карту объект, чтобы определить, с какой стороны вы находитесь

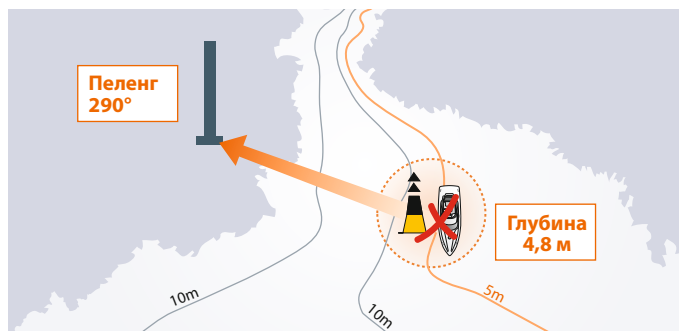


РИС. 3 Проверьте глубину: теперь у вас есть три источника информации о местоположении судна

НАВИГАЦИОННОЕ СЧИСЛЕНИЕ

В море необходимо постоянно и тщательно хронометрировать происходящее. Можно вести подробный судовой журнал или просто делать отметки на карте, в какое время и на какой скорости вы миновали ту или иную точку, не забывая фиксировать курс и пройденное расстояние. Фокус в том,

Тот факт, что до сих пор немало яхт садятся на мель, показывает: многие судоводители полностью полагаются только на GPS, игнорируя другие способы определения местоположения

У берега определить местоположение судна проще: здесь есть буи и объекты для взятия пеленга; также можно ориентироваться по изобатам



Расчет скорости и курса позволит выяснить, когда и какие ориентиры вы увидите по пути

чтобы не только определять свои текущие координаты, но и прогнозировать их. Для этого, помимо GPS/картплоттера, есть и другие источники. Простейший метод расчета координат при помощи времени и пройденного расстояния называется счислением.

ВРЕМЯ И ДИСТАНЦИЯ

Первое, что нужно сделать, — найти все значимые ориентиры вокруг: изобаты, объекты, на которые можно взять пеленг, буй и т.д., что поможет вам подтвердить правильность расчетов. На рисунках 4–6 судно движется из исходной точки истинным курсом 240° ; при движении со скоростью 20 узлов оно будет проходить 1 милю за 3 минуты. Это позволяет предсказать, что вы должны будете видеть в каждый конкретный момент, а потом сравнивать с тем, что вы наблюдаете в действительности.

РИС. 4 Проложив курс на карте, можно уверенно сообщить, что примерно через две с половиной минуты вы должны миновать зеленый латеральный знак (а) и вскоре после этого пересечь изобату 10 м. Ровно через 3 минуты (пройдя 1 милю) вы увидите по правому борту красный латеральный знак (б) и заводскую трубу (с) на берегу, что дает сразу два надежных ориентира.

РИС. 5 На протяжении следующей мили вы оставите по левому борту еще один зеленый буй и приблизитесь к следующему красному латеральному знаку (d) — спустя три минуты пеленг на трубу должен быть примерно 10° . Дополнительное подтверждение дает обозначенное на карте здание (e) — в этот момент оно находится точно к западу от судна.

РИС. 6 За очередные 3 минуты вы снова пересечете изобату 10 м, выйдете на меньшую глубину и минуете красный латеральный знак. По истечении этого времени пеленг на трубу станет примерно 30° , а на дом — около 330° (f). Все эти ориентиры легко различимы даже на скорости 20 узлов: хороший способ убедиться, что данные бумажной карты или картплоттера совпадают с тем, что вы видим. Только имейте в виду, что этот простой метод не учитывает воздействие ветра и/или течения — вам необходимо будет принять во внимание эти факторы при предварительных расчетах. **МВУ**

В следующем выпуске мы продолжим разговор о навигации.

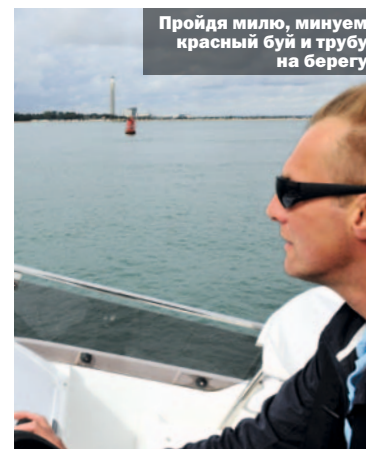


Во время движения обращайтесь внимание, какие объекты вы должны миновать и в какое время. Это поможет точно отслеживать местоположение

ВРЕМЯ И РАССТОЯНИЕ



РИС. 4 Проложив курс на карте, можно заранее узнать, мимо каких ориентиров вы пройдете и в какое время



Пройдя милю, минуем красный буй и трубу на берегу

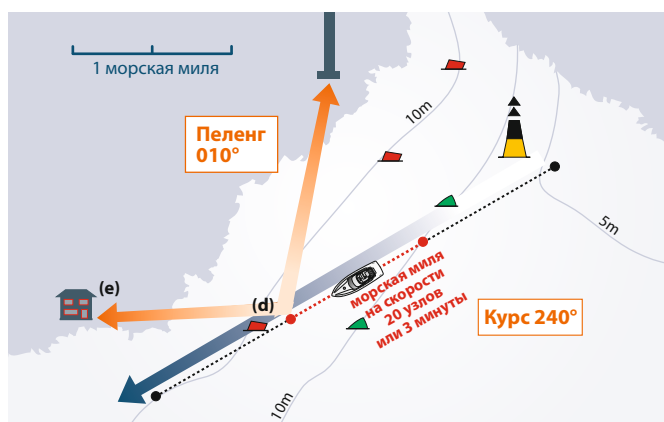


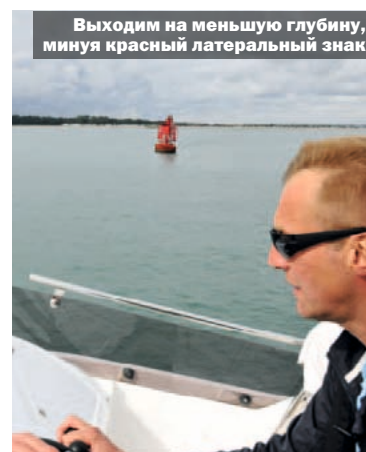
РИС. 5 Судно подходит к следующему зеленому бую на втором 3-минутном отрезке



Проходим мимо зеленого буя



РИС. 6 По завершении третьего 3-минутного отрезка точно справа по борту будет большое здание



Выходим на меньшую глубину, минуя красный латеральный знак

ВАШЕ РЕШЕНИЕ

Советуют эксперты и читатели МВУ



Переход длиной 80 миль осложнился внезапным появлением плотного тумана

ТУМАННОЕ СУЖДЕНИЕ

ПРОБЛЕМА

Проведя в начале сезона неделю отпуска на своем 46-футовом флайбриджном круизере, вы вместе с приятелем планируете следующим утром 80-мильный переход к дому. Проснувшись, вы видите затянутую туманом гавань без признаков прояснения. У вас есть картплоттер, чтобы выйти скалистым проходом из бухты, минувя песчаные банки рядом с домашней мариной, радар поможет пересечь акваторию с оживленным движением. Итак, вы пойдете? Если да, то какие меры предосторожности следует предпринять?

СОВЕДУЮТ ЧИТАТЕЛИ МВУ:

MapisM: Я бы лучше остался. Если предыдущая неделя выдалась удачной, то почему бы еще не задержаться на денек-другой?

Peterb: Для принятия решения нужно знать, что это за туман и какой была прошлая ночь. Адвективный туман возникает из-за движения теплого влажного воздуха над более холодным морем. Радиационный туман формируется над сушей, но только в штиль или при легком бризе. Он может распространяться над водой, однако не очень далеко, и обычно быстро исчезает по мере прогрева воздуха. Если мы имеем дело

с радиационным туманом, я почти наверняка пошел бы. А вот в случае адвективного тумана следует соблюдать осторожность. В общем, если лодка хорошо оснащена (радар, плоттер, AIS), и вы знакомы с этой техникой, можно идти.

Oceanfroggie: Чтобы уменьшить риск столкновения с небольшими судами, я бы не покидал причал, пока видимость не улучшится хотя бы до 400 м. Потом надо включить ходовые огни, настроить радар на обзор радиусом 6–12 миль и пристально смотреть по курсу. В тумане или ночью я всегда в спасательном жилете, даже находясь в рубке. Звуковые сигналы в тумане могут оказаться мало полезными из-за шума работающих двигателей. В таких переходах важно иметь рацию и GPS-приемник на батарейках. Также необходим автопилот, который держит курс и снижает утомление, но позволяет капитану сфокусироваться на навигации, показаниях радара и наблюдении за морем. Планирую

такой переход, следует учесть, что, вероятно, придется снизить скорость: управление лодкой вслепую с непривычки быстро вызывает усталость. Другую опасность представляют буйки над ловушками для лобстеров недалеко от берега, поэтому на лодках с валами будут полезны установленные рядом с винтами ножи.

ChrisE: 1 — надеть спасжилеты независимо от состояния моря. 2 — включить радар: ориентация на север, дальность 12 миль, использовать электронную линию пеленга (EBL) для любого потенциально проблемного судна. 3 — включить ходовые огни. 4 — иметь в руках яркую фару-искатель, которой можно подсветить корпус своего судна, если показалось, что рядом кто-то есть. 5 — идти на автопилоте и держаться курса, чтобы знать: вы идете по прямой и не потерялись.

Powerskipper: Я бы планировал маршрут подальше от судоходных путей и ввел поправку, чтобы идти

вдоль 2–5-метровых изобат — столкновение судов в акватории с такими глубинами менее вероятно. Подходя к дому, я бы намеренно отклонился в сторону, чтобы в случае небольшой навигационной ошибки знать, с какой стороны находится вход в гавань.

МНЕНИЕ МВУ:

Нравится вам это или нет, но в тумане велик риск столкновения, и разумно будет надеть спасжилеты. Кроме того, стоит открыть двери рубки, включить прожектор, следить за показаниями эхолота и слушать эфир по УКВ. Также включите ходовые огни. По закону вы должны издавать звуковые сигналы, но есть ли в них польза, помимо раздражающего отвлечения внимания, — вопрос спорный. Если у вас есть автоматический туманный горн или свободные члены экипажа, можно возложить эту задачу на них, поскольку причин нарушать правила нет. Идя по мелкой воде, чтобы избежать столкновения, помните: другие небольшие лодки и парусные яхты, скорее всего, поступят так же. В тумане необходимо снижать скорость, но не забывайте ускоряться, когда это представляется безопасным. Высокая скорость сокращает период риска и снижает вероятность наступления усталости, которая в 80-мильном переходе на скорости семь узлов может представлять реальную опасность. **МВУ**

Выбирая мелкую воду, чтобы избежать столкновения, помните: другие небольшие лодки могут поступить так же

ЗНАНИЯ МВУ

Мы знаем ответы на все вопросы

В крайних случаях электролитическая коррозия может полностью уничтожить алюминиевые транцевые колонки



Что вызывает гальваническую коррозию?

Все металлы и сплавы обладают определенным электрохимическим напряжением, которое отражено в гальваническом ряду (ряд напряжений металлов, см. таблицу). Когда два различных металла находятся в прямом электрическом или физическом контакте и помещены в электролит (жидкость, проводящую ток), например, в морскую воду, они формируют гальваническую пару, то есть фактически нежелательную подводную батарею. В результате образуется электрический ток от одного металлического электрода (анода) через электролит к другому электроду (катоде), который продолжает движение по кругу (см. рисунок), используя соединение между металлами.

Почему это оборачивается серьезной проблемой?

В отличие от домашней электросети, по которой электроны просто бегут в обоих направлениях, анод батареи постоянно теряет их, а ионы переходят в воду; этот процесс называется диссолюцией, или растворением металла. То есть анод корродирует из-за физической потери вещества с поверхности. В катодном конце гальванического ряда расположены наименее активные благородные металлы и сплавы.

На противоположной анодной стороне находятся менее благородные металлы с наибольшим электрохимическим потенциалом. Алюминий, из которого производятся основные части транцевых колонок, обладает крайне высокой активностью и весьма подвержен гальванической коррозии, если его не защищать должным образом. Так же хорошо корродируют и некоторые другие сплавы, применяемые для производства винтов, валов, забортных клапанов и даже корпусов.

Каким образом катодная защита снижает или предотвращает коррозию?

Защита по сути превращает все потенциальные подводные аноды в катоды за счет того, что сама является более сильным анодом и альтернативным источником электронов. При этом защитные аноды могут быть расходным материалом и представлять собой специальные системы, подающие ток в воду через инертный не корродирующий анод.

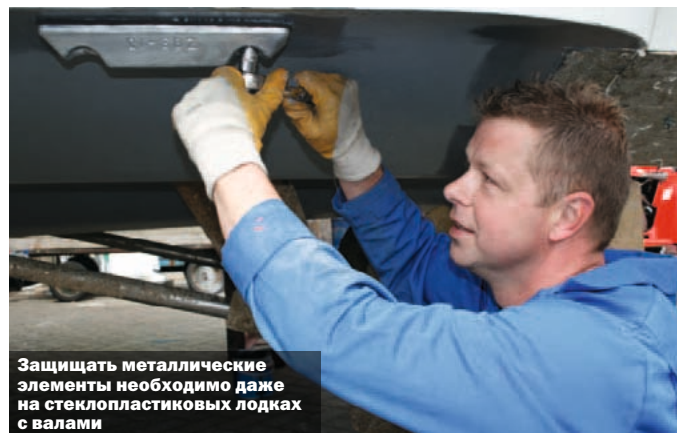
ТИХИЙ УБИЙЦА

Коррозия, гальваническая и электролитическая, способна нанести разрушительный удар по подводным металлическим частям вашей яхты. Но если вы знаете причины и механизм коррозии, предотвратить ее негативное воздействие гораздо легче.

Текст Дэвид Марш Фото MGDUFF и форум МВУ



Для колонки и рулевой тяги могут понадобиться разные аноды



Защищать металлические элементы необходимо даже на стеклопластиковых лодках с валами

Какие факторы влияют на скорость гальванической коррозии?

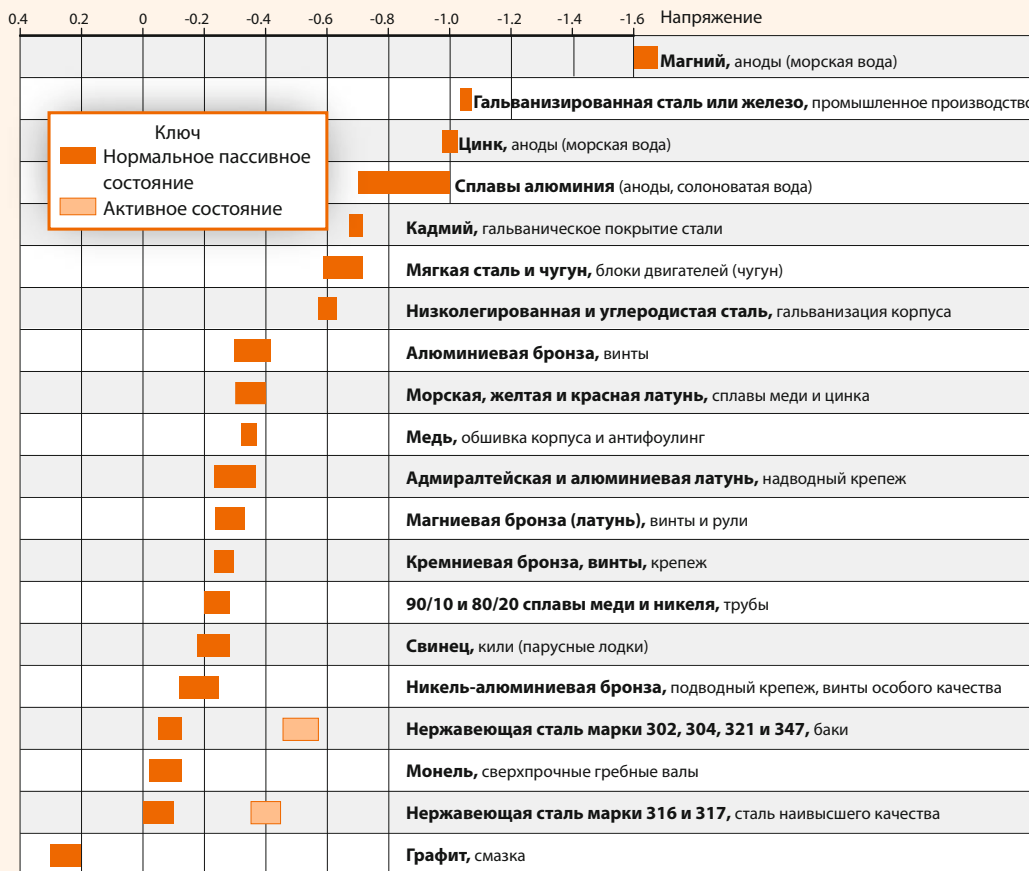
- **РАЗНОСТЬ НАПРЯЖЕНИЙ.** В общем случае, чем больше разность напряжений двух металлов, тем более сильная коррозия имеет место. Однако удвоение напряжения не обязательно приведет к двойной скорости коррозии. Начальный ток обычно уменьшается из-за эффекта, называемого поляризацией, и некоторые металлы (особенно нержавеющая сталь и алюминий, на котором образуется пленка оксида) более других подвержены поляризации.
- **СООТНОШЕНИЕ ПЛОЩАДЕЙ.** По мере увеличения площади катодного металла по отношению к менее благородным элементам аноды подвергаются большему разрушению. Представьте, что большие стальные листы обшивки вашего судна скреплены маленькими алюминиевыми заклепками — заклепки растворятся в воде быстрее, чем вы поймете, отчего лодка пошла ко дну. Поменяйте металлы местами — соедините алюминиевые листы стальными заклепками, и коррозия будет протекать очень медленно. Именно поэтому нельзя позволять защитным анодам полностью растворяться; их нужно менять заранее, пока они совсем не уменьшились и не потеряли эффективность.
- **СОЛЕНОСТЬ И PH:** Проводимость жидкостей обычно измеряется в микросименсах на сантиметр ($\mu\text{S}/\text{cm}$). Для пресной воды этот показатель находится в диапазоне от 50 до 500 $\mu\text{S}/\text{cm}$, тогда как морская вода обладает во много раз большей проводимостью (около 50 000 $\mu\text{S}/\text{cm}$). На проводимость также влияет концентрация в воде кислот и щелочных групп (pH), поэтому водоем (пресный, солоноватый, соленый), где стоит ваша лодка, во многом определяет интенсивность коррозии.
- **МОРСКАЯ СЛИЗЬ.** Некоторые виды слизистых бактериальных пленок, покрывающих подводные детали, могут значительно повышать напряжение определенных металлов (особенно подвержены этому стальные сплавы), находящихся на катодном конце гальванического ряда, на +0,3 - 0,4 В. Как следствие, катодные свойства этих металлов усиливаются, а из-за возросшей разницы напряжений на аноды ложится дополнительная нагрузка.

Почему алюминиевый сплав является особым случаем?

По сравнению с другими металлами, алюминий характеризуется сильнейшими анодными свойствами; его даже используют для защитных анодов, однако он широко

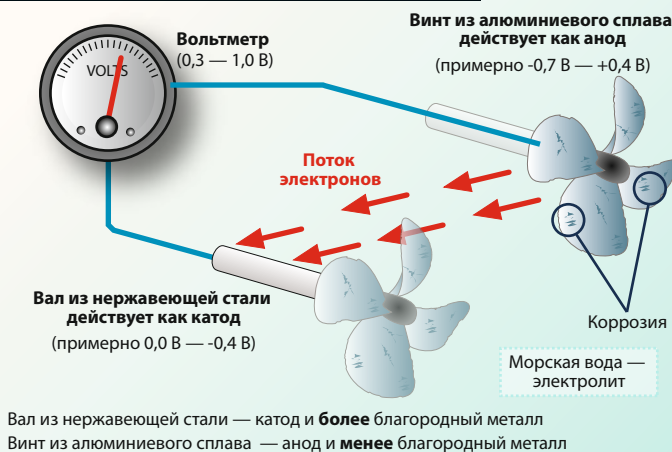
ЭЛЕКТРОХИМИЧЕСКИЙ РЯД

Гальванический ряд в проточной морской воде



← более благородные Металлы менее благородные →

ГАЛЬВАНИЧЕСКАЯ ЯЧЕЙКА



Нет лучшего способа предотвратить коррозию, чем обеспечить полное разделение разнородных металлов

применяется при производстве колонок и корпусов подвесных моторов. В отличие от стали, на поверхности алюминиевого сплава быстро образуется самовосстанавливающаяся защитная оксидная пленка. Она сохраняет металл за счет ухудшения электрохимического контакта с катодами и замедления темпов

коррозии, которые предопределяет гальванический ряд.

Означает ли это, что колонки находятся в безопасности?

Совершенно не обязательно. На всех без исключения алюминиевых колонках будут установлены собственные аноды, разработанные знающими о гальванических свойствах



Гальваническая коррозия повреждает приводы как стальных, так и стеклопластиковых лодок, если они должным образом не защищены



Краска защитила руль и транцевые плиты (на фото слева), но вал (катод) «атаковал» более анодный винт

Щелевая коррозия нержавеющей стали может спровоцировать гальваническую коррозию



металлов производителями.

Но если защитные аноды растворились, то алюминиевая колонка сама превращается в анод для остальных металлов на борту. Пренебрежение этим вопросом или непонимание его особой важности может негативно сказаться на состоянии других узлов лодки. Среди прочих опасностей можно назвать оставленную поднятой колонку, когда ее нижняя часть все еще погружена в воду, а анод находится над поверхностью; попадание воды внутрь через изношенное уплотнение или защиту; чрезмерная нагрузка на встроенные аноды из-за смены винтов из сплава на скоростные стальные; установка не рекомендованных производителем ножей, килей или защиты винтов; разрыв важного соединительного провода между корпусом и транцевой плитой или непредвиденная электролитическая коррозия, способная уничтожить колонку за считанные недели.

В чем особенность нержавеющей стали?

«Стальной характер» нержавеющей придает входящий в состав сплава хром, который реагирует с кислородом и образует прочную оксидную пленку, обеспечивающую устойчивость к коррозии — сплав из активного становится пассивным. В случае повреждения этот слой непременно восстанавливается. Над водой у нержавеющей стали нет проблем с доступом кислорода, но в стоячей, плохо аэрируемой воде для хрома кислорода может не хватать. В итоге

Проблемы вашего соседа из-за отсутствия анодов или неисправной проводки в итоге становятся вашими

сталь не только корродирует и снова становится активной, но ее электрохимическое напряжение понижается на 0,5 В. Обычно пассивная нержавейка при -0,3 В приобретает анодные свойства по сравнению, скажем, с близким винтом из сплава бронзы и магния.

Щелевая коррозия нержавеющей стали может происходить в труднодоступных местах и трещинах или когда металл плохо положен на подложку, а также в опорном подшипнике кронштейна гребного вала, куда кислород практически не проникает. Хотя щелевая коррозия имеет отличную от электрохимической природу, изменение напряжения металла способно запустить процесс гальванической коррозии. «Съеденный» коррозией стальной крепеж может являться анодом по отношению к такой же неповрежденной соседней детали.

Могут ли соседние лодки создать проблемы?

Да, но для возникновения проблем должна существовать замкнутая электрическая цепь. Однако с позиций

гальваники риск не слишком велик, и, например, двум плохо покрашенным стальным лодкам нужно постоянно соприкасаться друг с другом, чтобы замкнуть контур с отдельными подводными деталями. Гораздо больше рисков добавляет электролитическая коррозия.

Чем электролитическая коррозия отличается от гальванической?

Если гальваническую коррозию можно сравнить с озорным мальчишкой, то электролитическая коррозия — это его злобный брат-близнец. Они вызывают одну и ту же проблему — растворение анода подводной батареи, поэтому почти вся приведенная здесь информация относится к обоим типам коррозии. Однако электролиз является результатом действия нежелательных блуждающих токов от внешнего источника, протекающих между двумя металлами. Причин тому много: неправильно проложенная или поврежденная проводка, некачественные поплавокные выключатели, плохое заземление электрооборудования и даже чрезмерно влажные условия

с большим количеством солей, при которых возникает утечка тока.

К сожалению, в отличие от гальванических ячеек, ток в этом случае практически не ограничен, и утечка может быть как минимальной, так и сравнимой с током при коротком замыкании. Как следствие, повреждения от электролитической коррозии могут быть сильнее и наступать быстрее.

Вопрос соседства в свете электролитической коррозии поднимается из-за того, что многие лодки пользуются береговым питанием и кабели от соседних судов имеют общее заземление в виде закопанного в марине толстого медного стержня. Даже если кабели берегового питания правильно подключены, общая «земля» создает электрический и физический контакт между лодками. В итоге проблемы вашего соседа в виде отсутствующих анодов или неисправной проводки становятся вашими проблемами. Все может свестись к тому, что теперь ваши аноды защищают огромные бронзовые крепежные элементы (катоды) соседней яхты или даже стальные сваи марины, с которыми они теперь тоже, возможно, связаны. Если у обоих судов тяжелые металлические корпуса, то они также могут выступать в роли гигантских анодов и катодов.

КАКИЕ ТИПЫ АНОДОВ МОЖНО УСТАНАВЛИВАТЬ?

Цинк. Самый обычный и недорогой вариант. Он является анодом по отношению ко всем соседним металлам, кроме некоторых сплавов алюминия. Цинковые аноды нельзя использовать в пресной или солоноватой воде, поскольку со временем они покрываются оксидной коркой и перестают работать.

Магний. Обычно используется только в пресной воде, так как из-за высокого отрицательного напряжения (около -1,6 В) в морской воде такие аноды

быстро растворяются. Поскольку в пресной воде электрохимический ряд практически не меняется, токи не могут идти слишком далеко из-за низкого напряжения, и коррозия более локализована. Магниевые аноды могут повреждать древесину, поэтому не используйте их на деревянных и алюминиевых лодках.

Сплав алюминия. Аноды из алюминия используются в соленых и солоноватых водоемах, а в пресной воде они, как и цинковые, быстро покрываются оксидной пленкой.

Аноды с подаваемым из внешнего источника током. Если вы часто переходите из морской в пресную воду, такие аноды стоит использовать. Доступны различные системы, большинство из которых монтируется прямо в корпус, тогда как другие подвешиваются на носу или корме. Преимущество таких анодов в том, что теоретически ток можно тонко регулировать для обеспечения постоянной защиты, а однажды установленное оборудование не приходится постоянно менять.

Несмотря на положение в ряду напряжений металлов, медь обычно «атакует» алюминий агрессивнее, чем более благородные металлы



Как избежать проблем от берегового питания?

Установите простейший гальванический изолятор; обычно он состоит из двух диодов и ограничивает ток в заземляющем проводе, когда потребляемое напряжение невелико, но в то же время позволяет отвести весь ток в случае замыкания. Безопаснее использовать более дорогостоящий изолирующий трансформатор. Поскольку обмотка передает энергию перпендикулярно, трансформатор убирает прямой контакт через металл между кабелем берегового питания и лодкой, и провод заземления больше их не связывает.

Соединение металлических деталей: это хорошо или плохо?

Когда речь идет о защите от коррозии, этот вопрос выходит на первый план, хотя и здесь есть место для споров. Помните: помещенные в морскую воду разнородные металлы не образуют гальваническую ячейку сами по себе — им необходим электрический или механический контакт. Поэтому нет лучшего способа предотвратить коррозию, чем обеспечить полное разделение разнородных металлов. Любая моторная лодка с валом из нержавеющей стали и магниевобронзовым винтом требует, чтобы по крайней мере эти две детали были соединены с анодами.

Анод необходимо устанавливать на тот элемент, который он должен защищать. Эта цепь всегда должна быть замкнутой, где все подводные металлические детали связаны друг с другом или разделены на несколько независимых контуров, в каждом из которых есть анод. Если все элементы и разнородные металлы, какими бы необычными они ни были по конструкции и материалу, соединены с расходными анодами, они будут защищены. Всеохватывающие замкнутые контуры особенно важны для лодок с береговым питанием и бортовым напряжением 240 В, где заземление обязательно не только для обеспечения общей безопасности, но и для защиты от возможного удара молнии.

В качестве вывода можно сказать следующее: стоит только вашим анодам отвалиться или раствориться по недосмотру или из-за активного неконтролируемого электролиза, все металлические элементы контура окажутся в опасности. Все, что раньше являлось изолированными металлическими деталями, войдет в состав подводной батареи, чувствительной к атаке со стороны любых более «катодных» металлов. Практика изоляции всех деталей, насколько это возможно, обычно больше подходит для судов без берегового питания и с бортовой сетью 12 В.

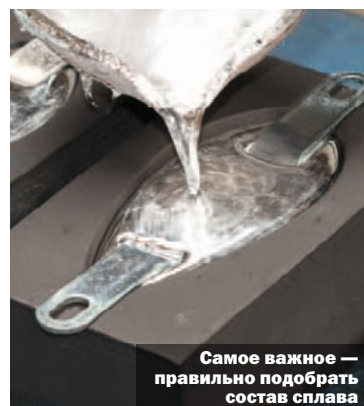
Что еще можно предпринять для защиты от гальванической и электролитической коррозии?

- 1 Используйте неметаллические и непоглощающие изолирующие материалы вроде туфола или неопрена между разнородными металлами (особенно важно для различных креплений и опор), чтобы не допустить прохождения тока и снизить интенсивность коррозии. Проверить отсутствие проводимости достаточно легко с помощью вольтметра.
- 2 Для мелких элементов применяйте как можно более «катодные» металлы, особенно когда речь идет о креплениях. Однако опасайтесь слишком большой разницы напряжений металлов, поскольку отверстия для болтов могут корродировать и увеличиваться в диаметре.
- 3 Рассмотрите использование альтернативных пластиковых комплектующих. Существует снобистская точка зрения, что заборные клапаны должны быть исключительно из кремнистой бронзы, но на рынке есть высококачественные пластиковые и композитные аналоги.
- 4 Хорошая окраска — один из простых способов свести гальваническую

коррозию к минимуму. Элементам, которые не входят в замкнутый контур с защитным анодом, необходимо уделять особое внимание. Не окрашивайте только анодные металлы, например, крепеж из кремниевой бронзы на болтах из стали марки 316, поскольку в случае повреждения кремния (царапины) может возникнуть опасное соотношение катодов (болты) к анодам (крепление).

- 5 Старайтесь не сопрягать медь и алюминий. Несмотря на положение в гальваническом ряду, медь обычно «атакует» алюминий агрессивнее, чем более благородные металлы вроде нержавеющей стали. Довольно рискованно обшивать медью лодку с алюминиевыми транцевыми колонками, антифоулинговое покрытие с использованием меди также не должно попадать на колонки. Избегайте применять графитовую смазку для подшипников или резьбовых соединений, так как графит гальванически крайне благороден и будет разрушать практически любой контактирующий с ним металл. Оцинкованный крепеж может быстро терять анодное покрытие под водой. Также не применяйте детали из латуни (сплав меди и цинка) ниже ватерлинии, поскольку им неизбежно грозит потеря цинка.
- 6 Когда лодка не используется, всегда отключайте аккумуляторные батареи, чтобы избежать электролиза и утечки тока.
- 7 Регулярно проверяйте с помощью мультиметра качество соединения (сопротивление) анодов и деталей, которые они должны защищать, при этом прибор должен позволять измерять значение от ома и ниже.
- 8 Выключите все приборы и снимите плюсовую клемму аккумулятора, а затем измерьте сопротивление между клеммой и терминалом. Если значение находится в диапазоне от 10 до 1000 Ом, то имеет место серьезная утечка, если более 1000 Ом — утечка незначительная. В случае подозрений на электролиз вам придется искать место утечки, поочередно проверяя все контуры. МВУ

В производстве анодов нет ничего сложного (завод MGDUFF)



Самое важное — правильно подобрать состав сплава



Готовые аноды MGDUFF

КАК УСТАНАВЛИВАТЬ АНОДЫ?

Монтаж и подключение: любое сопротивление снизит эффективность анодов, поэтому соединительный провод должен быть достаточно толстым (минимум 4 мм, многожильный, медный, с изоляцией из ПВХ).

Расстояние: лучше, чтобы анод находился вблизи деталей, которые он защищает.

Крепление: убедитесь, что крепежные болты проходят через анод, а провода

остаются сухими, чистыми и не контактируют с льяльными водами. Транцевые плиты и стальные рули: их нужно защищать по отдельности, используя крепящиеся на поверхность аноды.

Гребные валы: наружные аноды на корпусе требуют наличия щеточного устройства или коллекторной щетки внутри, создающей контакт с валом и винтом. Кроме того, их можно защитить собственными наружными

анодами, которые, однако, сложно закреплять, поскольку такие массивные детали требуют крупных анодов. Если другого выхода нет, то на вал можно устанавливать по два или более анодов.

Количество и размеры: существует множество вариантов, и дать одну четкую инструкцию невозможно. Начните с подбора анодов, учитывая тип воды, материал корпуса, тип привода и диаметр винтов.



РУЧКИ СО ШТУЧКАМИ

Новейшие рукоятки системы управления двигателями Volvo Penta EVC-D обладают еще большими возможностями, чем предыдущие модели.

Текст Грег Копп Фото Лестер МакКарти

Учитывая, что рукоятки управления двигателями являются главным звеном, которое обеспечивает взаимодействие человека с лодкой, можно только удивляться, как мало внимания производители уделяют их дизайну. Но ситуация меняется, и основные игроки в этом сегменте рынка делают определенные шаги. Компания Volvo Penta переработала рукоятки управления для двигателей D-серии, улучшив их внешний вид, эргономику и функциональность.

Последняя модель рукояток создана Volvo для четвертого поколения электронных систем управления EVC-D (Electronic Vessel Control). Как и прежде, в системе использованы не механические связи, а технология электронного управления, позволяющая контролировать двигатели и редукторы, и добавлен ряд новых возможностей. Устройство позволяет управлять всеми ключевыми функциями одной рукой. Помимо двух приятных на ощупь хромированных стальных рукояток с прорезиненными набаддашками, спереди и сзади основания расположены кнопки для быстрого включения нужных функций.

Обращенная к рулевому сторона устройства имеет шесть кнопок: Trim Assist, Station, Cruise Control, Throttle Only, Low Speed и Single Lever, а также два выпуклых зеленых индикатора положения нейтрали. На обратной стороне находятся кнопки +/- для тонкой подстройки круиз-контроля и две кнопки для отдельного изменения угла откидки транцевых колонок. Также для лодок с поворотными конками левая рукоятка



Две кнопки позволяют управлять углом наклона каждой транцевой колонки

С активным круиз-контролем вы можете точно контролировать скорость за счет плавного изменения оборотов

Боковая кнопка обеспечивает синхронное изменение угла наклона колонок

Два зеленых индикатора нейтрали указывают на незадействованные редукторы

На лодках с двумя или более постами управления эта кнопка переключает управление между ними или блокирует неактивные

Эта кнопка отключает редукторы, что позволяет поднять обороты двигателей для быстрого прогрева или зарядки аккумулятора

МНЕНИЕ: Я понимаю, что Volvo Penta нужны деньги на научные исследования и разработки, но почему бы просто не повысить базовую стоимость рукояток, включив все функции в стоимость, чтобы не заставлять владельцев отдельно платить за каждую мелочь? **Хьюго Андреа**



снабжена дополнительной кнопкой для синхронного изменения угла наклона колонок.

Новые рукоятки можно применять при апгрейде существующих систем EVC, теперь ими оснащаются все лодки с двигателями D3, D4, D6, D11 или D13, независимо от типа привода (валы, транцевые колонки, IPS). На лодках с одним мотором тоже можно воспользоваться преимуществами EVC-D и большинством новых функций. Однако Volvo Penta, как обычно, ограничила доступ к некоторым возможностям, несмотря на то что они изначально встроены в систему: за их активацию вам придется доплатить.

Итак, какие новые функции нам предлагают, как все это работает, а главное, сколько стоит?

КРУИЗ-КОНТРОЛЬ (Cruise Control, опция для всех двигателей, € 380 для каждого мотора).

Вы спросите: зачем на лодке нужна эта функция — ведь установленные в одно положение рукоятки, в отличие от автомобиля, и так будут поддерживать заданную скорость? Однако круиз-контроль позволяет синхронизировать два мотора или более и с помощью электроники набирать или снижать скорость с небольшим изменением оборотов лишь нажатием пальца. Это удобно в ненастную погоду, когда из-за качки трудно оперировать рукоятками. То же относится и к выбору скорости, оптимальной в отношении расхода топлива, и к соблюдению скоростных ограничений. Круиз-контроль автоматически отключается, как только вы начинаете работать рукоятками.

МАЛЫЙ ХОД (Low Speed, стандарт для D13 с редуктором Twin Disc и опция для лодок с двигателями D4 и старше, с валами и IPS, стоимость € 1985).

Большими яхтами с валами или IPS, оснащенными мощными двигателями, порой тяжело управлять в тесных маринах, поскольку даже на холостом ходу они продолжают достаточно быстро двигаться, и незначительное увеличение оборотов может вызвать рывок судна. Функция Low Speed меняет калибровку в секторе первых 12° движения рукояток вперед или назад, позволяя более тонко менять скорость. Обороты двигателя при этом остаются прежними, но скорость лодки понижается за счет проскальзывания трансмиссии. Заводские установки степени проскальзывания начинаются от 50% и понижаются до нуля, когда редуктор полностью задействован. Дилеры Volvo Penta могут выставить оптимальные для вашей лодки значения в диапазоне от 25 до 75%.

ЭЛЕКТРОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ



Органы управления на флайбридже и главном посту «взаимодействуют» с управляющей системой двигателя

Сигналы передаются по проводам, а не с помощью механических тросиков

Компьютер задействует редукторы и управляет оборотами двигателей

Все функции интуитивно понятны, а рукоятки имеют мягкий ход

ОДНА РУКОЯТКА (Single Lever, опция для всех двигателей при двух и более моторных установках, стоимость € 380 для одного двигателя).

Эта кнопка переводит контроль над обоими двигателями на одну рукоятку, причем можно активировать левую или правую. Затем электроника синхронизирует обороты второго двигателя с ведущим, минимизируя вибрацию, оптимизируя расход топлива, снижая дополнительное сопротивление вращающихся с разной частотой винтов. Кроме того, вы можете держать руку у основания рукоятки (удобно в сложных условиях) и немного корректировать скорость с помощью большого пальца.

АВТОМАТИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ дифферентом (Trim Assist, опция для всех двигателей с транцевыми колонками, стоимость € 494 для одного двигателя).

Эта функция была доступна для EVC и прежде, но сейчас кнопку активации впервые встроили в рукоятки. Trim Assist позволяет заранее назначить пять углов наклона колонок для пяти значений оборотов двигателей. По мере изменения оборотов наклон колонок будет автоматически меняться, чтобы оптимизировать дифферент при глиссировании.

Обычно колонки на малых скоростях поджимают для ускорения разгона и выхода на глиссирование, затем система дискретно меняет их наклон с целью снизить площадь смоченной поверхности и повысить скорость. Можно изменять угол наклона каждой колонки вручную с помощью кнопок в основании блока или синхронно общей кнопкой на одной из рукояток.

ТОЛЬКО РУКОЯТКИ (Throttle Only, стандарт).

Эта функция позволяет отключить контроль редукторов и повысить обороты двигателей относительно холостых, чтобы быстрее прогреть моторы или ускорить зарядку аккумуляторных батарей.

ВЫБОР ПОСТА управления (Station Select, стандарт).

Другая базовая функция, позволяющая при двух или более постах управления на борту выбрать нужный и заблокировать остальные.

ВЕРДИКТ.

Мы протестировали уже несколько лодок с рукоятками EVC-D и можем сказать, что по большей части они оправдывают ожидания. Приятные на ощупь, они легко и плавно реагируют на усилие при нажатии, редукторы включаются мягко, без «зубового скрежета» шестерней и других посторонних звуков. Новые функции достаточно интуитивны и, если рукоятки установлены в правильном месте и под нужным углом к приборной панели, кнопки хорошо видны и легко нажимаются пальцами одной руки. Единственное замечание относится к желанию Volvo Penta брать дополнительную плату за активацию уже имеющихся в рукоятках и программном обеспечении возможностей. Ничто так не расстраивает, как наличие незадействованных кнопок и желание компании получить прибыль за пятиминутное обновление софта. При этом конкуренты (CAT, MerCruiser) поставляют многофункциональные рукоятки, в которых многие из перечисленных возможностей уже включены в стоимость.

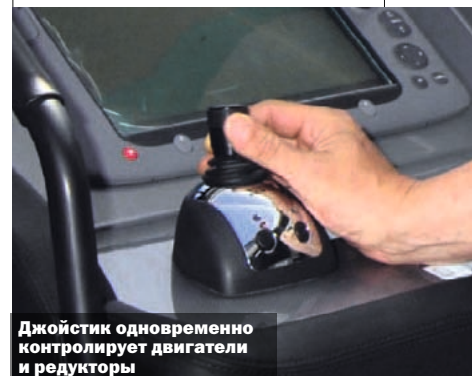
МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ FLY-BY-WIRE

Термин появился при разработке электронных систем дистанционного управления самолетами. Прежде пилоты сами осуществляли 100% контроля над системами самолетов, потом на смену переключателям, тягам и тросикам постепенно пришли компьютеры, синхронизирующие работу всех узлов для оптимизации режима полета.

Современные судовые системы дистанционного автоматического управления работают на том же принципе. Прежде всего была разработана электронная связь между рукоятками на посту управления, двигателями и редукторами, заменившая механические передачи. В итоге получилась комплексная система, взаимодействующая с блоком управления двигателем (ECU, engine control unit). Она позволяет осуществлять двустороннюю связь двигателя и управляющих рукояток. Современные блоки сами дозируют топливо в камеры сгорания, учитывая скорость судна, его нагрузку и положение рукояток. Фактически все элементы системы присылают информацию, а ECU решает, что делать.

С появлением IPS электронные системы управления позволяют еще и рулить лодкой. Джойстик управляет оборотами двигателей, выбирает передачу и независимо разворачивает колонки.

Недавно эта концепция нашла применение в системах Veneteau Dock&Go и ZF Easidock, где также задействована носовая подрулька. В обоих случаях используется одна днищевая колонка с поворотом на 90° и осуществляется контроль напряжения на «подрулке». При этом джойстик, сохраняя обратную связь, управляет редуктором, ПУ, положением колонки и оборотами.



Джойстик одновременно контролирует двигатели и редукторы

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

Смерть бактериям!

С удовольствием прочитал статью «Жизнь бактерий» в прошлом выпуске МВУ. Впервые в отечественной яхтенной периодике проблема загрязнения топливной системы судна бактериями, умудряющимися жить в солёрке, освещена столь полно. Прежде я полагал, что

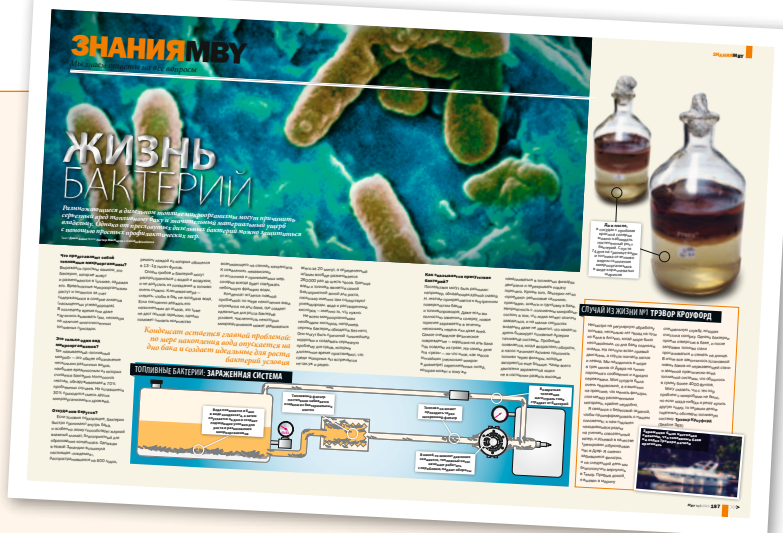
описанные в статье процессы характерны для теплых широт, однако несколько случаев в навигацию 2009–2010 гг. свидетельствуют, что эта напасть не обошла и лодки, базирующиеся в Питере. Благодаря этому материалу



владельцы и капитаны яхт теперь знают «врага» в лицо.

Однако приведенные в статье рекомендации по борьбе с бактериями можно дополнить. Я хочу рассказать об оригинальном и практичном изделии компании Volvo Penta, которое решает проблему бактериального загрязнения. Это фильтр-деконтеминатор (Fuel Decoaminator). Несмотря на название «фильтр», устройство работает совсем по другому принципу и не требует очистки или замены картриджа.

Проходя через запатентованную систему этого устройства с постоянными магнитами, микроорганизмы поляризуются и расщепляются на части, которые



затем легко проходят через фильтр тонкой очистки и сгорают в двигателе. Фильтр врезается в питающий топливopровод между топливным баком и фильтром грубой очистки; в нем нет сменных или движущихся частей, поэтому он не требует обслуживания. Устройство работает в непрерывном режиме, и поток «обратного» топлива, очищенного деконтеминатором, постепенно самостоятельно, без вашего вмешательства, сводит концентрацию

микроорганизмов в системе к минимуму.

Устройство выпускается трех типоразмеров: DC140, DC500 и DC1000, различающихся пропускной способностью — 140, 500 и 1000 л/ч соответственно. Оно просто в установке и подходит для двигателя любой марки.

ПАВЕЛ ВАХМЯНИН, «Вольво Восток»

ИНТЕРФЕТ: www.vovlopenta.ru

Обновление интерцепторов Humphree Bi-Trim

Больше функций по меньшей цене

Компания Humphree представила обновленную систему автоматического управления дифферентом и креном VTOS (Bi-Trim Optimisation System). Работать с ней крайне просто: рулевому достаточно ввести на посту управления желаемый угол крена (чаще всего это будет 0°) и дифферента — и электроника самостоятельно выставит необходимые настройки.

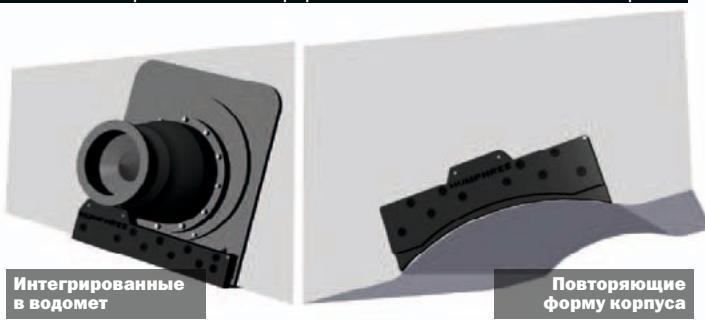
Раньше обладателям интерцепторов Humphree приходилось раскошелиться на три

дополнительных функции: ATOS — автоматическое управление дифферентом посредством быстрой реакции плит, CTOS — изменение крена для ускорения разворота, и ACTIVE, где влияние волн и ветра компенсирует сложный гироскопический контроллер.

Теперь за меньшие деньги VTOS обеспечивает контроль положения лодки, ранее доступный только после приобретения ACTIVE.

ИНТЕРФЕТ: www.humphree.com

ИНТЕРЦЕПТОРЫ ДЛЯ ЛЮБОГО ТРАНЦА



Интегрированные в водоет

Повторяющие форму корпуса



Весь необходимый набор для контроля положения судна на волнении

Понятная и легко читаемая панель управления позволяет быстро менять угол дифферента

Подвесник для лихих парней?

Новый 8-цилиндровый подвесной мотор мощностью 557 л.с.

Инженеры из США опять удивляют своими творениями. На этот раз они показали подвесной мотор, по сравнению с которым 300-сильный Yamaha V8 выглядит сущим карликом. Компания Seven Marine создала модель 557 – 8-цилиндровый двигатель объемом 6,2 литра на базе алюминиевого блока General Motors мощностью 557 л.с. Блок цилиндров здесь расположен горизонтально. Передача усилия на редуктор осуществляется через угловую трансмиссию (90°), которая, как и дисковое сцепление с компьютерным управлением, произведено фирмой ZF Marine. Горизонтальная компоновка позволяет сместить центр тяжести мотора в нос – положительный фактор при массе двигателя почти полтонны (454 кг).

У мотора много особенностей, в том числе выпускной коллектор с двойными стенками из нержавеющей стали, двухконтурная система охлаждения, подводная часть с низким гидродинамическим сопротивлением и редуктор разработки Seven Marine. Что интересно, к двигателю (или двум)

можно подключить джойстик ZF, работающий в связке с носовым подруливающим устройством и обеспечивающий удобство управления при маневрировании. Компания утверждает, что лодка с двумя 557-сильными моторами по скорости и рентабельности выигрывает у популярного среди американских рыбаков варианта с тремя моторами по 350 л.с. В работе над двигателями принимала участие верфь Intrepid Power Boats, и после ходовых испытаний на 37-футовой Intrepid Cuddy их показали на выставке в Майами.

Учитывая размеры и вес мотора, специалисты рекомендуют устанавливать его на суда длиной не менее 27 футов. Продажа и обслуживание осуществляются только напрямую через Seven Marine, при этом стоимость окончательно не определена. Американцы планируют развивать дилерскую сеть в Европе, однако ожидать появления этих прожорливых монстров на нашем рынке в ближайшее время не стоит.

ИНТЕРНЕТ: www.seven-marine.com



Пара Seven Marine 557 на 370 Intrepid Cuddy

СТРАННОВЕДЕНИЕ



Обладая таким судном, Румыния может претендовать на место в списке ведущих морских держав

СУДНО МЕСЯЦА STEFAN CEL MARE

Что это такое?

Это новое судно румынского пограничного флота, которое будет охранять черноморскую границу страны. На сегодня это самый современный и большой корабль береговой охраны Румынии: здесь служат 19 моряков, а в чрезвычайной ситуации или при

спасательной операции на борт можно принять 75 человек.

Где он сделан?

Stefan Cel Mare построен на верфи Damen Shipyards на базе внушительного корпуса с вертикальным форштевнем, увеличивающим длину ватерлинии. За счет этого судно эффективно расходует топливо и обеспечивает в штормовом море сравнительный комфорт.

Что есть на борту?

В моторном отсеке установлены два двигателя MTU по 3400 л.с., приводящие в движение винты с изменяемым шагом. Это означает, что при необходимости 66-метровый корабль водоизмещением 925 тонн может бодро идти на скорости 20 узлов. Если обстановка накаляется, в качестве аргумента можно использовать установленный на носовой палубе пулемет Oto

Melara калибром 12,7 мм с дистанционным управлением и перезарядкой, что позволяет стрелку находиться в защищенной зоне внутри корпуса.

Что насчет плоской кормовой палубы?

Это хорошо защищенная массивной надстройкой рабочая палуба, с которой удобно проводить спасательные операции и спускать на воду 21-футовый тендер.



Недорогой эхолот фронтального обзора

Черный ящик от американской компании Interphase

Основное неудобство обычных и рыболовных эхолотов состоит в том, что они отображают находящиеся под судном объекты за секунду до того, как лодка окажется над ними. Несколько компаний занимаются решением этой проблемы, но лишь двум — Interphase (США) и EchoPilot (Великобритания) — удалось создать аппаратуру для моторных яхт, приемлемую по цене. К сожалению, приемлемая цена не означает, что продукт дешевый: типичная система Interphase стоит около £ 3000. Недорогой комплект от EchoPilot продается в среднем за £ 400, но дальность его фронтального обзора ограничена сотней метров. Недавно американцы сократили ценовой разрыв с конкурентом и представили новую модель Escort с розничной ценой £ 1020. Многие из нас назвали бы устройство черным ящиком, хотя сам «ящик» красный. Прибор лишен экрана, и за эти деньги вы получите небольшой блок с кнопками, трансдюсер и коробочку с электроникой, которую можно

подключить почти к любому многофункциональному дисплею основных брендов через композитный или VGA-разъем. Кроме того, есть возможность добавить панели управления и дисплеи.

Это изящное и практичное решение, скорее всего, отлично подойдет большинству пользователей, но если вам нужен дополнительный экран, то стоимость вырастет почти вдвое.

Как бы вы ни решили вопрос вывода картинки, результатом будет простой профиль дна и препятствий в воде на расстоянии порядка 350 м по курсу и 180 м в глубину, при этом разные цвета на экране передают силу отраженного сигнала.

ИНТЕРФЕТ: www.interphase-tech.com



Стоимость системы Escort приблизилась к психологическому барьеру £ 1000

Компактная TV-тарелка

Недорогая спутниковая антенна из Кореи

Корейская компания Intellian выпускала спутниковые антенны для Raumarine, но несколько лет назад начала продвигать продукты под собственным брендом. Недавно на рынок вышла миниатюрная, легкая и бюджетная яхтенная система приема спутникового телевидения. Самая маленькая «тарелка» I-серии («малышка I1») диаметром всего 28 см заключена в 33-сантиметровый кожух и весит менее пяти килограммов, а ее стоимость составляет £ 2399. Из дополнительного оборудования вам придется докупить только ресивер и собственно телевизор.

Доступное покрытие спутникового телевидения во многом зависит от размера принимающей

антенны, и если вы хотите смотреть привычные домашние каналы, то в случае с I1 вам придется не удаляться от домашнего порта более чем на 200–300 миль или использовать 33-сантиметровую модель I2, которая дороже на £ 900.

ИНТЕРФЕТ: www.intelliantech.com



Телевизионные спутниковые антенны I-серии в числе самых маленьких в мире



Ответный удар EchoPilot

Эхолот в глянцевом корпусе

На выпуск эхолота с фронтальным обзором Interphase Escort британцы из EchoPilot ответили новой моделью. Прекратив производство FLS Silver и FLS Gold, они оставили в модельном ряду Bronze и Platinum, добавив к ним FLS 2D. Одно из наиболее явных изменений касается корпуса: на смену скучному матовому серому пластику пришла черная глянцевая пластмасса. Улучшились и функциональные

возможности: дистанция фронтального обзора возросла до 200 м (или восьмикратной текущей глубины), черно-белый экран низкого разрешения заменили цветным дисплеем с высоким разрешением. Стоимость прибора зависит от выбранного трансдюсера и дилера, но в среднем колеблется в диапазоне £ 700–1000.

ИНТЕРФЕТ: www.echopilot.com

Компания в короткие сроки разработала целую линейку устройств



Маяки и рации Ocean Signal

Новые продукты на рынке спасательных устройств

Менее чем через год со дня основания компания Ocean Signal выпустила линейку электронных устройств для обеспечения безопасности в море, включая четыре EPIRB (версии с автоматическим или ручным запуском, с приемником GPS или без него, а также со сменными батареями), транспондер для поиска и спасения (SART), обеспечивающий лучшую видимость спасательных

плотов и шлюпок для радаров, и портативную УКВ-радиостанцию GMDSS с двумя комплектами батарей (аккумуляторные для повседневного использования и обычные для чрезвычайных ситуаций). В Европе стоимость EPIRB Ocean Signal начинается от £ 310, SART — от £ 366, а рации можно приобрести за £ 399. **ИНТЕРФЕТ:** www.oceansignal.com

AIS и ничего больше

Простой AIS от Comar

Одна из главных претензий к AIS состоит в том, что множественные значки на дисплее часто закрывают важную информацию на картплоттере. Но вместо того чтобы выключать AIS, отказываясь от полезных данных о местоположении судов ради картплоттера, можно вынести все данные AIS на отдельный дисплей, который не используется для навигации.

Эту идею компания Comar, продуктивно специализирующаяся на AIS, использовала для создания CSD 300. По сути это 6,5-дюймовый картплоттер с электронными картами Jeppesen C-MAP и общей картой мира, куда можно загружать дополнительные карты. Такой же прибор без встроенного AIS можно приобрести на £ 100 дешевле, чем CSD 300, но большого смысла в этом нет. Особенность устройства

в специальном программном обеспечении, позволяющем не только накладывать данные AIS на карту, но и выводить в виде списка судов, расположенных по расстоянию или по риску столкновения. Кроме того, есть возможность включить отображение подробной информации по любому выбранному судну.

ИНТЕРФЕТ: www.comarsystems.com



Эффективность радиолокационных отражателей не очевидна

КРИВОЕ ЗЕРКАЛО

ТИМ БАРТЛЕТ: Стоит ли пересмотреть отношение к радиолокационным отражателям после недавней трагедии?

В первых отчетах по расследованию столкновения скоростного парома Condor с рыбацкой лодкой в марте встречается формулировка: «Паром двигался с высокой, но допустимой скоростью». Паром шел из Сен-Мало в Джерси и столкнулся с французской лодкой Les Marquises, в результате чего погиб рыбак.

Многие моряки свято верят в непогрешимость радиолокационных отражателей

Случаи столкновения в море обычно более запутанные, чем кажутся на первый взгляд. Почему, например, рыбаки не увидели громадный скоростной паром на радаре и не предприняли попыток к расхождению? Какие бы факты ни всплыли, фраза «высокая, но допустимая скорость» заставит нервничать любого, кто хоть раз оказывался вблизи паромных линий в тумане. Но столкновения бывают не только с паромами.

Контейнеровоз, потопивший в 2003 году 47-футовую лодку Wahkupa, шел на скорости 27 узлов при видимости около 50 метров! Расследование показало, что из 19 находившихся в том районе судов лишь одно снизило скорость.

Разумеется, капитаны стремятся доставить грузы в срок, не опоздать к проводке по Суэцкому каналу, есть другие обстоятельства... И если

все морские перевозки будут задерживаться из-за погоды, это скажется на экономике и жизнях людей. Поэтому стоящие на вахте моряки должны полагаться на собственную оценку ситуации. Конечно, иногда они ошибаются, но я считаю, что большинство профессионалов стараются соблюдать правила и не создавать себе проблем. Сложность в том, что многие из них, кажется, верят в эффективность радиолокационных отражателей.

Расследование несчастного случая с парусной яхтой Ouzo в 2006 году показало, что это не так. У Ouzo отражатель был, но на мостике парома Pride of Bilbao ее не увидели.

К сожалению, в правилах СОЛАС отражатели тоже рассматривают как панацею от столкновений в тумане. Яхтсмены зачастую не знают, что СОЛАС действует по всему миру, и свод правил есть на любом крупном судне. Большая их часть касается коммерческих судов, но некоторые имеют отношение к яхтам. Правило 19 из главы 5 гласит: «Все суда водоизмещением до 150 тонн обязаны иметь радиолокационные отражатели». На фотографиях видно, что у Les Marquises их не было. Правда, сомневаюсь, что они помогли бы. Представьте себя капитаном паромы, который знает, что все небольшие лодки обязаны иметь отражатели и будут видны на радаре. Разве вы не положились бы полностью на радар и не продолжали спокойно вести свое судно в тумане?



Я все вижу!

Компании-пионеры в области навигационного оборудования обычно идут своим путем, но их сотрудничество переводит навигационные системы на качественно новый уровень.

Текст **Михаил Романов**

Непременное правило судовождения — круглосуточное наблюдение за навигационной обстановкой всеми имеющимися средствами. Главное, конечно, — глаза, но нынче навигацию уже не представить без сложных современных приборов и систем, позволяющих точно определять местоположение судна, направление движения, оценивать происходящее вокруг. В дождь, в туман и ночью суда продолжают идти заданным курсом, и экипажам не обойтись без картплоттеров, радиолокационных станций, эхолотов и пр. Это тоже наши глаза, точнее, «очки», помогающие видеть в сложных условиях, на поверхности воды и под водой, да еще понимать, где ты находишься. А то ночью, в тумане и с неисправным GPS-приемником чувствуешь себя прямо-таки, как матрос-партизан Железняк, который шел на Одессу, а вышел почему-то к Херсону.

По отдельности все упомянутые навигационные устройства в ходу

давно, но постепенно идет процесс их интеграции.

Компания MaxSea (Франция), известная своими электронно-картографическими системами и электронной картографией, взяла собственные разработки, а также достижения японской Furuno (профессиональное электрорадионавигационное оборудование) и американской FLIR (тепловизоры) и создала интегрированную систему, позволяющую отображать как отдельные изображения от каждого элемента системы, так и все изображения одновременно на одном экране (дисплее).

О достоинствах и преимуществах радиолокационных станций и картплоттеров, совмещенных с GPS, AIS, эхолотами и пр., знают если не все, то многие. Радиолокационным изображением на экране картплоттера с наложением на карту, режимом сопровождения целей пользуются уже достаточно активно. Теперь вот еще и тепловизоры... А зачем они вообще нужны?

FURUNO NAVNET 3D

С того момента, как инженеры Furuno (Япония) разработали обновленную систему NavNET и программное обеспечение, формирующее простой и понятный пользовательский интерфейс, оборудование NavNet 3D заслужило признание профессионалов во всем мире.

Технология TimeZero™ позволяет молниеносно получать и обрабатывать огромные объемы картографических данных, помогает сократить время принятия навигационных решений. Система управления RotoKey™ обеспечивает контроль всей системы NavNet 3D при помощи грамотно спланированного циклического экранного меню. Цифровые радиолокаторы со сверхвысокой

разрешающей способностью (УНД™) и новейшие технологии обработки сигнала РЛС значительно расширяют возможности при оценке ситуации. Рыбопоисковые эхолоты Furuno с цифровым фильтром (FDF™) превращают систему NavNet 3D в интеллектуальную машину для поиска рыбы.

В состав серии NavNet 3D входит радиолокационная станция, прокладчик, рыбопоисковый эхолот, приемник системы AIS и другие устройства, объединенные в быстродействующую сетевую навигационную систему, по которой данные от входящих в нее устройств передаются мгновенно. Возможно и расширение сети: к ней могут быть подключены до 10 устройств NavNet.

Процесс интеграции всех навигационных устройств набирает обороты: к радарам и эхолотам присоединились тепловизоры

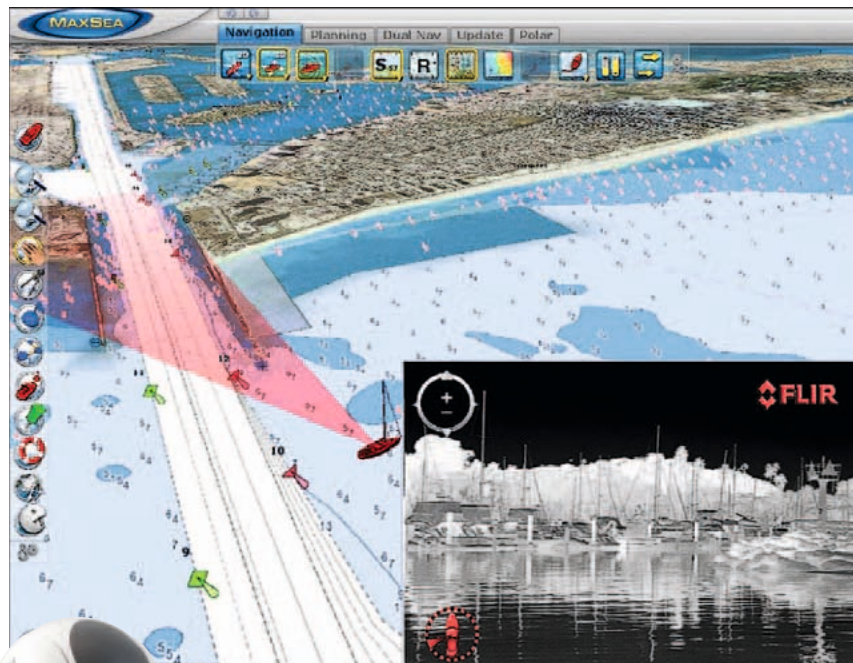
FLIR M-SERIES

Компания FLIR Systems (США) является лидером в производстве тепловизионных камер, применяемых в науке и промышленности, на транспорте и в быту, правоохранительными органами и военными на протяжении более 30 лет.

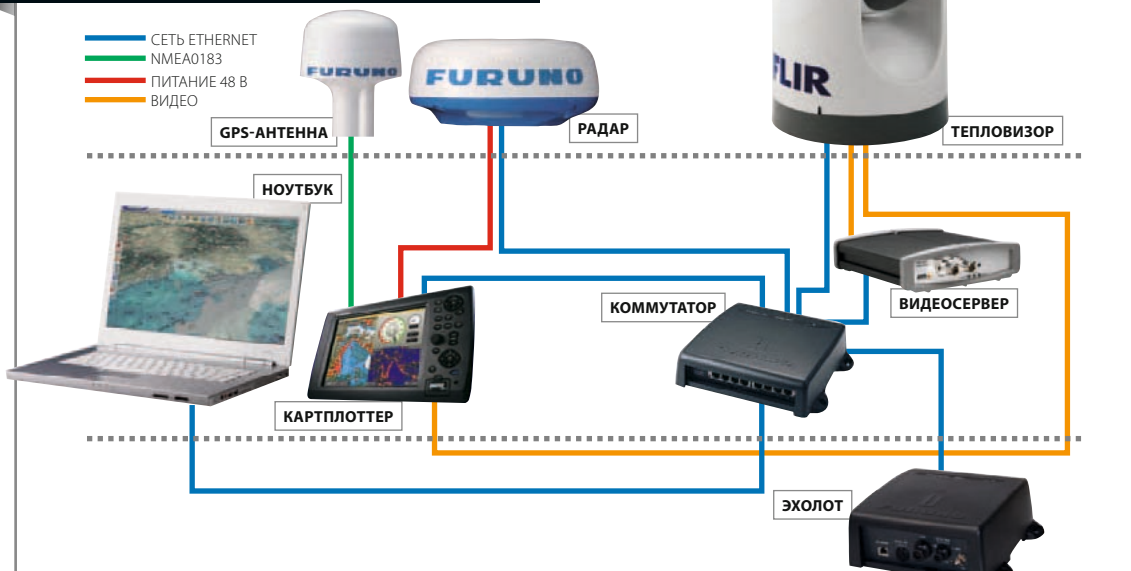
Тепловизор — это камера, способная обнаруживать крайне малые различия температуры. Эти температурные перепады могут быть преобразованы в видеоизображение на экране монитора в реальном времени, что особенно востребовано в темноте: в некоторых ситуациях на море тепловизоры могут быть эффективнее

радиолокаторов или других приборов.

Прибор M-Series сочетает тепловизионную камеру с камерой для визуального наблюдения при слабом освещении. Он обеспечивает яркость и чистоту термальных изображений в полной темноте, в условиях тумана или дымки. Прибор M-Series — это предельно компактное устройство, предназначенное для выполнения самых ответственных задач на судах, идеальный помощник в решении навигационных задач в ночное время, при спасении человека за бортом, для обнаружения террористов или пиратов и пр.



ЕДИНАЯ НАВИГАЦИОННАЯ СИСТЕМА



Тепловизоры весьма эффективны для использования на судах: они помогают обнаружить в темноте пролеты мостов, скалы, береговые объекты, буи, вежи и даже плавающие в воде опасные предметы. Для нахождения береговых створов, при спасении человека, упавшего за борт, радиолокатор бесполезен, и тут на помощь приходит тепловизионная камера.

Теперь, когда прояснился вопрос с элементами, перейдем к системе в целом. Получилась удобная и надежная интегрированная система, позволяющая отслеживать выбранные судоводителем цели в ручном и автоматическом режиме. При наведении курсора на любой объект электронной карты или AIS/PLC цель на картплоттере или изображении радиолокатора тепловизионная система будет отслеживать и автоматически наводиться на «захваченные» объекты/

цели. Судоводители получают возможность максимально повысить надежность идентификации цели и динамически отслеживать навигационную обстановку всеми техническими средствами комплексно. Это позволяет перепроверять и подтверждать информацию от всех навигационных источников. Еще бонусы от наличия тепловизора в интегрированной системе — ускорение поиска объектов в сложных условиях, что дает дополнительное время на принятие решений, и даже функция предупреждения о появлении рядом с пришвартованной яхтой животных или посторонних людей.

Любители яхтинга сегодня ожидают многого от своих навигационных систем. Гибкость, надежность и эффективность особенно важны, ведь все мы хотим быстро воплощать наши планы в конкретные результаты. Продукт

тройственного союза NN3 D, FLIR M-series и MaxSea Explorer Time Zero является идеальной системой для яхтсменов, которые любят свободу и ценят безопасность, и для экипажей судов — улучшение условий их работы является залогом сохранения жизни и физического здоровья людей, равно как и финансового благополучия компаний.

При чтении этой статьи кому-то из вас может вспомниться анекдот: «Встречаются как-то американец, японец и француз...» А может, и не было в точности такого анекдота. Зато у моряков теперь есть оригинальная навигационная система, созданная на основе разработок инженеров Франции, Японии и США. Если к этой триаде подключить, например, Bosh, то комплекс, возможно, будет еще и кофе варить. Во всяком случае, никто не удивится...

MAXSEA TIME ZERO

В 1985 году, когда о GPS знали лишь немногие, группа французских морских инженеров решила использовать возможности персональных компьютеров на борту парусной лодки, и их начинания воплотились в успешную компанию. Революционная идея не только сделала навигационные технологии мощным инструментом для всех нас — это способствовало появлению новых отраслей техники, которые изменили наш мир. Сегодня MaxSea продолжает расширять возможности электронной навигации для различных судов в любой точке планеты. Начиная с 1986 года все победители международных парусных гонок Whitbread/Volvo и Vendee Globe Races, как и другие опытные яхтсмены, выбирают MaxSea.

В 2008 году MaxSea представила совершенно новую оригинальную технологию Time Zero®, которая перевернула мир навигационного программного обеспечения. Карты выполнены в международном формате отображения и хранения данных S57/S52 IHO, а их качество подтверждено сертификатом ISO 9001/2000. Электронные карты созданы на основе официальных материалов, предоставленных более чем 50 национальными гидрографическими службами мира, и на базе данных таких производителей, как C-MAP/Jeppesen Marine и Navionics.

ПУТЬ к причалу

Проблема парковки в мегаполисе известна любому автомобилисту. Приобретая лодку, нам предстоит решить похожую задачу, только на воде

Решив приобрести яхту или катер, будущий владелец уже на начальном этапе понимает, что важно не только правильно выбрать судно, но и заранее продумать, где оно будет стоять в навигационный период, дабы покупка не обернулась головной болью. Большинство судовладельцев предпочитают держать свои лодки на оборудованных и охраняемых яхтенных стоянках, где одновременно можно осуществлять их сервисное обслуживание. Но лишь немногие отечественные яхт-клубы и марины удобно расположены и обладают всем необходимым перечнем услуг. К тому же владельцы яхт, имеющие загородные дома рядом с водоемами, задумываются о строительстве индивидуального причала. Что же необходимо знать, прежде чем строить собственную современную «микромарину»?

Любой причал является сооружением для стоянки и обслуживания судов, посадки и высадки пассажиров, погрузо-разгрузочных работ и т.п. Конструкция причальных сооружений зависит от места установки, колебания уровня воды, волнового и ветрового воздействия, геологического строения берега и других условий. Для строительства пирсов используется природный камень и железобетон, тогда как плавучие причалы могут быть сформированы из деревянных, железобетонных или металлических понтонов. Несомненное преимущество последних — экологичность. Благодаря безопасным, не крошащимся материалам они не нарушают естественную экосистему дна и не мешают жизнедеятельности водоема.

Видимая внешняя простота организации причала толкает судовладельцев к попыткам



самостоятельного строительства. На первый взгляд кажется, что построить, например, понтон — дело несложное и под силу чуть ли не каждому, кто едва разбирается в строительстве. В ход идут 200-литровые бочки и металлические трубы, которые после скрепления сваркой или цепями застилают

досками, как на дачных террасах. Нередко встречаются и стационарные причалы на забетонированных трубах. У «самостроя» есть серьезные недостатки: отсутствие расчетов держательной способности сооружения с учетом внешних факторов плюс случайные, не предназначенные для использования в воде материалы.

Причал — это не только швартовка и купание, но даже скалолазание!



Плавающие причалы не нарушают придонные экосистемы

На первый взгляд кажется, что построить понтон — дело несложное

В итоге судовладелец получает букет проблем вроде ненадежной швартовки, частичного или полного разрушения конструкции в зимний период, а также непривлекательного внешнего вида.

Не в пример «самопальным» причалы, изготовленные профессионально, отличаются продуманной и надежной конструкцией. Они спроектированы под определенные расчетные нагрузки, тип и размеры швартуемых судов, имеют просчитанные системы креплений, на них могут быть установлены швартовные утки и кнехты, распределительные колонки подачи воды и электричества на причал, спасательное оборудование.

Проектируя причал, необходимо определить параметры, от которых будет зависеть выбор конструкции и материалов, а также стоимость строительства и эксплуатации:

• **МЕСТО УСТАНОВКИ** понтонов (река, озеро, течение, ледоход, колебания уровня воды и пр.).

• **КЛИМАТИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ**

(ветро-волновое воздействие на причал и ошвартованные суда).

• **ТИПЫ И РАЗМЕРЕНИЯ**

швартуемых судов и их количество.

• **ТРЕБУЕМЫЙ УРОВЕНЬ СЕРВИСА**

(подача воды, электричества на причале, лестницы для купания, мебель для отдыха и пр.).

• **ЭКОНОМИКА ПРОЕКТА** (более долговечные и надежные варианты почти всегда дороже облегченных и упрощенных конструкций).

Отдельным вопросом является получение разрешений на установку и согласование строительства причала с местными органами власти и многочисленными контролирующими организациями. Возведение стационарного причала подразумевает разработку и согласование проектной документации в соответствии с существующими требованиями, а также получение разрешения на строительство. Не стоит даже упоминать, с какими временными

Получение разрешений на строительство индивидуального причала — отдельный непростой вопрос

и материальными затратами это может быть связано. Плавающие понтонные причалы не требуют подобной процедуры, ибо не являются объектами капитального строительства, а их установка не относится к лицензируемым видам деятельности. Для размещения понтона достаточно поставить его на учет в местном отделе ГИМС МЧС РФ и оформить договор водопользования на занятом участке акватории.

Наибольшее распространение индивидуальные причалы получили в Скандинавии благодаря обилию озер и развитой коттеджной застройке. Нам есть чему поучиться у шведов и финнов не только в области малого судостроения: ведь устойчивые, просторные, безопасные индивидуальные причалы помогут не только наилучшим образом использовать прибрежное пространство для швартовки вашего судна, но и значительно разнообразить отдых у воды детям и взрослым!

Материал подготовлен при поддержке ЗАО «Маринетек СПб» www.marinetek.net, +7 (812) 438-77-78

ПРОВЕРЕНО МВУ

Тестируем яхтенное оборудование и снаряжение

Спасительный нож Gill

Стоимость £ 21

«В море без хорошего ножа нельзя», — с детства вдалбливают каждому моряку. В целях безопасности на судне был разработан специальный нож. Им можно срезать намотавшуюся на винт веревку, обрубить якорный конец в шторм или перерезать стропы обвязки, прежде чем вас приложит о борт, — обычные яхтенные ситуации!

Лезвие длиной 85 мм с тупым концом для предотвращения серьезных порезов и остро заточенной фестончатой кромкой сделано из покрытой титаном нержавеющей стали марки 402 и может справиться даже с толстыми веревками. Рукоятка из анодированного алюминия снабжена внутренним стропорезом. Рядом с ним есть короткий металлический шип, которым можно разбить иллюминатор или защитное стекло над кнопкой аварийной сигнализации.

С одной стороны рукоятки расположена клипса для крепления ножа на ремне, а вот отверстие или

скоба, в которую можно было бы продеть шнурок, не предусмотрены. Зато в комплект входит мягкий чехол, позволяющий носить нож на поясе.

Надежный механизм открывания и качественное металлическое покрытие обеспечивают ножу дорогой внешний вид, а для лучшего удержания на рукоятки выгравировано название бренда Gill. Лезвие мягко выходит из рукоятки и хорошо фиксируется, не допуская случайного закрытия. Вам придется немного потренироваться, чтобы научиться быстро закрывать нож, для чего необходимо пальцем прижать язычок-стопор. Производители не прилагают инструкцию, и, пытаясь освоить механизм, я слегка порезался: тупой конец еще не гарантирует безопасности. Фестончатое лезвие легко справляется с веревками, как и лезвие стропореза со стропами. Жаль, что у ножа нет полезных в быту открывалки и штопора. **Лестер**

МакКарти

ИНТЕРНЕТ: www.gillmarine.com



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★☆☆

Тупой конец лезвия призван предотвратить травмы

Фестончатое лезвие легко справляется с веревками и стропами

Закрытое лезвие для разрезания фалов

ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



Туфли Sperry Topsiders

Стоимость £ 80

Попросите любого американского яхтсмана назвать лучшие палубные туфли, и, скорее всего, в ответ вы услышите: «Sperry Topsiders». В 1935 году американский моряк Пол Сперри основал компанию, которая теперь активно выходит на европейский рынок с линейкой яхтенной обуви. Я опробовал туфли расцветки «Сахара» из мягкой кожи и могу сказать, что сразу почувствовал себя в них удобно. Отсутствие ткани внутри означает, что

в жару туфли можно носить без носков: ноги не будут сильно потеть, а обувь — впитывать запах. У Sperry Topsiders особая подошва, на создание которой Сперри вдохновили подушечки лап его собаки, не поскользнувшейся даже на голом льду. Могу подтвердить: подошва сцепляется с поверхностью настолько хорошо, что однажды я даже почти споткнулся о собственную ногу. **Хьюго Андреа**
ИНТЕРНЕТ: www.sperrytopsider.com

Ветровка Musto MPX Race

Стоимость £ 270

Вначале я не думала, что ветровка пойдет мне, но она меня впечатлила. Крепкая и ладно скроенная, куртка снабжена карманами, подбитыми мягким материалом, нашивками, отражающими свет, непроницаемыми манжетами и молниями — атрибутами настоящей всепогодной вещи. Можно выбрать подходящий размер от S до XL, подобрать цвет, и в итоге ветровка будет смотреться намного лучше обычных бесформенных курток.

В линейке MPX есть и классические модели традиционных фасонов с передней молнией. Но имейте в виду: верхняя часть ветровки гораздо теплее, чем у обычных курток, а низ не задирается от ветра, как у плащей. В холодный ветер высокий воротник хорошо защищает шею, уши и лицо, а ветровка не кажется слишком объемной. Она не из дешевых, но это качественная вещь не на один сезон, в которой будет одинаково комфортно возиться в марине холодным утром или бороться со стихией на переходах.

Чантал Борчиани

ИНТЕРНЕТ: www.musto.com



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

Детский спасжилет Crewsaver

Стоимость € 63

Обеспечение безопасности малышей на борту — первостепенная задача родителей и капитана, поэтому покупка подходящих спасательных жилетов крайне важна, даже если вы надеетесь никогда не попасть в критическую ситуацию, когда без них не обойтись.

Если речь идет о безопасности ваших детей, стоимость снаряжения по сравнению с внутренним спокойствием отходит на второй план. Когда у меня родилась дочка, я отправился в компанию Crewsaver, поскольку они выпускают удобную и надежную продукцию. В итоге мы подобрали жилет Supersafe 100N,



предназначенный для использования во внутренних водах людьми, не умеющими плавать. Жилет не нужно поддувать — он изначально обладает положительной плавучестью, но следует помнить, что он не гарантирует сохранения вертикального положения в воде.

Существуют четыре размера Supersafe 100N для детей разного возраста — от младенцев до подростков. Для нашей трехмесячной Энни мы купили самую маленькую модель, рассчитанную на вес до 15 кг. Снаружи жилет выглядел очень симпатично: яркая расцветка, надежная обвязка, D-кольцо на спине, за которое жилет можно пристегнуть ко взрослому или к лодке. Плавучесть обеспечивает мягкая пена, заключенная в гладкий материал. Нам очень понравилось, что все «липучки» на жилете спрятаны, а ткань аккуратно подогнута, чтобы не травмировать кожу малыша. Спереди жилет имеет широкую пластмассовую молнию, которая легко застегивается и не заедает. Кроме того, две мягкие стропы, пропускаемые между ног, предотвращают сползание жилета на голову, а широкий поясной ремень

фиксирует все спереди. Надевать Supersafe 100N не сложнее, чем взрослую модель, и затруднений у нас не возникало.

Энни обычно не любит переодеваться, но первая примерка жилета прошла спокойно — она не хныкала, пока мы застегивали обновку. Если под жилетом оказывалось больше одежды, она вела себя чуть хуже, но этого можно было ожидать. Чтобы обеспечить поддержку головы, в жилеты для младенцев кладут больше пены, которая, естественно, немного ограничивает подвижность.

Мы очень довольны удобным и мягким Supersafe 100N, хотя надеемся, что проверять его плавучесть в реальной ситуации нам не придется. Пол Карпентер
ИНТЕРНЕТ: www.crewsaver.co.uk



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

Средства для чистки лодки

All-Over Cleaner, стоимость £ 16,49;
Hull Cleaner, стоимость £ 22,90

Большинство средств для чистки корпуса и палубы содержит кислоты или абразивные элементы.

Компания Ensearch заявляет, что разработанные ею неабразивные продукты безопасны не только для вашей лодки, но и для окружающей среды. Они действуют за счет поверхностно-активных веществ, растворяющих въевшуюся грязь.

Я опробовал два средства: All-Over Cleaner для наружных поверхностей и Fiberglass Hull Cleaner для удаления с корпуса водорослей, следов ржавчины и выхлопа. All-Over Cleaner

хорошо пенится и справляется с обычными черными полосами, хотя пасует перед пятнами от помета чаек. Средство не дешевое и быстро расходуется, так как на горлышке бутылки нет ограничителя.

Hull Cleaner тоже справился с задачей и победил налет у ватерлинии, но не так быстро, как кислотосодержащие составы. Несмотря на это, я собираюсь использовать данные средства, так как они более мягкие и не вредят природе. Хьюго Андреа
ИНТЕРНЕТ: www.ensearch.co.uk

Набор посуды Stellar Eazistore

Стоимость € 102

Этот набор незаменим на лодках с небольшим камбузом, поскольку при хранении занимает мало места. Набор весит 4 кг и состоит из трех стальных ковшиков диаметром 16, 18 и 20 см, каждый из которых снабжен вентилируемой прозрачной крышкой. Ковшики вкладываются друг в друга вместе с крышками по принципу матрешки — нужно лишь совместить указатели с ручками.

Посуду можно использовать в духовках, разогретых до температуры не выше +180 °C, а прозрачные крышки позволяют следить за процессом приготовления пищи (правда, я умудрился обжечь руку выходящим из щели под крышкой паром).

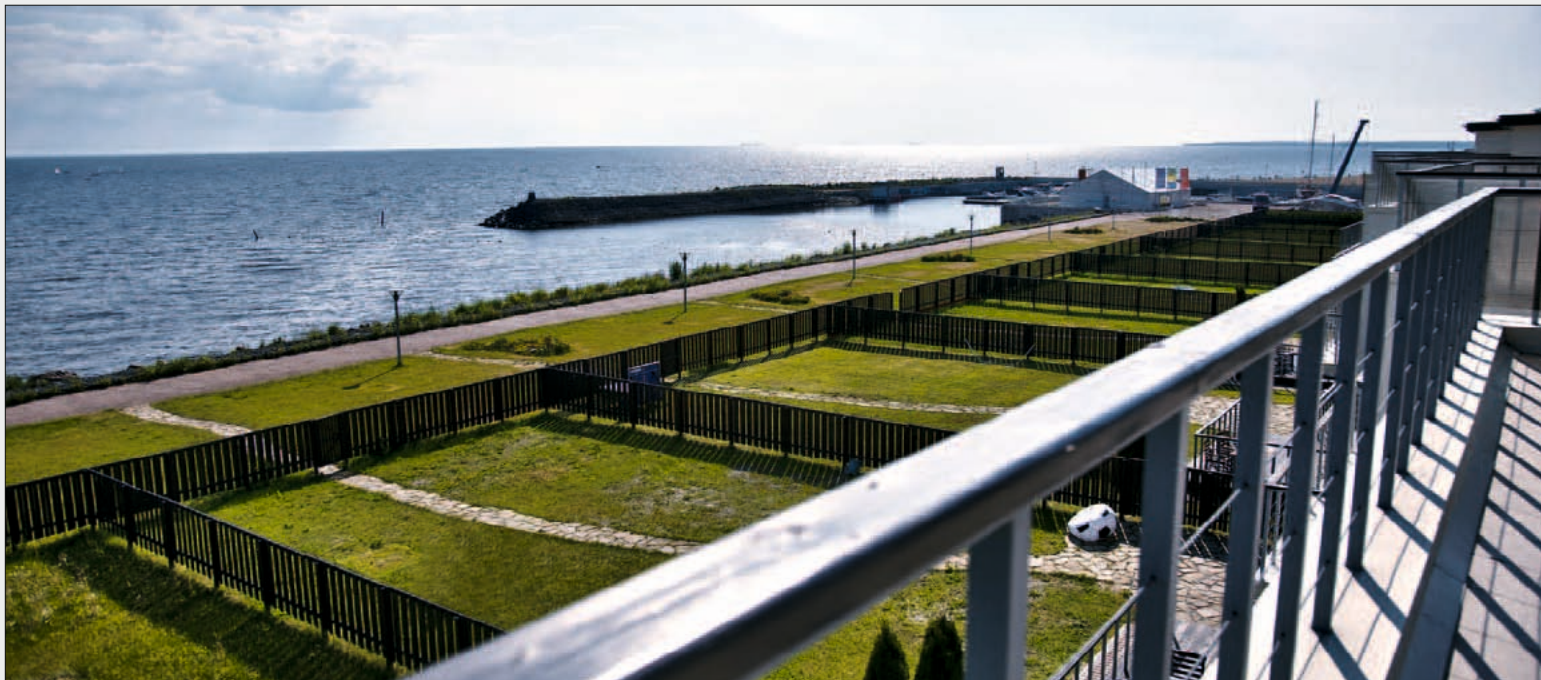
В остальном пользоваться ковшиками удобно, мне они показались прочнее и лучше тех, что у меня были раньше. Если вы вынуждены экономить место в шкафах на камбузе и не против каждый раз решать головоломку по сборке ковшиков воедино, то это

прекрасный выбор. На посуду действует пожизненная гарантия производителя, ее можно мыть в посудомоечной машине и применять на плитах любого типа, включая индукционные. Лестер МакКарти
ИНТЕРНЕТ: www.stellarcookware.co.uk



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

Дом на берегу Финского залива



В Зеленогорске на территории загородного курорта «Терийоки», на берегу Финского залива расположен коттедж общ. пл. 240 кв.м. с прямым выходом к воде. С террасы (пл. 100 кв.м) на крыше открывается панорамный вид на акваторию залива,

марину и Зеленогорский парк отдыха. Функциональная планировка включает в себя — гостиную-столовую с действующим дровяным камином, кабинет, гостевой с/у и хозяйственные помещения на первом этаже, три спальни с отдельными ванными комнатами и гардероб-

ными на втором. Приобретая коттедж на берегу залива, Вы покупаете не только дом, но и получаете возможность пользоваться всей инфраструктурой курорта «Терийоки» (два ресторана, SPA-комплекс и гостиничное обслуживание 24 часа в сутки). **65 000 000 руб.**

Санкт-Петербург • Набережная реки Мойки, 24 • +7 (812) 244 09 44 • www.evspb.ru



ENGEL & VÖLKERS®

Дома с выходом к воде



Шлиссельбург, Кировский район

Коттедж пл. 320 кв.м. в клубном поселке на берегу Ладожского озера. Собственный причал, участок 20 соток. SPA-комплекс с бассейном. **150 000 000 руб.**



Тарховка, Курортный район

Деревянный коттедж пл. 195 кв.м. на берегу озера Разлив, участок 18 соток, баня 100 кв.м., зона барбекю, оборудованный пирс. **105 000 000 руб.**



«Медное Озеро», Всеволожский район

Резиденция в клубном поселке на берегу Медного Озера. Дом 258 кв.м. на участке 43,5 сотки, первая линия, гостевой дом, гараж. **100 000 000 руб.**



Сестрорецк, Курортный район

Земельный участок на первой линии Финского залива в «Золотом Треугольнике», площадь 27 соток, сосновый бор. Газ, вода, электричество. **92 000 000 руб.**



«Медное Озеро», Всеволожский район

Коттедж в клубном поселке, рассчитанном на узкий круг статусных жителей, пл. 411 кв.м, участок 29 соток, вид на озеро. **90 000 000 рублей.**



Новое Комарово, Выборгский район

Загородный дом 358 кв.м., 50 м до Финского залива, закрытый поселок на 9 домов. Участок 20 соток, бассейн, баня. **83 000 000 рублей**



Шлиссельбург, Кировский район

Два особняка пл. 770 кв.м. и 318,8 кв.м. под ч/о в клубном поселке на берегу Ладожского озера, причал, участки 39 и 20 соток. **55 000 000 и 20 700 000 руб.**



«Золотые Пески», Выборгский район

Эксклюзивный видовой участок на берегу Финского залива. 20 соток, сосны, выход на песчаный пляж, все коммуникации, охрана. **20 000 000 руб.**



Решино, Курортный район

Апартаменты в элитарном комплексе Crystal. Площадь 80 кв.м. и 128 кв.м. Панорамный вид на Финский залив. **10 484 000 и 25 037 000 руб.**

Санкт-Петербург • Лахтинский пр., 129А • +7 (812) 244 64 11 • www.evzagorod.ru



ENGEL & VÖLKERS®



Агент Sevenstar Yacht Transport B.V. в России - Velero Transport Ltd.

С.-Петербург, Набережная Мартынова 92, бизнес центр "Морской Яхт Клуб", оф. 3-3
Тел. +7 (812) 448 65 59, +7 (495) 225 44 50, Моб: +7 (921) 90 99 333

www.sevenstar.ru www.yacht-transport.ru

Регистр



Система подвески тендера SNAP DAVITS™

SNAP DAVITS™

- Обеспечивает легкое и надежное крепление тендера
- Экономит место на транцевой платформе
- Не портит эстетику внешнего вида яхты

Крепления SNAP DAVITS™ входят в набор стандартного оборудования шведских моторных круизеров Nord West.

ПОЖИЗНЕННАЯ ГАРАНТИЯ!

Официальный дистрибьютор в России
Компания Marineproof
www.marineproof.com

MARINETEK
SPB

Сделано в России

ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ПРИЧАЛЫ MARINETEK НА РЕКАХ, ОЗЕРАХ И ВОДОХРАНИЛИЩАХ

- Деревянные понтоны на пластиковых поплавках от 1 890 Евро*
- Деревянные понтоны на бетонных поплавках от 5 620 Евро*
- Бетонные понтоны от 10 000 Евро*
- Освещение, сервисные колонки, лестницы для купания, буи, швартовные пальцы, утки и кнехты

* Индивидуальные причалы включают понтон и переходный трап.
Указанная цена включает НДС. Условие поставки – склад в Санкт-Петербурге

ЗАО «Маринетек СПб»
Санкт-Петербург, Средний пр. 88
БЦ «Балтис Плаза», офис 335
Тел./факс (812) 438 777 8

RUSSIA@MARINETEK.NET
WWW.MARINETEK.NET



УВЕРЕННОСТЬ В УНИКАЛЬНОСТИ!

Aquador 32С — флагман



НОВИНКА СЕЗОНА 2012

Aquador 35C



AQUADOR

Только у нас единство уникальных черт
современного дизайна:

- закрытый пост управления
- сдвижные боковые двери
- бортовые проходы
- VIP-интерьеры и отделка

Мы — элита скандинавского
судостроения!

HARDTOP MARINE
St. Petersburg Russia 1998

Санкт-Петербург, тел. (901) 315-4578, (911) 743-4181
(921) 771-1779, факс (812) 421-1225

www.aquadorboats.ru, www.htmarine.ru

Всегда в России — весь модельный ряд

Aquador 32C



ДЛИНА 9,70 м
ШИРИНА 3,45 м
МОЩНОСТЬ 285-440 л.с.
СТОИМОСТЬ 178454 €

Aquador 28C



ДЛИНА 8,80 м
ШИРИНА 3,10 м
МОЩНОСТЬ 310-350 л.с.
СТОИМОСТЬ 130448 €

Aquador 25WAe



ДЛИНА 7,70 м
ШИРИНА 2,85 м
МОЩНОСТЬ 170-270 л.с.
СТОИМОСТЬ 76002 €

Aquador 25C



ДЛИНА 7,70 м
ШИРИНА 2,85 м
МОЩНОСТЬ 170-260 л.с.
СТОИМОСТЬ 87385 €

13 659 330 руб.



323

Длина 10.59 м
Ширина 3.23 м
Mercruiser 8.2
HO BRAVO 3
2•430 (Hp)

11 413 320 руб.



303

Длина 9.60 м
Ширина 3.02 м
Mercruiser 8.2
BRAVO 3
2•380 (Hp)

5 150 000 руб.



243

Длина 7.29 м
Ширина 2.59 м
Mercruiser 8.2
HO BRAVO 3
430 (Hp)

4 870 000 руб.



276

Длина 8.38 м
Ширина 2.59 м
Mercruiser 8.2
HO BRAVO 3
430 (Hp)

4 604 425 руб.



242

Длина 7.90 м
Ширина 2.59 м
Mercruiser 8.2
BRAVO 3
380 (Hp)

3 302 490 руб.



222

Длина 7.11 м
Ширина 2.59 м
377 Mercruiser
BRAVO 3
320 (Hp)

5 154 750 руб.



A25

Длина 7.77 м
Ширина 2.59 м
Mercruiser 8.2
HO BRAVO 3
430 (Hp)

2 384 990 руб.



200

Длина 5.90 м
Ширина 2.54 м
Mercruiser 4.2
BRAVO 3
220 (Hp)

4 261 260 руб.



230
WSS

Длина 7.31 м
Ширина 2.59 м
Mercruiser 8.2
HO BRAVO 3
430 (Hp)

43 Sport Bridge

SILVERTON
YACHT

Двигатель: 2 x Volvo Penta
 D6 IPS 500 (370 л.с.)
 Длина, м: 13,23
 Ширина, м: 4,37
 Водоизмещение, кг: 12 712
 Осадка, м: 1,04
 Топливный бак, л: 1 628
 Бак для воды, л: 447
 Фекальный бак, л: 151
 Количество кают: 2
 Спальных мест: 6
 Окраска: белый
 Два поста управления:
 нижний и верхний.
 Тент на флайбридже
 с улучшенным обзором,
 тент в кокпите.



19 900 000 руб.

в Москве



АДМИРАЛ
МАРКЕТ МАРИН



Эксклюзивный дистрибьютор на территории России
 (495) 925-77-06 www.admiral-group.ru

CROWNLINE

315 SCR



6 000 000 руб.

в Москве

Длина, м: 8,74
 Ширина, м: 2,59
 Двигатель: MerCruiser Twin 496
 MPI Bravo III, 2x375 л.с.
 Пассажировместимость, чел: 9
 Вес, кг: 4536 - 4672
 Топливный бак, л: 526
 Осадка с подп. колодкой, см: 71
 Осадка с опуц. колодкой, см: 102
 Килеватость: 23 градуса
 Подмостовой габарит, м: 2,64
 Цвет: белый / синий
 Интерьер "Морские Звезды",
 электронное управление
 "Газ-реверс" комплект "Удобный",
 мессератор, преобразователь 220В.



ABSOLUTE *from Italy*

40 – 40 FLY – 42 – 43 – 43 FLY – 47 – 50 FLY – 52 – 53 – 64 – 70



Absolute 43 FLY

Длина 13,65 м. Ширина 4,15 м.



Absolute 50 FLY

Длина 16,55 м. Ширина 4,65 м.



Absolute 53

Длина 16,55 м. Ширина 4,65 м.



Absolute 64

Длина 20,36 м. Ширина 5,15 м.



Absolute 70

Длина 22 м. Ширина 5,45 м.

РЕКЛАМА

ROYALE  **MARINE**

Эксклюзивный дистрибьютор на территории РФ и СНГ

г. Москва, ROYAL YACHT CLUB,
Ленинградское шоссе, дом 39, стр. 7
Тел: +7 495 795-00-05
www.absoluteyachts.ru

AQUATECHNICA

AZIMUT 62



Год	2008
Длина	19.06 м
Ширина	4.9 м
Осадка	1.53 м
Двигатели	2 x CAT 1015 л.с.
Кол-во кают	2
Моточасы	500
Цена	1 300 000 €
Местонахождение	Москва

AZIMUT 42



Год	2003
Длина	13.21 м
Ширина	4.21 м
Осадка	1.12 м
Двигатели	2 x CAT 3196 DITA 375
Кол-во кают	3
Моточасы	320
Цена	400 000 \$
Местонахождение	Москва

AZIMUT 43



Год	2008
Длина	12.90 м
Ширина	4.22 м
Осадка	1.15 м
Двигатели	2 x Cummins 5,9 QSB 480 л.с.
Кол-во кают	2
Моточасы	190
Цена	490 000 €
Местонахождение	Москва

AZIMUT 55



Год	2006
Длина	17.51 м
Ширина	4.75 м
Осадка	1.39 м
Двигатели	2 x CAT C12 710 л.с.
Кол-во кают	3+1
Моточасы	650
Цена	650 000 €
Местонахождение	Москва

FAIRLINE Phantom 46



Год	2006
Длина	14.02 м
Ширина	4.32 м
Осадка	1.12 м
Двигатели	2 x Volvo Penta 475 л.с.
Кол-во кают	3+1
Моточасы	350
Цена	310 000 €
Местонахождение	Хорватия

AZIMUT 50



Год	2009
Длина	16.02 м
Ширина	4.55 м
Осадка	1.21 м
Двигатели	2x715 л.с CAT C12
Кол-во кают	3+1
Моточасы	300
Цена	550 000 €
Местонахождение	Кипр

AZIMUT 55



Год	2007
Длина	17.51 м
Ширина	4.75 м
Осадка	1.23 м
Двигатели	2 x 715 л.с. CAT C12
Кол-во кают	3+1
Моточасы	292
Цена	630 000 €
Местонахождение	Франция

AZIMUT 80



Год	2008
Длина	25.34 м
Ширина	5.8 м
Осадка	1.8 м
Двигатели	2x1570 MHP CAT C30
Кол-во кают	4+экипаж
Моточасы	300
Цена	2 200 000 €
Местонахождение	Хорватия

Sealine SC35



Год	2011
Длина	11.00 м
Ширина	3.70 м
Осадка	0.95 м
Двигатели	2 x Volvo - Penta D4 300 л.с.
Кол-во кают	2
Моточасы	500
Цена	330 000 €
Местонахождение	Москва

С НАМИ ЛЕГКО!



VOLVO PENTA

www.volvopenta.ru



Targa®

The 4×4 of the sea

Targa 42/44
безальтернативный выбор

**Морские внедорожники – непревзойденные
в своем классе**

«Targa 42/44»



«Targa 37»



«Targa 35»



«Targa 33»



«Targa 32»



«Targa 30»



«Targa 27»



«Targa 25»



«Targa 23»



HARDTOP  **MARINE**
St. Petersburg Russia 1998

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ.
Санкт-Петербург, тел. (901) 315-4578, (911) 743-4181
(921) 771-1779, факс (812) 421-1225
www.targaboats.ru, www.targa.fi, htmarine@mail.ru

Azimut 62, 2008



Длина	19.68 м	Двигатель	CAT C18
Ширина	5.06 м	Мощность	2x1015 л.с.
Осадка	1.5 м	Наработка	700 м.ч.
Каюты	4	Стоимость	1.250.000 EUR
Спальных мест	8		

Российский флаг. Яхта находится в России.

Princess 85MY, 2009



Длина	25.93 м	Двигатель	MTU 12V2000M93
Ширина	6.30 м	Мощность	2 x 1800 л.с.
Осадка	1.65 м	Наработка	200 м.ч.
Каюты	4 + 2 crew	Стоимость	3.100.000 GBP
Спальных мест	8 + 3 crew		

Английский флаг. Яхта находится в Финляндии.

Sunseeker Portofino 47, 2007



Длина	14.95 м	Двигатель	Volvo Penta D9
Ширина	4.3 м	Мощность	2 x 575 л.с.
Осадка	1.2 м	Наработка	400 м.ч.
Каюты	2	Стоимость	499.000 EUR
Спальных мест	4		

Российский флаг. Яхта находится в России.

Fairline Targa, 2003



Длина	12.75 м	Двигатель	Volvo Penta KAD-300
Ширина	3.69 м	Мощность	2x300 л.с.
Осадка	0.9 м	Наработка	650 м.ч.
Каюты	2	Стоимость	295.000 USD
Спальных мест	4		

Российский флаг. Яхта находится в России.

Mondo Marine VILLA REIS, 2008



Длина	39.40 м	Двигатель	MTU 12V2000M91
Ширина	8.80 м	Мощность	2 x 1500 л.с.
Осадка	2.33 м	Наработка	150 м.ч.
Каюты	5 + 4 crew	Стоимость	6.500.000 EUR
Спальных мест	10 + 7 crew		

Итальянский флаг. Яхта находится в Италии.

Apremare Maestro 65, 2007



Длина	20.16 м	Двигатель	MAN V12
Ширина	5.70 м	Мощность	2 x 1550 л.с.
Осадка	1.55 м	Наработка	40 м.ч.
Каюты	2	Стоимость	1.800.000 EUR
Спальных мест	4 + 1 crew		

Английский флаг. Яхта находится в Италии.

ООО "ЯХТ-Трейд", Москва, Ленинградское шоссе, 39

тел.: +7 (495) 727 11 00, +7 (985) 201 01 01

e-mail: brokerage@nordmarine.ru

web: www.nordmarine.ru

ПРОДАЖА | TRADE IN

Princess 58, 2008



Длина	17.83 м	Двигатель	Volvo D12
Ширина	4.83 м	Мощность	2x775 л.с.
Осадка	1.27 м	Наработка	230 м.ч.
Каюты	4	Стоимость	1.100.000 GBP
Спальных мест	8		

Российский флаг. Яхта находится в России.

Princess 21M, 2005



Длина	21.56 м	Двигатель	MAN D2842LE404
Ширина	5.55 м	Мощность	2 x 1300 л.с.
Осадка	1.57 м	Наработка	560 м.ч.
Каюты	4 + 1 crew	Стоимость	2.300.000 USD
Спальных мест	7 + 2 crew		

Российский флаг. Яхта находится в России.

Princess 67, 2006



Длина	20.75 м	Двигатель	MAN V101100CRM
Ширина	5.23 м	Мощность	2 x 1100 л.с.
Осадка	1.37 м	Наработка	765 м.ч.
Каюты	3 + 1 crew	Стоимость	1.800.000 USD
Спальных мест	5 + 2 crew		

Российский флаг. Яхта находится в России.

Azimut 68, 2001



Длина	21.6 м	Двигатель	2 X MAN D12
Ширина	5.40 м	Мощность	2 x 1050 л.с.
Осадка	1.45 м	Наработка	1300 м.ч.
Каюты	4 + 1 crew	Стоимость	690.000 EUR
Спальных мест	8 + 2 crew		

Российский флаг. Яхта находится в России.

Bandido 75, 2009



Длина	23.67 м	Двигатель	2 X MAN Diesel
Ширина	6.47 м	Мощность	2 x 560 л.с.
Осадка	1.93 м	Наработка	400 м.ч.
Каюты	4 + 1	Стоимость	2.550.000 EUR
Спальных мест	7 + 1 crew		

Яхта находится в Испании.

Timmerman 25M Exodus, 2010



Длина	25.65 м	Двигатель	2 X Caterpillar C7 DITA SCAC
Ширина	6.56 м	Мощность	2 X 315 л.с.
Осадка	1.64 м	Наработка	0 м.ч.
Каюты	4+2	Стоимость	3.900.000 EUR
Спальных мест	8+4 crew		

Российский флаг. Яхта находится в России.

N NORDMARINE



Зов о помощи

КАПИТАН УИЛЬЯМ СИМПСОН: *Получив экстренный вызов по радио, наша парусно-моторная яхта стала участницей спасательной операции у побережья Мексики.*

В конце февраля прошлого года в судовой радиации раздался тревожный женский голос. «Мой муж потерялся на маленькой шлюпке», — объяснила она. В первый момент я подумал, что это случилось на защищенной якорной стоянке, поскольку в тот день даже представить себе не мог кого-то в открытом море. Погода в Калифорнийском заливе была отвратительная: скорость ветра достигала 40–45 узлов, а четырехметровые волны катили друг за другом на расстоянии около 17 метров.

Я ответил на вызов и был потрясен услышанным: женщина находилась на 46-футовой яхте *Blue* в пяти милях восточнее нашей стоянки в Эль Кардональ. Ее лодка направлялась в Ла Паз, что в мексиканском штате Байя Калифорния Сур. Мэгги осталась на борту с престарелой матерью, мучившейся приступами «морской болезни». Их 16-футовая надувная шлюпка-RIB, буксируемая за яхтой, была готова оторваться, и мы предположили, что муж Мэгги Невиль (капитан) перелез в нее, чтобы закрепить, и в этот момент динги отвязалась. Когда Мэгги оглянулась, мужа уже не было не только на яхте, но и нигде в поле зрения.

Я постарался успокоить ее и разузнать как можно больше, посоветовал положить лодку в дрейф и высматривать Невилья. У него должна была быть портативная радиация, но связаться с ним никто не мог, и я заподозрил, что он оказался в воде.

Экипаж парусной яхты *Rutea*, слышавший наши переговоры на якорной стоянке в Калета Партида в нескольких милях от нас, помогал поддерживать постоянную связь и пообещал связаться с мексиканскими ВМС или береговой охраной США, чтобы начать операцию по спасению.

Вскоре с *Rutea* сообщили, что, несмотря на наличие мощной радиостанции с боковой полосой частот, попытка выйти на связь не удалась. Поскольку до темноты оставалось не так много времени, я воспользовался спутниковой связью Iridium и позвонил спасателям в Сан-Диего. К поискам приступили корабли береговой охраны США, мексиканских ВМС и капитан порта Ла Паз. Мексиканцы выслали к месту происшествия еще и вертолет, и около двух часов пополудни я уже видел их занятыми поиском в море.



Команда *Blue* попала в беду, оказавшись в море во время шторма

**Справа: Невиль и Мэгги Хэнсен снова вместе
Внизу: Капитан Билл решил отправиться на своей парусно-моторной яхте *Iron Maiden* на поиски Невилья**



Мы не знали, оставался ли Невиль в шлюпке, и волновались, что его смыло за борт!

Правда, в штормовых условиях это скорее походило на поиск иголки в стоге сена. Я посоветовался с супругой Лорой насчет нашего участия, хотя для подготовки моей лодки *Iron Maiden* к выходу в море требовалось время. Мы рассудили, что, случись подобное со мной, Лора привлекла бы к поискам всех, кого можно, и, невзирая на опасную обстановку, решили оказать помощь.

Едва выйдя из-под защиты острова, мы поразились, насколько ужасной была погода. Волна за волной обрушивались на трехметровый форштевень нашей яхты, которая в этот момент больше напоминала подводную лодку. Рассчитав, что ветер и течение, скорее всего, отнесут Невилья к югу, мы проложили параллельный курс с внешней стороны от предполагаемой линии дрейфа и направились в открытое море. Мы шли лагом к волне и штормовому северному ветру и наконец достигли точки, откуда можно было повернуть на юг и начать поиск. Высокие белые гребни волн



затрудняли сканирование океана, и мы уже стали думать, что Невиль потерялся именно из-за этого.

Пройдя еще четыре мили на юг, мы услышали по радио, что мексиканским морякам удалось найти шлюпку с живым и невредимым Невилем в пяти милях от нашего местоположения. Вне себя от радости мы немедленно сменили курс и направились под прикрытие острова на якорную стоянку Калета Партида, находившуюся на расстоянии восемь с лишним миль.

День выдался сумасшедший. Попытка помочь в поисках, возможно, была безрассудной, но, к счастью, все закончилось благополучно. Этот случай напомнил нам об опасности плавания в штормовом море, и когда экипаж *Rutea* пригласил нас по радиации на ужин, мы согласились, зная, что вечер пройдет за оживленным обсуждением сегодняшних драматических событий. **IMBY**

C-27 Family Cruiser



« За каждым катером Hydrolift
стоят серьезные научные
исследования и прорывные
технологии, устанавливающие
новые стандарты в индустрии.
Иновационный дизайн каждой
детали придает этим катерам
не только впечатляющий
внешний вид, но и определяет их
скоростные качества, характер,
управляемость, комфорт
и безопасность.
Это настоящие гоночные катера,
отлично приспособленные для
спокойного отдыха »

BARD EKER

БАРД ЭКЕР, создатель суперкаров
Koenigsegg, владелец верфи Hydrolift.



Jonacor
marine

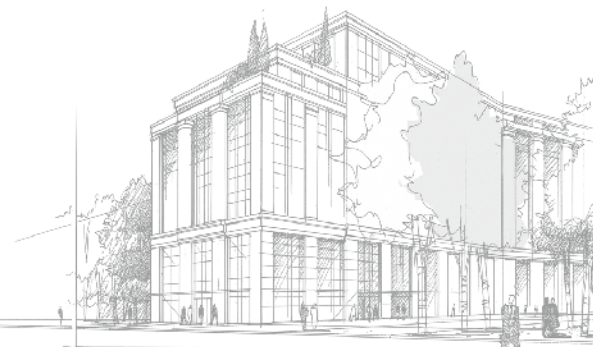
Официальный дилер в России:
+7 812 702 47 70
+7 812 909 56 55
info@jonacor-marine.ru
www.jonacor-marine.com
Санкт-Петербург, Песочная наб., 18



АЛЕКСАНДРИЯ

ЭЛИТНЫЙ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС

НОВГОРОДСКАЯ, 23



КАПИТАЛ БУДУЩИХ ПОКОЛЕНИЙ

ПЕРВЫЙ ПРОЕКТ ИЗВЕСТНОГО ИСПАНСКОГО АРХИТЕКТОРА РИКАРДО БОФИЛЛА В ПЕТЕРБУРГЕ



«Александрия» – элитный жилой комплекс в центре Петербурга, обращенный фасадом к Смольному собору.

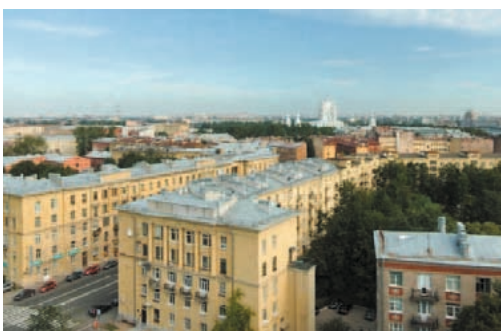
Жизнь в «Александрии» позволяет иметь все и всегда под рукой – бизнес, досуг и любимое хобби. Угадать тенденции, стать первым, кто уже сегодня инвестирует в перспективный квартал, такова судьба тех кто будет жить в «Александрии».



- Богатая инфраструктура дома
- Квартиры от 40 м² до 200 м²
- Благоустроенный внутренний двор-терраса
- Подземный отапливаемый паркинг
- Панорамные виды на Смольный и Неву
- Эксклюзивный дизайн холлов



Ипотека | Рассрочка 0% | Зачет жилья



Виды из окон