

МОТОРВОАТ & YACHTING

ЯХТА НОМЕРА CUSTOM LINE 100

СВЕРХНОВАЯ ЛОДКА ДЛЯ ПОБЕДИТЕЛЕЙ



ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

- PRINCESS 32M
- SUNREEF 70
- AZIMUT 45
- MOODY 45 DECKSALON
- BENETEAU SWIFT TRAWLER 44
- LAKY VERF ПАТРУЛЬНЫЙ КАТЕР
- SAGA 415
- NORD STAR 40 PATROL
- HYDROLIFT S24

ТЕМА НОМЕРА

ЯХТЫ БЕЗ ГРАНИЦ
Эксплореры и траулеры

МАРШРУТЫ И КРУИЗЫ

КАРИБЫ
БАЙКАЛ
НОРВЕГИЯ

ISSN 2077-8236
9 772077 823783
11009

NISSAN PATROL ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА БОРТ

SHIFT_the way you move



- Двигатель V8 мощностью 405 л. с., 560 Нм, 7АКПП
- Система полного привода ALL MODE 4x4
- Инновационная климатическая система с функцией «воздушный занавес»
- Единая мультимедийная консоль с 8-дюймовым сенсорным дисплеем, жестким диском, навигацией и акустической системой премиум-класса BOSE®
- Система помощи при парковке с камерой кругового обзора
- Адаптивный круиз-контроль с функцией удержания в заданной полосе движения
- Система стабилизации поперечных кренов¹

www.nissan.ru



Обладатель премии «Золотой Клаксон-2010»
в номинации «Полноразмерный
внедорожник»

NISSAN FINANCE²
«защищенный кредит»

СЛУЖБА ПОДДЕРЖКИ КЛИЕНТОВ
☎ 8 800 200 59 90

NISSAN ASSISTANCE³
ПОМОЩЬ НА ДОРОГЕ

¹ Перечисленные опции входят не во все комплектации. ² Услуги по кредитованию по программе NISSAN FINANCE предоставляются ЗАО ЮниКредит Банк (ген. лицензия ЦБ РФ №1). Услуги по программе страхования «Защищенный кредит» предоставляются ЗАО «АЛИКО» (лицензия С № 3256 77, выдана ФССН РФ) и ЗАО «ЭРГО Русь» (лицензия С № 0177 78, выдана ФССН РФ).

³ Первичная техническая помощь на дороге, эвакуация до ближайшего дилерского центра.

Изображенный автомобиль может отличаться от поставляемых для продажи по внешнему виду.

КЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

В каждом выпуске МВУ я рассказываю о чем-то, на мой взгляд, важном и значимом, что произошло со времени выхода предыдущего номера журнала. Событий много: появились новые лодки, выпустили новое оборудование, чему посвящено немало страниц журнала. Но если говорить о действительно важных событиях, то их два.

Первое — крушение «Булгарии». Оно обнажило сразу кучу проблем, известных и прежде, но теперь живо обсуждаемых в народе. Оказывается, круизный флот в России ветхий (по большей части), люди циничные и алчные (не все, конечно), специалисты неграмотные (некоторые). Сейчас пройдут тотальные проверки судов, закончится следствие, найдут и накажут виновных... И, боюсь, успокоятся до следующей (не дай Бог!) «Булгарии». Но вопросами безопасности на воде следует заниматься ежедневно и ежедневно, и эту тему я считаю одной из важнейших для журнала.

Второе событие внушает оптимизм. В июле Президент РФ Д. А. Медведев подписал указ, допускающий яхты под иностранными флагами в российские внутренние воды. Эпохальное решение, о необходимости которого твердило большинство яхтсменов, принято! А прежде чего ж не пускали? Путей проникновения шпионов и контрабанды в наши суверенные акватории и без яхт достаточно. Безопасность поголовно застрахованных иностранных яхтсменов и их лодок мало кого волнует. Значит, дело в другом. Среди «другого» не последнее место отвожу запущенности прибрежных территорий вдали от «очагов цивилизации», где никакой яхтенной инфраструктуры отродясь не было, а ступавшая там нога человека не больно-то щадила природу, мать нашу. И то, что увидят тысячи западных яхтсменов, рвущихся в нашу глубинку, сильно не совпадает с «парадным портретом» страны.

Так что, уважаемые читатели, раз уж к нам собираются гости — в доме придется прибрататься или даже сделать ремонт. Это хорошо. Когда-то ведь надо начинать!

До встречи!

Главный редактор
Зарий Черняк



Вопросы безопасности относятся к наиболее важным темам журнала

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Траулеры и эксплореры становятся все более популярными и предполагают совершенно особенный стиль отдыха на воде
с. 68



Парусный раздел МВУ — наиболее интересные яхты и регаты
с. 154-165

Путешествия и тесты МВУ: Байкал и другие, самые впечатляющие акватории России
с. 104



Научившись хорошо управлять лодкой, вы избавите себя и других от множества проблем
с. 190



N NORDMARINE ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ PRINCESS YACHTS В РОССИИ · www.princess.ru
Москва, Рочдельская ул., 11/5 стр. 1; тел.: +7 (495) 727-11-00; e-mail: info@nordmarine.ru

Санкт-Петербург: "Норд-Стар", +7 (812) 325-55-32
Самара: "Роял Марин", +7 (927) 207-21-97
Саратов: "Маяк", +7 (8452) 43-22-55
Ростов-на-Дону: "Георг Марин", +7 (863) 227-81-22
Волгоград: "Н2О", +7 (8442) 24-04-15

Тольятти: "Меридиан", +7 (8482) 48-17-33
Новороссийск, Краснодар, Сочи: "Наутика", +7 (8617) 71-34-24
Нижний Новгород: "Проект Принцесса", +7 (831) 415-33-31
Казань: "Динара Марин", +7 (843) 518-08-67
Казахстан, Алматы: "Автотаун", +7 (727) 315-05-05

Динамичные моторные яхты с флайбриджем и спортивные яхты V-класса от 42 до 130 футов · www.princessyachts.com



**PRINCESS**

A member of the Moët Hennessy Louis Vuitton family

LADY BRITT
Feadship, 2011, 63 м



САМЫЙ ВПЕЧАТЛЯЮЩИЙ ФЛОТ МЕГАЯХТ ДЛЯ ЧАРТЕРА

МОСКВА (495) 786 05 55

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ (812) 961 98 24

www.edmistoncompany.ru

КУПЛЯ-ПРОДАЖА ЧАРТЕР МЕНЕДЖМЕНТ СТРОИТЕЛЬСТВО



PARSIFAL III
Perini Navi, 2005, 54 m



UTOPIA
Feadship,
2004/2007, 72 m



EDMISTON

GALEON

780 CRYSTAL ХРУСТАЛЬНАЯ МЕЧТА



260 CRUISER | 290 FLY | 325 HARDTOP SPORT | 325 OPEN | 340 FLY | 350 HARDOP COUPE | 385 HARDTOP SPORT | 385 OPEN

info@navode.ru | <http://www.navode.ru>

ALPHA YACHTS

Роскошь. Оптом и в розницу.



РЕДОЛМА

390 FLY | 390 HARDTOP | 440 FLY | 530 FLY | 530 HARDTOP | 640 FLY | 700 RAPTOR | 700 SKYDECK | **780 CRYSTAL**

Альфа Яхты, Москва: +7 (495) 642 23 22; +7 (495) 798 37 20; +7 (495) 728 33 33

СОДЕРЖАНИЕ

Сентябрь–октябрь 2011



44



34



30

20 СО СТАПЕЛЯ

Azimut 88; Azimut 62S Italia; Princess 60; эксплореры BSY; Apreamare Maestro 56; Apreamare Smeraldo 45; Azimut 40; Regal 28 Express; Galeon 780 Crystal; Jeanneau NC9

30 НОВЫЕ СУПЕРЯХТЫ

CRN Dislopen; Sanlorenzo *Scorpion*, *Santa Anna*, *Reve d'Or*; Moonen *Crystal*; Moonen 42 *Sophia III*

24 СОБЫТИЯ

Верфь Fairline сменила владельцев; Конференция «Санкт-Петербург — морская столица России»; Новый флагман Burgess; *Eclipse* — сдается в чартер?; Яхта с мотором от Infiniti; Azimut Day в ресторане Vodный



20 56

CAPTURE THE DREAM.



—45—

Private Suite

WWW.AZIMUTYACHTS.RU

AZIMUT
YACHTS



ULTRAMARINE

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ООО «УЛЬТРА МАРИН»
МОСКВА, ЛЕНИНГРАДСКОЕ ШОССЕ, Д. 39, СТ. 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

68



44 ВЫСТАВКИ

Осенние боат-шоу в Европе:
Саутгемптон, Канны, Монако, Генуя

76 ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ СУПЕРЯХТЫ

Семь примечательных яхт-эксплореров

52 ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ

Дэвид Кроссланд о разводке мостов на Лекфасе; Сергей Шадрин: где держать яхту зимой; Дэвид Марш: IPS — одиночка?; Дмитрий Самойлов: иностранные флаги на реках и озерах России

126 SUNREEF 70

Моторный катамаран, способный совершить кругосветное плавание

130 ПАТРУЛЬНЫЙ КАТЕР 13M

Тест новой модели компании Laky Verf

LAND ROVER
3 ГОДА
ГАРАНТИИ



НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

АЗАРТ ДВИЖЕНИЯ К ЛУЧШЕМУ. КРЕДИТ 0%*



1-я Магистральная ул., 13
Горьковское ш., 2 км от МКАД
Профсоюзная ул., 57
29 км МКАД (внешняя сторона)

(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: валюта кредита рубль, процентная ставка в кредитном договоре с банком – 9,5%. Размер единовременной комиссии за выдачу кредита 6000 рублей либо 3000 рублей 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. Минимальная сумма кредита – 140 000 рублей. Максимальная сумма кредита – 4 800 000 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 06.07.11. 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.

**136 SAGA 415**

Представляем норвежский семейный круизер

142 NORD STAR 40 PATROL

Фототест финского катера-«внедорожника» в акватории Ладожского озера

166 ДОМ НА ВОДЕ

Отдыхаем на необычном судне на Волге

180 ГОТОВИМСЯ К ЗИМЕ

Сезон на исходе, пора подумать о том, как подготовить лодку к зиме

186 ЧТО ДЕЛАТЬ, КЭП?

Как выйти из положения, когда в топливном баке оказалось изрядное количество воды

186 ШКОЛА МВУ

Осваиваем нехитрые, но весьма важные навыки прокладки курса

190 АКАДЕМИЯ УАМАНА

Учимся правильно и безопасно управлять моторной лодкой

Это свобода



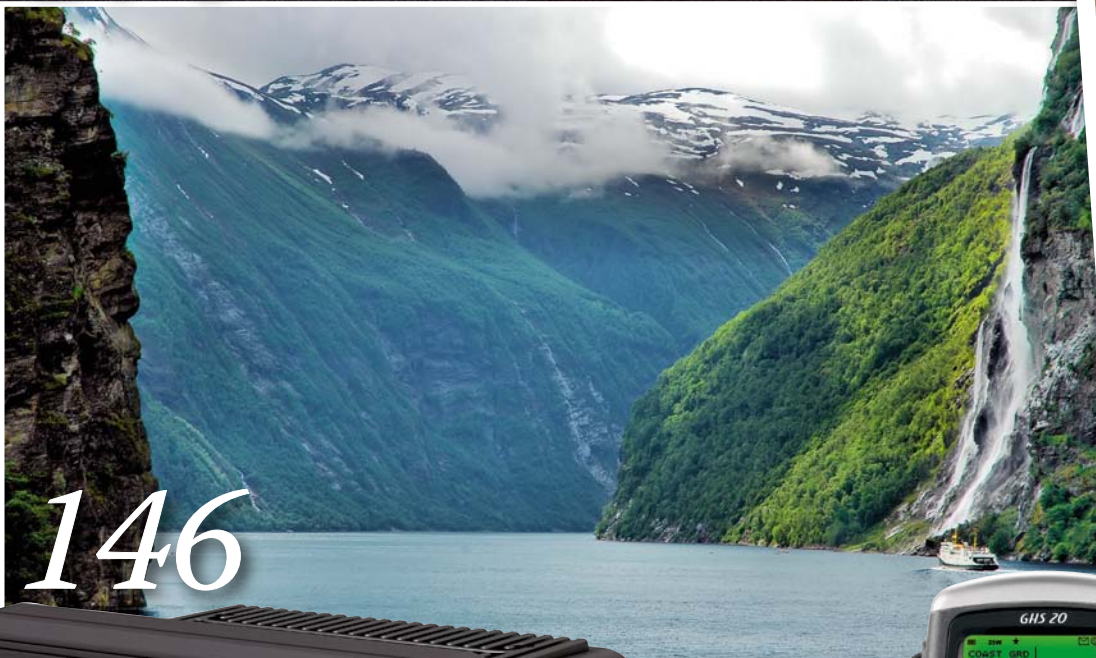
Подать заявку на оформление карты Imperia, а также уточнить дополнительную информацию по Программе Привилегий для клиентов Imperia Private Banking Вы можете на сайте www.imperia.rsb.ru или по телефону Службы Поддержки Клиентов +7 495 644 0 644 или 8 800 200 4 300.



170



176



146

193 ОДИН В ПОЛЕ ВОИН

Единственный двигатель на борту — экономия в ущерб надежности?

194 МЕХАНИКА

IPS 1050 на тестовом катере Volvo Penta и другие новые устройства

198 НАВИГАЦИЯ

Новинки рынка приборов навигации и связи

200 ОСМОС

Причины возникновения и методы борьбы с проблемой

204 ПРОВЕРЕНО МВУ

Опробовано и рекомендуется



194



РЕКЛАМА

F500 | F530 | F570 | F620 | F690 | **F720** | F750 | F800 | F870 | F881 | F881RPH | Altura 840

МИРИАДЫ ЗВЕЗД В НЕБЕ. И ТОЛЬКО ОДНА В ОКЕАНЕ.

Вкус безграничной свободы — вот что дает жизнь в море, на борту яхты.
Каждый день, вкладывая душу и мастерство в наши яхты, мы делаем все,
чтобы вы разделили это чувство. Чистота линий, уникальные технологии ...
и безбрежный океан перед вами.
Есть ли лучший способ сбежать от повседневности?



PREMIUM YACHTS

Эксклюзивный дистрибьютор на территории России и стран СНГ +7 (495) 741 0003 www.premiumyachts.ru

MOTORBOAT & YACHTING

№5 (11) Сентябрь — Октябрь 2011

Published since 1904

МВУ Россия

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

Офис в Москве

Royal Yacht Club, 125212, Ленинградское шоссе, 39, стр. 7

Тел./факс +7 (495) 225-62-03

E-mail: info@mby.ru

Редакция и офис в Санкт-Петербурге

197022, Песочная наб., 18А

Тел./факс +7 (812) 244-24-07

Веб-сайт www.mby.ru

Twitter [mby_russia](https://twitter.com/mby_russia)

Электронная версия www.zinio.com

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору
в сфере связи и массовых коммуникаций

Свидетельство о регистрации СМИ

ПИ № ФС77-38759 от 28.01.2010

2010–2011 Copyright of IPC Media Limited. Все права защищены.

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: ac@mby.ru

Редактор Ольга Селезнева

e-mail: olga.selezneva@mby.ru

Корректор Виктория Голуб

Над номером работали

Авторы

Дмитрий Самойлов, Михаил Романов, Петр Шестаков, Мария Мошкина,
Александр Галкин, Игорь Сирин, Олег Семанов, Фрэнсис Хоуворт, Майкл
Хоуворт, Джек Хейнс, Дайан Бёрн, Сью Годдард

Колумнисты

Дмитрий Самойлов, Дэвид Марш, Сергей Шадрин,
Дэвид Кроссланд, Пэдди Томас

Фотографы

Владимир Гашнев, Роман Романишин, Игорь Дрёмин, Андрей Данилов,
Сергей Довгялло, Дмитрий Самойлов, Сергей Андреев,
Кари Вилем, Лестер МакКарти

Отдел рекламы

Директор по рекламе Андрей Аханьков

Тел. +7 (495) 729-97-40, e-mail: akhankov@mby.ru

Директор по работе с ключевыми партнерами

Дмитрий Гольшев e-mail: dg@mby.ru

Менеджер по рекламе

Юлия Кочина e-mail: office@mby.ru

Менеджер по маркетингу

Анастасия Фокина e-mail: af@mby.ru

Представительство журнала в Италии

Ediconsult Internazionale, Piazza Fontana

Marose 3 – 16123, Генуя, Италия.

Тел. +39 010 583 684 Факс +39 010 566 578

Распространение

Директор по дистрибуции

Дмитрий Макаров e-mail: dm@mby.ru

Тел. +7 (921) 973-87-12

Партнеры по распространению

«Сейлс» Москва, 2-ой Хорошевский проезд, д. 7
«ПрессХаус» Москва, Цветной б-р, д. 30, стр. 1
«Пресс-Логистик» Москва, Вятская ул., д. 49, стр. 2
«РитейлМедиагрупп» Москва, ул.1905 года, д. 7, стр. 1
«АПП-МК-Подписка» Москва, ул.1905 года, д. 7, стр. 1
«Кардос» Москва, ул. Угрешская, д. 2, стр. 15
«Прессинфо» Москва, Ленинградский пр., д. 39, к. 9
«Нева-Пресс», Санкт-Петербург, ул. Белы Куна, д. 32, корпус 2
«Метропресс» Санкт-Петербург, ул. Миргородская, д. 1
«ПитерПресса» Санкт-Петербург, ул. Миргородская, д. 1
«Владпресса» Владивосток, ул. Адмирала Юмашева, д. 20 Б
«Апрель-Логистик» Екатеринбург, ул.Кислородная, д. 8 А
«Сегодня-Пресс-Байкал» Иркутск, ул. Декабрьских Событий, д. 119 А
«Газеты в магазины - Плюс» Калининград, ул. Емельянова, д. 230 Б
«Мир Прессы» Казань, ул. Короленко, д. 58 Б
«Юг-Медиа-Пресс» Краснодар, ул. Товарная ул., д. 7
«Шанс-Пресс» Нижний Новгород, ул. Ошарская, д. 95
«АРПИ «Сибирь» Новосибирск, ул. Немировича-Данченко, д. 104
«Пресса Поволжья» Саратов, пр. Строителей, д. 1, литер Г
«Азбука» Челябинск, ул. Худякова, д. 10

Подписка

Стоимость годовой подписки (6 номеров) — 1200 руб.
Подписка осуществляется через редакцию или веб-сайт
+7 (812) 244 24 07, www.mby.ru

Тираж 35 000 экз.

Цена свободная

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, если не указано обратное.

ВСЕ МЕЧТАЮТ О БУДУЩЕМ.
ЛИШЬ НЕМНОГИЕ УМЕЮТ
НАСЛАЖДАТЬСЯ ЖИЗНЬЮ ЗДЕСЬ И СЕЙЧАС.



PREMIUM YACHTS

Эксклюзивный дистрибьютор на территории России и стран СНГ +7 (495) 741 0003 www.premiaryachts.ru

PERSHING

BOOST YOUR VISION

MOTORBOAT & YACHTING

№5 (11) Сентябрь — Октябрь 2011

Published since 1904

MBY 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

Twitter [mbyipc](https://twitter.com/mbyipc)

Editorial

Editor Hugo Andreae
Deputy Editor Stewart Campbell
Production Editor Chantal Borciani
Technical Writer Jack Haines
Technical Writer Greg Copp
Staff Writer Sue Goddard
Technical Editor David Marsh
Art Julie Bennet & Paul Carpenter
Custom Yacht Editor Alan Harper
Chief Photographer Lester McCarthy
Photographer Graham Snook
Editorial Artist Maggie Nelson
Website Editor Natalie Davies

Publishing Team

Publishing Director Simon Owen
Publisher Steve Kendall
Head of Marketing Richard Shead

Display Advertising and Trade Enquiries

Tel: +44 (0)20 3148 4900 Fax: +44 (0)20 3148 8523

Advertisement Manager Michael Wills
Deputy Advertisement Manager Stuart Duncan
Senior Sales Executive Bess Cullis
Senior Sales Executive Tim Hanson
Sales Executive Ben Leek
Production Supervisor Paul Quieros
Production Executive Mike Blatchford
Sales Administrator Carole Chandler

Обложка: Custom Line 100

Номер подписан в печать 22.08.2011
Отпечатано в Финляндии.
Типография Puna Musta Oy.
P.O.Box 99, Kosti Aaltosen tie 9,
Joensuu, 80140, Finland
www.punamusta.com

WALL STREET.
БЕЗ СТЕН. БЕЗ УЛИЦ.



CL124 | CL112 NEXT | CL100 | CL97 | NAVETTA 33 CRESCENDO | NAVETTA 26 CRESCENDO

Полная свобода, когда ты у руля и управляешь собственным миром.
Ferretti Custom Line — движение туда, где мечты становятся реальностью.
Элегантность стиля, изысканные материалы, чудеса технологии...
Радость открытий и яркость эмоций. Не завтра — сейчас.




CUSTOM LINE
F E R R E T T I
a FERRETTIGROUP brand

PREMIUM YACHTS

Эксклюзивный дистрибьютор на территории России и стран СНГ +7 (495) 741 0003 www.premiumyachts.ru



Azimut 88

«Возьмите шедевр и попробуйте его улучшить!» — так говорят на верфи Azimut о рестайлинге 88-футовой модели. Миссия действительно почти невыполнимая, учитывая достоинства предыдущей версии: флайбридж площадью 55 м², огромный кормовой кокпит, совершенно невероятный камбуз... Основные изменения коснулись планировки нижней палубы, ванную комнату владельца поместили между каютой и моторным отсеком для лучшей звуко- и виброизоляции. Эта же мера позволила улучшить конфигурацию как трапа, ведущего в мастер-каюту, так и

дневного санузла на верхней палубе. Кроме того, в каюте владельца появился уголок для завтрака: стол и пара уютных кресел. А отдельная гардеробная трансформировалась во встроенные шкафы, причем места для хранения одежды, как ни странно, стало больше. Но наиболее серьезно изменилась концепция интерьера: острые углы скруглили, теперь везде господствуют плавные

линии и мягкие формы. Параллельно отпала нужда в зеркальных поверхностях, которые визуально увеличивают пространство, — его и так более чем достаточно.

ОСОБЕННОСТИ

- Обновленный интерьер
- Оптимизированная планировка
- Невероятно большой флайбридж

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 88 ф (26,80 м) **Ширина** 21 ф (6,57 м)
Двигатели 2xCat C32 ACERT (1825 л.с.)
Максимальная скорость 29 узлов
Стоимость в Европе от € 4 900 000



Azimut 62S Italia

Azimut 62S Italia — новый взгляд на существующую модель 62S и серьезный «прыжок» в сторону более крупной модели Azimut 72S. Однако на этот раз дизайнер Стефано Ригини решил остаться верным спортивной классике: отказавшись от небольшого

флайбриджа, которым сейчас оснащают многие спортивные лодки, он занялся экспериментами с хардтопом. В итоге получилось два открывающихся «окна в небо» и невероятно светлый салон. Мощные двигатели в сочетании с удачными обводами и аэродинамическим профилем надстройки позволяя лодке разогнаться до 37 узлов.

Впрочем, ее создавали не только для тех, кто без ума от скорости.

Многие решения явно адресованы людям, предъявляющим высокие требования к простору и комфорту на борту. С этой целью, например, кормовой кокпит сделан трансформируемым: обеденную зону на открытом воздухе можно превратить в пляж с огромным лежаком для загара. Помимо трех пассажирских кают (у предыдущей модели — две), в корме предусмотрен отсек для экипажа из двух человек

(раньше он был одноместным); при этом все каюты располагают собственными санузлами. Концепция интерьера тоже была аккуратно пересмотрена, чтобы соответствовать требованиям времени: в отделке 62S Italia присутствуют древесина зебрано и различные виды кожи. Еще одна приятная деталь — кормовая платформа на гидроприводе включена в стандартную комплектацию.



ОСОБЕННОСТИ

- Истинно спортивная внешность
- Три каюты вместо двух

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 63 ф (19,26 м) **Ширина** 16 ф (4,98 м)
Двигатели 2xCat C18 ACERT (1150 л.с.)
Максимальная скорость 37 узлов
Стоимость в Европе от € 1 650 000



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



**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 82 ф (25,50 м) **Ширина** 21 ф (6,50 м)
Двигатели 2xVolvo Penta D9 MH (425 л.с.)
Максимальная скорость 11,5 узла
Стоимость € 2 800 000

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 60 ф (18,00 м) **Ширина** 16 ф (4,90 м)
Двигатели 2xPerkins M215C (215 л.с.)
Максимальная скорость 12 узлов
Стоимость € 1 150 000

BSY Экспедиционные яхты

На Черноморской яхтенной верфи (Николаев) продолжается постройка стальной экспедиционной яхты длиной 25,5 м. Ее корпус будет готов к концу сентября 2012 г., сдача судна заказчику запланирована на декабрь.

Одновременно идет строительство яхты, входящей в новую серию экспедиционных судов (длина 18 м, корпус из стали, надстройка из легкого

сплава). Проект разработан на верфи совместно с голландским яхтенным бюро Ginton Naval Architect BV. В эту серию войдут четыре модели длиной 60 футов (18 м), 80 футов (23,9 м), 93 фута (28 м) и 106 футов (32 м) с общей архитектурной концепцией. Основные особенности проектов — высокая мореходность и большая дальность плавания: предусмотрено

применение экономичных двигателей для коммерческого использования с большим моторесурсом. Возможность гибкой планировки и отделки позволяет индивидуализировать обитаемое пространство яхты в соответствии со вкусами и потребностями заказчика, при этом отделка помещений будет отвечать самым

высоким яхтенным стандартам. Немаловажно, что все яхты отличаются умеренной стоимостью в базовой комплектации, которая, к слову, весьма обширна.

ОСОБЕННОСТИ

- Стальной корпус
- Высокая автономность
- Гибкая планировка
- Умеренная стоимость

Princess 60

В конце июня британская верфь Princess Yachts провела ходовые испытания новой модели Princess 60, а уже в сентябре лодка дебютирует на осенних боат-шоу в Каннах и Саутгемптоне. Результаты тестов превзошли ожидания: с двигателями Volvo Penta D13-900 (самыми мощными из предлагаемых к установке) яхта с 50-процентным

запасом топлива и воды на борту разогналась до 34 узлов (расчетная скорость 33 узла). Будучи флайбриджной моделью, Princess 60 продемонстрировала в ходе испытаний все повадки спортивной яхты: отличную разгонную динамику и управляемость в поворотах. Высокая скорость и маневренность — не единственные достоинства

новинки: Princess 60 отличается очень просторным салоном, а большая площадь остекления надстройки обеспечивает обилие света внутри. На нижней палубе размещены три каюты (мастер-каюта во всю ширину корпуса),

каждая из них — с собственным санузелом. Предусмотрена и двухместная каюта экипажа.

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 61 ф (18,61 м) **Ширина** 15 ф (4,83 м)
Двигатели 2xVolvo D13 (800/900 л.с.);
 2xCaterpillar C15 (865 л.с.)
Максимальная скорость 34 узла
Стоимость в Европе от £ 962 000

ОСОБЕННОСТИ

- Стильный интерьер
- Обилие дневного света внутри
- Отличная маневренность





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

РЕКЛАМА

ЕДИНЫЙ ТЕЛЕФОН
(495) 956 55 55
www.ingos.ru

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*

**ТОЛЬКО ФАКТЫ****Длина** 56 ф (17,22 м) **Ширина** 17 ф (5,25 м)**Двигатели** 2xVolvo IPS2 800 (600 л.с.);
2xVolvo IPS2 900 (700 л.с.)**Максимальная скорость** 30 узлов**Стоимость** по запросу**ОСОБЕННОСТИ**

- Выбор планировочных решений
- Большой флайбридж
- Панорамное остекление салона

Areamare Maestro 56

Новая модель итальянской верфи Areamare — Maestro 56 — будет показана в октябре на боат-шоу в Генуе. Линейка Maestro — плод удачных современных экспериментов над традиционными соррентийскими гоццо (gozzo sorrentino). Это лодки с классическим средиземноморским обликом, но с характеристиками,

приближающими их к экспедиционным яхтам. Новая Maestro 56 станет уже четвертой моделью в линейке (сейчас в нее входят лодки длиной 51, 66 и 82 фута) и особенно интересна тем, что разработаны сразу две разные версии этой яхты, названные условно «европейская» и «американская» — для разных рынков и разных потребностей.

Обе предусматривают три каюты для пассажиров, но на этом сходство заканчивается: планировка, объемы, детали интерьера — все разное, от нижней палубы до флайбриджа. Хотя ничто не мешает присоединить к «американской» главную палубе «европейскую» нижнюю, что открывает безграничное поле для творчества. Выбирать можно и двигатели (в данном случае — пропульсивные

установки IPS): Maestro 56 оснащается на выбор Volvo Penta IPS 800 или Volvo Penta IPS 900. В первом случае максимальная скорость при полной загрузке судна составит 25 узлов, во втором можно разогнаться до тридцати. Данные об автономности плавания пока не сообщают, будем надеяться, что рано или поздно их обнародуют или появятся первые результаты тестов.

Areamare Smeraldo 45



Визитной карточкой Areamare всегда служили ретролодки, выполненные в традициях соррентийских гоццо. В сентябре на боат-шоу в Каннах будет показана очередная новинка в традиционном стиле. Создатели Smeraldo 45 — дизайнер Томмазо Спадолини и проектировщик Умберто Таьявини — вдохновлялись духом 1950-х годов, в результате обликом Smeraldo несколько отличается от предшественниц. Линии надстройки менее округлые, а сама рубка слегка укорочена, что позволило создать более обширную зону отдыха в носу с внушительным лежаком для загара. Вообще лейтмотивом всех изменений стала эргономика: несмотря на багаж традиций, игнорировать требования рынка нельзя, и нужно заметить, что нововведения удалось вписать в «исторический облик» весьма деликатно. На борту Smeraldo 45

спланированы две каюты: гостевая в центре корпуса и мастер-каюта в носу. В традициях Areamare обе они отделаны красным деревом, располагают массой шкафов и ящичков. Ваннанные комнаты сделаны удобно и добротно: выделенные душевые кабины, мозаика, мраморные столешницы. Кроме того, по левому борту предусмотрено еще одно помещение, которое владелец яхты может использовать по своему усмотрению: там можно оборудовать дополнительную каюту для гостей или экипажа, кабинет либо подсобную комнату для размещения дополнительного холодильника, стиральной машины и т. п.

В смысле технического оснащения Smeraldo 45 ушла от яхт середины прошлого века бесконечно далеко: на лодке стоят пропульсивные установки Volvo Penta IPS 500 (опционально IPS 600), которые сообщают судну совсем не ретро-скорость до 30 узлов. При этом в круизном режиме на 24–25 узлах лодка легко проходит до 450 миль без дозаправки.

**ОСОБЕННОСТИ**

- Выраженный стиль и шик
- Опции планировки
- Мореходность и маневренность

ТОЛЬКО ФАКТЫ**Длина** 45 ф (13,90 м) **Ширина** 14 ф (4,46 м)**Двигатели** 2xVolvo Penta IPS 500 (370 л.с.);
2xVolvo Penta IPS 600 (435 л.с.)**Максимальная скорость** 30 узлов**Стоимость в Европе** от € 750 000

LAND ROVER
3 ГОДА
ГАРАНТИИ



НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

Весь мир в Ваших руках. Кредит 4,9%*



Официальный дилер Land Rover

г. Санкт-Петербург,
ул. Школьная, 75

8-(812)-334-16-16
www.omega-premium.ru

DISCOVERY 4



Центр внедорожного вождения Land Rover Experience открыт для всех и предлагает занятия для водителей любого уровня. На сертифицированных трассах полигона под руководством опытных инструкторов Вы получите навыки преодоления сложных препятствий и в полной мере сможете оценить невероятный потенциал автомобилей Land Rover.

Центр работает ежедневно. г. Гатчина, ул. Радищева, д. 4А. GPS координаты (N 59° 34, 125; E 030° 07,465). Запись по телефону (495) 972-95-65. www.landroverex.ru

* Land Rover Finance. Программа осуществляется в сотрудничестве с ЗАО ЮниКредит Банк, ген. лиц. ЦБ РФ № 1. 4,9% годовых представляют собой величину затрат клиента, связанных с получением кредита по специальной программе (без учета комиссий банка и расходов на страхование). Ставка 4,9% достигается за счет предоставления специальной цены на новый автомобиль, уменьшенной на 3,86038769280742%. Предложение рассчитано на следующих условиях: валюта кредита рубли, процентная ставка в кредитном договоре с банком – 11,5%. Размер единовременной комиссии за выдачу кредита 6000 рублей либо 3000 рублей 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. Минимальная сумма кредита – 140 000 рублей. Максимальная сумма кредита – 4 800 000 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 банка. Условия указаны по состоянию на 06.07.2011. За детальным расчетом обращайтесь к менеджеру по кредитованию дилерского центра. Акция распространяется на все комплектации автомобиля Discovery 4, кроме комплектаций с двигателем 3.0. Вся информация носит справочный характер и не является публичной офертой (ст. 437 ГК РФ). (Finance – англ. «финансы»).

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

Azimut 40



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 40 ф (12,24 м) **Ширина** 13 ф (4,09 м)
Двигатели 2xCummins QSB 5.9 (355 л.с.)
Максимальная скорость 31 узел
Стоимость по запросу

ОСОБЕННОСТИ

- Много места для хранения
- Люк в крыше салона
- Гидравлическая платформа

Этой осенью итальянская верфь Azimut выходит на европейские боат-шоу сразу с семью мировыми премьерными яхт в диапазоне длин от 40 до 120 футов. О некоторых моделях уже стали известны подробности. Читайте в этом номере тест-драйв Azimut 45, ну а здесь —

несколько слов о «младшей» новинке, Azimut 40. Когда хотя бы похвалить компактную лодку, говорят, что внутри она кажется просторней, чем выглядит снаружи. Хочешь не хочешь, но то же самое придется сказать об Azimut 40. Хорошо структурированное внутреннее пространство позволило

разместить на борту приятные излишества, свойственные более крупным лодкам: отдельные санузлы для каждой из двух кают, пару дополнительных спальных мест в салоне, множество рундуков и шкафов для хранения вещей, холодильник объемом 165 л

на камбузе... Из других интересных особенностей новинки — масштабное остекление надстройки, большие бортовые иллюминаторы, приходящиеся на носовую каюту, купальная платформа на гидравлике и открывающаяся крыша салона при наличии флайбриджа.

Regal 28 Express

Еще недавно, в ноябре 2010 г., американская компания Regal представила свежую модель Regal 35 Sport Coupe, которая вплоть до весны впечатляла посетителей яхтенных выставок по обе стороны Атлантики. И вот очередная новинка — Regal 28 Express. Компактный и практичный семейный экспресс-круизер, рассчитанный на недолгие путешествия с комфортом, — по сути именно так выглядит идеальная лодка на выходные. В дневном режиме катер берет на борт 8 человек, а заночевать на лодке смогут

четверо: одна каюта спланирована в корме, другое спальное место — в носу. Носовая каюта днем служит мини-салоником, где есть диван и столик, а ночью все это при помощи складной подушки превращается в большую двуспальную кровать; под ней и в пайолах предусмотрены вместительные рундуки для вещей. Также на нижней палубе расположены санузел с душем и камбуз

(микроволновка, электроплита, мойка, холодильник, шкафчики).

В кокпите заявленные 8 человек помещаются легко: посадочных мест на диванах и креслах даже больше. По левому борту предусмотрен шезлонг, фиксирующийся в нескольких положениях; кормовой диван может превращаться в большой лежак для загара, а обеденный столик убирается, когда не нужен. Есть также место для переносного кулера, опционально туда встраивается холодильник. При помощи набора тентов катер можно отлично «упаковать» на случай

непогоды, подойдет он и воднолыжникам: на транце предусмотрен буксировочный рым.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 28 ф (8,80 м) **Ширина** 8 ф (2,06 м)
Двигатели Volvo 5.0 GXi (270 л.с.); Volvo 5.7 Gi (300 л.с.); Volvo 5.7 GXi (320 л.с.); MerCruiser 5.0 MPI (260 л.с.); 350 MAG MPI (300 л.с.) **Максимальная скорость** не объявлена **Стоимость** по запросу

ОСОБЕННОСТИ

- Иллюминаторы в носовой каюте
- Удобная купальная платформа
- Полноценный санузел



FOLLOW THE COMPASS,
IT WILL TAKE YOU TO THE RIGHT ROUTE...



If you have an annual mooring contract in D-Marin, you will get special discounts. For detailed information about the campaign: www.dogusmarina.com.tr



DOĞUŞ GROUP

D-MARIN
MARINAS GROUP

**ОСОБЕННОСТИ**

- Необычный дизайн
- Флайбридж с джакузи
- Высокая скорость



Galeon 780 Crystal

Новый флагман польской компании Galeon — еще один плод сотрудничества верфи и яхтенного дизайнера Тони Кастро (предыдущий совместный проект — скоростной 700 Raptor). Galeon 780 Crystal отличается интересными дизайнерскими элементами: открывающийся прозрачный люк над постом управления (входит в стандартную комплектацию), электроприводной тент кормового кокпита. Тент предусмотрен и в зоне отдыха на носовой палубе, а флайбридж оснащен хардтопом

с открывающейся центральной частью. Само название Crystal отражает масштаб остекления верхней и нижней палуб. Удлиненный, необычной формы, бортовой иллюминатор обеспечивает отличное освещение в каждой из четырех кают. Мастер-апартаменты на миделе простираются от борта до борта, располагают отдельной гардеробной комнатой и огромной ванной. VIP-каюта спланирована в носу, а еще две гостевые — по правому и левому бортам, причем в них можно предусмотреть кровати-трансформеры:

раздельные спальные места объединяются в двухспальные. К каждой из кают прилагается санузел, еще один, дневной, расположен на верхней палубе. Двухместная каюта команды с санузлом и собственным мини-камбузом устроена в корме. Что касается опций планировки, то верфь объявит о них позднее, когда новинка будет представлена широкой публике.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 80 ф (24,50 м) **Ширина** 19 ф (5,80 м)
Двигатели 2xMTU (1500/1920 л.с.)
Максимальная скорость 32 узла
Стоимость: € 2 569 000

Jeanneau NC 9

NC — новая линейка моторных судов от Jeanneau: пока в нее входят две модели — NC 11 и NC 9. Первая оказалась настолько успешной, что уже успела получить титул European Power Boat of the Year 2011. Ну а вторая дебютирует этой осенью сразу на нескольких европейских boat-шоу — в Каннах, Амстердаме, Осло и Барселоне. Учитывая успех первой модели, в NC 9 заложили все ее преимущества, хотя и, разумеется, с учетом уменьшенных габаритов. Лодка отличается большим объемом внутреннего пространства: благодаря тому что суда этой серии оснащаются одним двигателем, моторный отсек удалось уменьшить в пользу места для пассажиров. Еще одна отличительная особенность — сплошное остекление надстройки, что визуально увеличивает объем салона. Кроме того, над постом управления в крыше надстройки есть открывающийся люк.

NC 9 рассчитана на 4 пассажиров, хотя пара дополнительных спальных мест найдется и в салоне. Мастер-каюта, расположенная в носовой части нижней палубы, укомплектована большой двухспальной кроватью, которую в дневное время можно

убрать. Вторая каюта расположена на миделе по левому борту, а по правому — большой подсобное помещение с доступом через люк из салона. Из других особенностей NC 9 стоит отметить удачный интерьер и приличных размеров санузел.

ОСОБЕННОСТИ

- Панорамное остекление
- Просторный кокпит
- Большая купальная платформа

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 30 ф (9,43 м) **Ширина** 10 ф (3,15 м)
Двигатели 1xVolvo Penta D4 (260 л.с.)
Максимальная скорость: не объявлена
Стоимость в Европе: от € 117 800



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



Санкт-Петербург, В.О., Малый пр., д. 22
тел.: +7(812) 320 7676, www.rbi.ru

ХОЛДИНГ RBI
основан в 1993 г.

Реклама. ООО «Новгородская». Лицензия ГС-2-781-02-27-0-7825129086-007149-1 от 22.11.2004 г. С проектной декларацией Вы можете ознакомиться на сайте: www.rbi.ru
Сбербанк России ОАО, Генеральная лицензия № 1481; Ханты-Мансийский банк ОАО, Генеральная лицензия № 1971

СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов



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

CRN Dislopen



Верфь CRN анонсировала новую линейку суперяхт длиной от 46 до 62 метров, в которой эстетика скоростных открытых судов будет сочетаться с комфортом водоизмещающих. Корпуса яхт Dislopen будут изготовлены из алюминия или стали, и на каждой лодке предусмотрены четыре или пять палуб. В разработке дизайна приняли

участие давние партнеры CRN — Studio Zuccon International Project.

«Уже название проекта говорит само за себя, — комментирует Джанни Зуккон. — За ним кроются типологические исследования, пересматривающие пространственную и функциональную организацию судов других типов. Dislopen по сути представляет собой гибридный тип,

задающий новый стиль жизни на воде, в котором соседствует комфорт водоизмещающих яхт и простота небольших спортивных лодок». Помимо каюты владельца, на борту каждой яхты предусмотрены пять VIP-апартаментов для гостей, в которых на 52-метровой лодке предусмотрены приватные балконы. Прием увеличения площади открытого пространства за счет

выдвигающихся или раскладывающихся балконов, террас и пляжей используется во всех яхтах проекта Dislopen.

«Проект Dislopen родился после тщательного исследования рынка и требований заказчиков, и мы уже работаем над его запуском в производство», — заявил председатель правления CRN Ламберто Таколи.



Sanlorenzo Scorpion Santa Anna Reve d'Or

Невероятно, но факт: за неделю на верфи Sanlorenzo в Италии спустили три яхты, заказчиками которых стали наши соотечественники. Все лодки относятся к разным сериям и не похожи друг на друга.

Первой воды коснулась *Scorpion* — шестая алюминиевая суперяхта проекта Alloy 40, дизайнером которой выступил

Франческо Пашковски. На борту *Scorpion* установлены два двигателя MTU 12V 4000 M93, обеспечивающие яхте скорость 28 узлов.

Предельная скорость другой яхты, *Santa Anna*, на 11 узлов ниже, но 38-метровое судно также заслуживает внимания. Корпус проекта SD 122 выполнен

из стеклопластика, при этом владелец намеренно пожелал сократить площадь обеденной зоны, чтобы получить более просторный салон.

Наконец, самая крупная из «русской тройки» яхта *Reve d'Or* обладает стальным корпусом переходного режима длиной в 151 фут и надстройкой из алюминиевого сплава. Два двигателя

Caterpillar 3512 B обеспечивают максимальную скорость 17 узлов, а автономность по топливу на 12 узлах составляет порядка 4000 миль. Как и на первой яхте проекта 46 Steel Lamtouce, под нижней палубой здесь есть специальный, ведущий из машинного отделения коридор для технических нужд.

MAESTRO 66: added value



apreamare

since 1849

HE WHO HAS HISTORY,
HAS STORIES TO TELL

Apremare RUSSIA - Tel +7 495 500 90 90 - anp.yachts@gmail.com - www.apreamare-boats.ru

Moonen Crystal

ОСОБЕННОСТИ

- 4,5 тонны мрамора в отделке
- Интерьеры в британском стиле

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 120 ф (36,93 м) **Ширина** 24 ф (7,40 м)
Двигатели 2xMTU 2000 16V (2185 л.с.)
Максимальная скорость 24 узла



В июле непростая история строительства этой суперяхты получила счастливый финал — 120-футовую *Crystal* успешно спустили на воду. Проект, над дизайном которого изначально работал Билл Диксон, был заложен на верфи Royal Denship более трех лет назад, но затем компания обанкротилась и перед заказчиком

встала проблема: что делать с построенной всего на четверть яхтой. Он обратился в Moonen, и верфь согласилась взять этот необычный для себя заказ. Достройка 36-метровой лодки со стеклопластиковым корпусом переходного типа подразумевала нечто среднее между новым

строительством и рефитом. Прежде верфь занималась только яхтами с корпусами из металла, к тому же разные части судна находились на различных стадиях изготовления, что усложняло задачу. В Moonen отказались от модульного подхода и продолжили работу по технологии индивидуальной постройки,

позволяющей оптимально использовать пространство. *Crystal* во многом стала опытной площадкой для специалистов компании, поскольку на ней отработывались совершенно новые технологические решения. Интересно, не начнет ли верфь, завершив этот проект, строить яхты из пластика?

Moonen 42 Sofia III

Самый крупный проект Moonen стал еще больше. В будущем сезоне эта яхта, несомненно, соберет ряд наград, поскольку ее заказчик очень хотел иметь на борту мини-субмарину побольше. Сейчас яхта находится в процессе строительства и будет спущена на воду следующей осенью. Чтобы разместить трехместную подводную лодку весом в четыре тонны на транцевой платформе, инженерам пришлось увеличить длину судна на четыре фута. Кран, используемый для спуска субмарины, также обслуживает тендеры и другие

водные игрушки, хранящиеся на верхних палубах. Дизайном нового флагмана Moonen занимался Рене ван дер Велден, а над интерьерами, в которых применена древесина дуба и зебрано, работала студия Art-Line. Для корпуса и надстройки *Sofia III*

используется сталь и алюминий, на главной палубе будет расположена каюта владельца во всю ширину корпуса, а на нижней — четыре гостевые каюты с большими иллюминаторами. Заказчик пожелал иметь хорошо освещенные интерьеры с открытой планировкой, и его апартаменты с кабинетом и огромными окнами по обоим бортам будут самыми светлыми из всех жилых помещений. Каюты для шести членов экипажа, столовая

и прочная оборудованы в носовой части судна. Для гостей на борту предусмотрены спортивный зал и зона отдыха на сандеке, а все три палубы соединены между собой винтовой лестницей в центральной части. Внешне этот эксплорер выглядит как классическая голландская суперяхта, а его корпус с круглоскулными обводами у миделя имеет водоизмещение 360 тонн. Запас топлива *Sofia III* составляет 43 000 л, и на девяти узлах дальность хода яхты составляет около 5000 миль.



ОСОБЕННОСТИ

- Удлиненный корпус
- Мини-субмарина на борту

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 137 ф (41,78 м) **Ширина** 28 ф (8,60 м)
Двигатели 2xCaterpillar (1015 л.с.)
Максимальная скорость 12 узлов



The art of
yacht design

Wim van der Valk
CONTINENTAL YACHTS

www.wimvandervalk.com

- ▶ 4 различных серии яхт
- ▶ размеры до 28 метров (93 футов)
- ▶ Версии яхт с рулевой рубкой / флайбриджем
- ▶ Сталь (водоизмещающее судно) / алюминий (планирующее судно)
- ▶ Стандартный двигатель / двигатель Volvo Penta IPS
- ▶ Построено под заказ
- ▶ Производство дизайнерского искусства кораблестроения
- ▶ Бот-шоу "Boat Düsseldorf"



Компания «Голландские яхты» в России:
Россия, Санкт-Петербург

Телефон: +7 (812) 703 84 62
E-Mail: office@hollandyachts.ru

www.hollandyachts.ru
www.wimvandervalk.com



Prestige Yachts
Москва, Ленинградское шоссе, д. 39 стр. 7.

Телефон: +7 (495) 780 44 44
E-mail: sales@p-y.ru

www.p-y.ru
www.wimvandervalk.com

НОВОСТИ МВУ

Мир яхт: факты, люди, события

НОВЫЕ ХОЗЯЕВА

Новые инвесторы выкупили верфь Fairline, избавив ее от долгов



Верфь Fairline была продана группе британских инвесторов: Royal Bank of Scotland (RBC) и Better Capital LLP, и о сделке объявили в июле. За последние 6 лет компания уже второй раз переходит к новым владельцам.

Чтобы выкупить 100% капитала Fairline через новую компанию — Masco 30 Limited, Better Capital инвестировала большую часть средств в размере £ 16,6 млн, а RBC добавил скромные, но значимые £ 3,9 млн и капитализировал долг верфи. В итоге сделки стоимость Fairline оказалась £ 30–35 млн,

а верфь возглавил член Better Capital Ник Сандерс.

Смена владельцев избавит Fairline от долгов, которые, по оценкам регистрационной палаты, к концу 2009 года составили £ 40 млн. Часть суммы была заимствована в 2005 году, когда компания 3i спасла верфь от банкротства. Better Capital специализируется на покупке организаций, «требующих организационной и финансовой реструктуризации», а Джон Молтон, исполнительный директор, получил известность

в 2000 году, когда пытался выкупить MG Rover у BMW. «...Fairline — отличный бренд, и при правильных инвестициях он сможет успешно конкурировать на рынке, — поделился с МВУ президент Better Capital Марк

Олдридж. — ...Мощное производство просто нуждается в избавлении от долгов».

По словам Олдриджа, Better Capital — не просто финансовый инвестор, но имеет отношение к индустрии и принимает участие в управлении бизнесом. В транзакциях компании не используются долги, и Better Capital позволяет приобретенным фирмам процветать.

Предыдущие владельцы Fairline (3i) еще в конце 2010 года начали поиск «стратегического решения».

«Эти инвестиции позволяют нам сфокусироваться на главном, что обеспечит успех производства в Англии, — пояснил Дерек Картер, директор верфи. — Это разработка новых продуктов, технологии и рост на рынках за пределами страны. Финансовые вливания позволяют осуществить планы по запуску новых моделей, среди которых есть и наш долгожданный флагман Squadron 80».

КТО ВЛАДЕЕТ «БОЛЬШОЙ ЧЕТВЕРКОЙ»?

SEALINE

Sealine находится в собственности у американского концерна Brunswick, который приобрел верфь в 2001 году.

FAIRLINE

Хозяевами Fairline стала группа частных инвесторов из Royal Bank of Scotland и Better Capital LLP.

Sunseeker

Большую долю Sunseeker в прошлом году приобрела частная ирландская инвестиционная компания FL Partners.

PRINCESS

В июне 2008 года Princess была куплена французской LVMH, стоимость сделки составила около £ 200 млн.

МНЕНИЕ: Эта покупка стала хорошей новостью для Fairline, которой в противном случае пришлось бы избавляться от долга много лет.
Хьюго Андреа



НОВЫЙ ФЛАГМАН BURGESS

Одна из сенсаций 2010 года на рынке суперяхт — на продажу впервые выставлена яхта Cakewalk.

Судно длиной 85,6 м построено на верфи Derecktor Shipyards (США) при активном участии владельца. Запоминающийся дизайн экстерьера разработало дизайнерское бюро Tim Neuwoud Design. Оформлением интерьера занималась Elizabeth Dalton.

Благодаря профессионализму дизайнеров и вниманию к деталям на борту, несмотря на огромный объем внутреннего пространства, создана атмосфера комфорта и домашнего уюта. Среди

особенностей проекта стоит отметить расположение кают — все гостевые каюты находятся на главной палубе, тогда как апартаментам владельца отведена отдельная палуба, где разместились тренажерный зал, спа-салон и отдельная гостиная.

Яхта будет показана

на выставке суперяхт в Монако с 21 по 24 сентября 2011. Для получения дополнительной информации и предварительного резервирования визитов на Cakewalk обращайтесь в московский офис компании Burgess, которая выступает одним из центральных агентов по продаже.



реклама



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

ФИНСУДПРОМ

ФИНАНСИРОВАНИЕ СУДОСТРОЕНИЯ • ИНЖИНИРИНГ • КОНСАЛТИНГ



ЗАО «ФИНСУДПРОМ»

121099, Россия, Москва, Новинский бульвар, д. 7/1

Тел.: 7.495.605.2008

Факс: 7.495.605.6987

E-mail: finsudprom@finsudprom.com

ОАО «Ярославский судостроительный завод»

150006, Россия, Ярославль, Корабельная, 1

Тел.: 7.4852.462.505

Факс: 7.4852.462.387

E-mail: shipyard@yosroslavl.ru

www.shipyard.yosroslavl.ru



ЖДЕМ ФЛАГИ В ГОСТИ!

В июле прошла III Международная конференция «Санкт-Петербург — морская столица России. Морской туризм». На ней собрались представители федеральных министерств, агентств и комитетов, связанных с этой сферой, чтобы обсудить вопросы государственного регулирования и поддержки отрасли. Что изменилось за год?

Приняты поправки к закону, разрешающие иностранным судам заходить в наши внутренние воды. Это случилось во многом благодаря деятельности партии «Единая Россия», в рядах которой, по словам академика А. Чилингарова, много моряков и яхтсменов. Немало времени ушло на «продавливание» силовых ведомств. По заявлению замминистра транспорта В. А. Олерского, иностранные яхты смогут ходить по нашим водам уже с конца лета. Совет Федерации одобрил эти изменения в Кодекс

внутреннего водного транспорта, а 15 июля соответствующий Указ подписал Президент РФ.

На пленарных заседаниях обсуждалось развитие туризма на Севере. «Арктический туризм раскрепостит коренные народы Севера и позволит им получить дополнительный заработок на сувенирах», — озвучил перспективу заместитель министра регионального развития А. Викторов. Туризм в северных широтах — этнографический, экологический, экстремальный — развивается, но требует контроля: местные экосистемы крайне чувствительны к антропогенной нагрузке.

Значимость круизного туризма для экономики Северо-Запада очевидна: 38% круизов в Европе

проходит на Балтике, а порт в Санкт-Петербурге — это крупнейшая точка транзита (490 000 туристов). В 2011 году здесь ожидается 220 заходов судов. Но доля такого туризма в России в общем балансе пока всего 3%.

В очередной раз обсуждали состояние круизного флота. Это особая проблема, ведь в России 60% круизных судов имеют возраст более 40 лет, а доля новых не превышает 2% — ситуация, требующая неотложных мер. Остается надеяться, что недавняя трагедия с теплоходом «Булгария» даст толчок позитивным изменениям в данном секторе. Тем более что западные верфи и круизные компании готовы делиться опытом и помогать в строительстве судов.

В этом году в Петербурге ожидается 220 заходов круизных судов

ATLANTIS В МОСКВЕ

Новый дилер итальянской верфи



Спорткруизеры бренда Atlantis, принадлежащего Azimut-Benetti, скоро можно будет увидеть не только на европейских шоу, но и на московской выставке в Royal Yacht Club. В сентябре новый российский дилер Atlantis покажет там две модели — Atlantis 36 Verve и Atlantis 44. Первая — открытый круизер с необычным дизайном хардтопа, ставшим визитной карточкой лодки. Новый Atlantis 44, заметный благодаря оранжевой полосе у ватерлинии и обивке мебели такого же цвета, получил более мощные моторы Volvo D6 по 400 л.с. и также не является «серой мышкой». Подробнее о моделях и компании-дилере можно узнать на сайте www.atlantis-yachts.it и по адресу atlantis-rus@yandex.ru.

ПОЛНЫЙ БАК



PRINCESS YACHTS закончила работу над первым корпусом 40-метровой яхты, которая будет готова к началу 2012 года и станет флагманом верфи. По заявлению Princess, это самая большая лодка, при строительстве которой использовалась технология вакуумной формовки стеклопластика.



НА БАГАМСКИХ ОСТРОВАХ власти запретили лов акул, равно как и продажу, экспорт или импорт изготовленных из них продуктов. К этому запрету присоединились Мальдивы, Палау и Гондурас. Штраф за незаконный лов вырос с \$ 3000 до \$ 5000.

ПУСТОЙ БАК



ПРОИЗВОДЯЩАЯ ПАРУСНЫЕ ЯХТЫ шведская верфь Najad объявила о банкротстве, сославшись на падение продаж, кризис в яхтенной индустрии и проблемы мировой экономики. За 40-летнюю историю верфи там было построено более 200 корпусов под маркой Najad и Maxi.



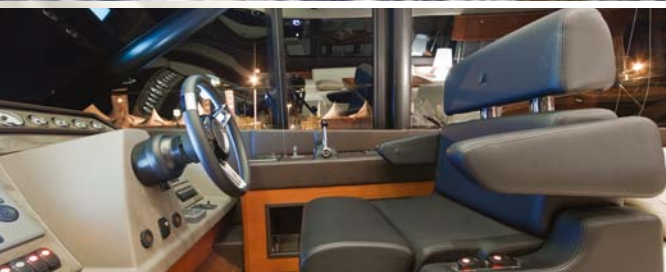
НА КОРСИКЕ при загадочных обстоятельствах на борту чартерной яхты Team VIP застрелен 43-летний Фабри Виал, один из владельцев верфи Couach Yachts.

BAIA ONE HUNDRED HISTORY SUPREME стоимостью \$ 4,9 млрд оказалась выдумкой! Британский дизайнер запустил информационную «утку», в которой говорилось, что для отделки яхты использовано 100 тонн чистого золота и платины, а одна из переборок в каюте владельца «инкрустирована» частями костей тиранозавра.



60

PRESTIGE®
—YACHTS—



РЕКЛАМА

PRESTIGE®
—YACHTS—

PRESTIGE
YACHTS
группа компаний
ПАНАВТО

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР МОТОРНЫХ ЯХТ
JEANNEAU (ФРАНЦИЯ) НА ТЕРРИТОРИИ РФ

ЛЕНИНГРАДСКОЕ Ш., Д. 39, СТР.7; ТЕЛ. + 7(495) 780-44-44; WWW.P-Y.RU; SALES@P-Y.RU

СЕЗОН ОХОТЫ В FOXLAND

Во второе воскресенье сентября в России отмечается Всероссийский день охотника и рыболова.

В загородном комплексе «Лисья Нора» созданы все условия, чтобы ощутить подлинный охотничий и рыболовный азарт.

На территории комплекса размещены более 40 оборудованных площадок для спортинга — стрельбы по мишеням, имитирующим бег животных и полет птиц; более 100 машинок для запуска мишеней; олимпийский стрелковый комплекс по пулевой стрельбе, в который входят тир с дистанцией 300 м для пристрелки охотничьего нарезного оружия и пулевой тир на дистанции 10, 25 и 50 м.

Необходимую экипировку и аксессуары для спорта, охоты и рыбалки приверженцы активного образа жизни могут найти в магазинах модной одежды Foxland, которые располагаются в клубном здании спортивно-стрелкового комплекса «Лисья Нора» и в торговом комплексе «Спорт-Хит». Must have осеннего сезона — элегантный костюм-двойка Musto с жакетом и брюками из уникального, облегченного и износостойкого твида, декорированного фирменной расцветкой Kenway с эффектом камуфляжа. Модель разработана с применением новейшей технологии Gore-Tex, которая обеспечивает превосходную водонепроницаемость и защиту от ветра; при этом материал «дышит», что гарантирует максимальный комфорт.

Уютные шерстяные куртки Technical Wool Jacket созданы из комбинации

высококачественных материалов. Специальная мембрана между шерстью и микрофлисом сохраняет тепло даже во время длительных прогулок в прохладные дни.

Любителям экстремальной охоты и рыбалки придут на выручку флисовые жилеты с технологией Windstopper. Микропористая мембрана

формирует долговечный барьер, предохраняющий от самых сильных порывов ветра, а накладки на плечи из искусственной замши отвечают за комфортную фиксацию оружия на плече.

Созданные из высокотехнологичных нейлона и полиамида практичные верхние брюки Country Over Leggings

помогут справиться с любыми сюрпризами погоды, будь то ветер, дождь или грязь. Конструктивное решение дизайнерской команды Musto для этой модели — особая технология, поглощающая шум при движении. Все это можно найти в интернет-магазине www.mustofox.ru и московском ТВЦ «Спортхит».

INFINITI В МОРЕ

Студенты установили мотор Infiniti на яхту

Компания Infiniti решила принять участие в уникальном студенческом проекте создания моторной яхты, в качестве силового агрегата на которой выступит мотор Infiniti QX.

Одним из предметов гордости роскошного внедорожника Infiniti QX56 является 400-сильный двигатель V8 объемом 5,6 л

с высокими показателями крутящего момента на низких оборотах и плавной работой во всем рабочем диапазоне с пиковым значением момента 560 Нм. На первом этапе студенты Технического центра из Нэшвилля (Теннесси, США) под руководством преподавателей конвертировали двигатель QX

из автомобильного в судовой. Из-за сложности современной электроники управления двигателем и систем контроля токсичности отработанных газов инженеры в Дечерде (штат Теннесси), где выпускается двигатель для Infiniti QX56, потратили немало времени, чтобы обеспечить такую же эффективную работу двигателя на воде, как на суше.



Коллектив студентов-энтузиастов

После «пересадки» яхте автомобильного «сердца» ее спустят на воду к следующему сезону, а пока проводится конкурс на лучшее имя для судна.



SPORT 28 SPORT 31 SPORT 34 SPORT 34 HT SPORT 38 **SPORT 38 HT** SPORT 43 SPORT 43 HT DEEP BLUE 46 OPEN DEEP BLUE 46 SPORTTOP

THE MOST BEAUTIFUL WAY TO EXPERIENCE THE SEA. SPORT HT 38.

Bavaria Yachts представляет идеальное сочетание эстетики и функциональности: SPORT HT 38
Совместная разработка Farr Yacht Design и BMW Group DesignworksUSA

Назначьте персональную встречу с Вашим местным дилером. Дополнительная информация опубликована на сайте www.bavaria-yachts.ru

Бавария Яхтс
141707, Московская область,
г. Долгопрудный, ул. Набережная, 22
Тел: +7 495 5006789
info@bavaria-yachts.ru



TAG HEUER ПОЛУЧИЛ ANDROID

Что получится, если известный швейцарский производитель часов выйдет на передовой рубеж высоких технологий XXI века? Ответ: TAG Heuer LINK, первый смартфон класса «люкс» с современной мультизадачной операционной системой Android 2.2. LINK, сохраняет основные черты каждого из творений компании TAG Heuer: безупречный дизайн и материалы, ручную сборку, высокую степень надежности и абсолютную приверженность авангарду.

Способность ОС Android быстро переключаться между программами и процессор с частотой 1 ГГц обеспечивают эффективность многозадачного режима и ставят TAG Heuer LINK в один ряд с самыми быстрыми смартфонами на рынке.

TAG Heuer LINK наделен превосходным дизайном и ярким 3,5-дюймовым сенсорным экраном, работает в сетях 3G, а также имеет 5-мегапиксельную камеру с высокой четкостью изображения и автофокусом и доступ к десяткам тысяч приложений в Android Market. К нему приятно прикасаться, а пользоваться им — одно удовольствие. С этим телефоном мир в буквальном смысле в ваших руках.

Безупречный дизайн, ручная сборка и продвинутая операционная система



КУРС НА ЭКОЛОГИЮ

Британская судостроительная компания Princess Yachts первой среди ведущих производителей моторных яхт получила сертификат Green Plus от классификационного общества RINA, подтверждающий суперэкологичность яхт Princess. Награда является результатом всесторонней независимой проверки, в процессе которой оценивалось комплексное воздействие яхт Princess на окружающую среду: от материалов, используемых при постройке

судов, до работы двигателей и электрических систем.

Годом ранее верфь Princess Yachts проводила масштабное исследование воздействия своего производства на окружающую среду. Исследование включало анализ сырья, измерение уровня шума, а также количества производимых отходов. Предметом анализа стали и затраты энергии, влияющие на стоимость конечной продукции.

Всестороннее исследование показало, что производство Princess соответствует стандарту ISO 14001.

Результатом стало изменение некоторых технологических процессов: практически исключена пыль на участках ламинирования, окраски и столярных работ. Еще раньше верфь стала широко применять вакуумную формовку

стеклопластика, что позволило снизить массу судна, улучшив ходовые качества и сократив потребление топлива. «Мы рады, что наша продукция и производство соответствуют самым высоким экологическим стандартам, — говорит Крис Гейтс, управляющий директор Princess Yachts Int. — Мы гордимся тем, что смогли предложить дополнительные преимущества нашим клиентам».



Забота о природе становится повседневной задачей многих западных верфей



BENETEAU



Monte Carlo 42 47

www.boatmarket.ru
www.beneteau.com

ООО "Ботмаркет"
официальный дилер BENETEAU
т.+7(495) 649-6925 ф.+7(495) 649-6935
info@boatmarket.ru www.boatmarket.ru



РЕКЛАМА



BENETEAU



Antares 5.80 6.80 7.50 8 30 36 42



AZIMUT DAY – 2011 В РЕСТОРАНЕ ВОДНЫЙ



25 июня в новом ресторане Аркадия Новикова *Водный* на территории московского *Royal Yacht Club* состоялся ежегодный гала-ужин от компании *Azimut Yachts Russia*. Известнейший итальянский яхтенный бренд *Azimut* проводит этот праздник для своих друзей и партнеров уже в пятый раз.

Будучи одним из самых заметных светских мероприятий сезона, *Azimut Day* всегда собирает множество гостей: представителей российского бизнеса, политиков, известных

спортсменов и звезд шоу-бизнеса. Наряду с музыкальной программой, украшением вечера уже по доброй традиции стал парад флота яхт *Azimut* на фоне исторических трибун «сталинского» Водного стадиона, реконструкция которых во многом состоялась благодаря *Azimut Yachts*. Партнером мероприятия в этом году выступил алкогольный бренд *Chivas Regal*, и приглашенные на гала-ужин приняли участие в дегустации уникального виски *Royal Salute* с выдержкой 21 год.



ВПЕРЕД, ЗА ЭХОЛОТАМИ!

Фирменный магазин *Garmin* в Санкт-Петербурге

В Северной столице открылся четвертый фирменный магазин розничной сети *Garmin*. Теперь жители Санкт-Петербурга могут приобретать навигаторы из первых рук в ТЦ «Лето» на Пулковском шоссе, 25. Это событие сопровождается акцией «Месяц удачных покупок», во время которой покупатели получают скидки, подарки и фирменные

сервис-карты *Garmin Care*, а также могут воспользоваться спецпредложениями.

Особенностью петербургского магазина *Garmin* стала специализация на морских приборах (картплоттерах, эхолотах и другом сопутствующем оборудовании), которые собраны на отдельной тематической площадке.

МОЖНО ВЗЯТЬ?

Суперяхта Eclipse получила статус чартерной

\$ 2 млн в неделю — именно столько стоит чартер *Eclipse*, самой большой частной яхты в мире. За \$ 11 900 в час в распоряжении гостей оказываются 24 роскошные каюты, несколько бассейнов и джакузи, мини-субмарина и 70 человек экипажа, готовых заботиться о гостях день и ночь. Однако появление *Eclipse* в списке яхт для чартера на сайте sureyachtmonaco.com еще не означает, что лодку можно арендовать. По мнению чартерных брокеров, такой ход понадобился для коммерческой регистрации судна.

На запросы чартерная компания отвечает, что *Eclipse* в этом сезоне недоступна, а владелец Роман Абрамович отказался комментировать ситуацию.

Коммерческая регистрация судна позволяет получить более выгодные цены на топливо, налоговые льготы и снизить другие расходы, которые в случае *Eclipse* выливаются в кругленькую сумму. С позиций логики бизнеса это разумный шаг — объявить, что яхта сдается в чартер, провести коммерческую регистрацию и выставить завышенный ценник, чтобы отпугнуть клиентов. И волки сыты, и овцы целы.



CLASS, FIRST

Powered by
**VOLVO
PENTA**



Награды за удовлетворение нужд потребителя

3 года подряд в категории «катера 16–19 футов» и 2 года подряд в категории «экспресс-круизеры», компания REGAL получает наивысшие оценки за удовлетворение нужд потребителя.

Исключительные награды за удовлетворение потребительских запросов (CSI)

По результатам последнего опроса «J.D. Power and Associates» владельцы яхт и катеров Regal поставили компании высший балл ЗА УДОВЛЕТВОРЕНИЕ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИХ ЗАПРОСОВ. Шесть лет подряд с 2002 по 2007 год компания Regal получала престижную награду Национальной Ассоциации Морских Производителей в номинации «удовлетворение всех нужд клиента». В 2008 году эта награда была получена в номинации «прогулочные катера с колонкой», в номинации «прогулочные катера с каютой и колонкой», за круизеры со стационарным двигателем и за яхты с флайбриджем.



Спортивные катера 1900 2000 2100 2200 2250 2300 24FD 2500 2550 27FD 2700 2750 3550
Круизеры 28EX 30EX 35EX
Яхты 35SC 38EX 42SC 46SC 52SC

46
SPORT
COUPE

 **REGAL®**

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ – ООО «МАРИН ТРЕЙД». Россия, 115114, г. Москва, Дербеневская наб., д.1/2.
Телефон: +7 (495) 544-8668. Факс +7 (495) 959-7987. Internet: www.marinetrade.ru E-mail: info@marinetrade.ru



ОСЕННИЕ ВЫСТАВКИ

Меняющие привычные представления проекты, смелые изобретения и новые модели: сезон осенних боат-шоу в Европе наступил...

КАННЫ

КОГДА: 6–11 сентября

ГДЕ: порт Вийо и порт Пьерре Канто, Канны, Франция

СТОИМОСТЬ БИЛЕТОВ:

€15, дети до 12 лет — бесплатно

ЧТО ПОСМОТРЕТЬ?

Самая важная выставка для любителей и производителей моторных лодок, где представлены практически все известные европейские брэнды. Помимо обилия лодок, во Французской Ривьере погода в сентябре всегда превосходная. Из громких новинок в Каннах будут Windy 31 Zonda, Greenline Ocean Class70 и великолепная Riva Iseo. Французские верфи покажут Monte Carlo 65, Beneteau Barracuda 9 и Flyer GT90, а также Jeanneau NC9. Кроме моторных судов длиной от 10 до 20 метров, в Каннах всегда хорошо представлены суперяхты, парусный флот и всевозможные RIBы. Если этой осенью вы планируете посетить всего одну выставку, то ехать нужно именно сюда.

ИНТЕРНЕТ:

www.salonnautiquecannes.com

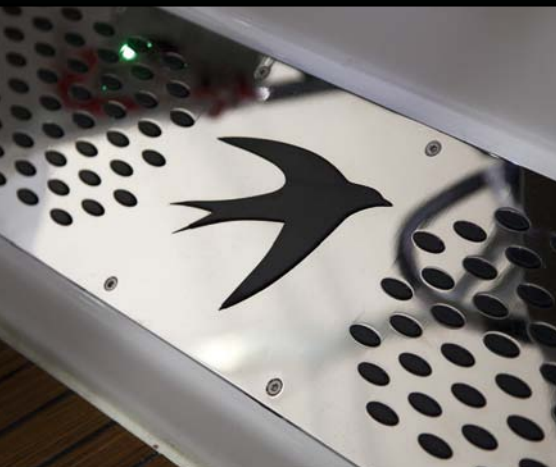
C-27 Family Cruiser



« 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



Fairline Squadron 50

Sealine C48



САУТГЕМПТОН

КОГДА: 16–25 сентября
ГДЕ: Мэйфлауэр парк, Саутгемптон, Великобритания
СТОИМОСТЬ БИЛЕТОВ:
 16 сентября: £ 21 (предзаказ), £ 25 (в кассах);
 17–25 сентября: £ 16 (предзаказ), £ 20 (в кассах);
 Для детей в сопровождении родителей вход бесплатный
ЧТО ПОСМОТРЕТЬ?
 Это ведущая британская выставка, где можно увидеть много лодок

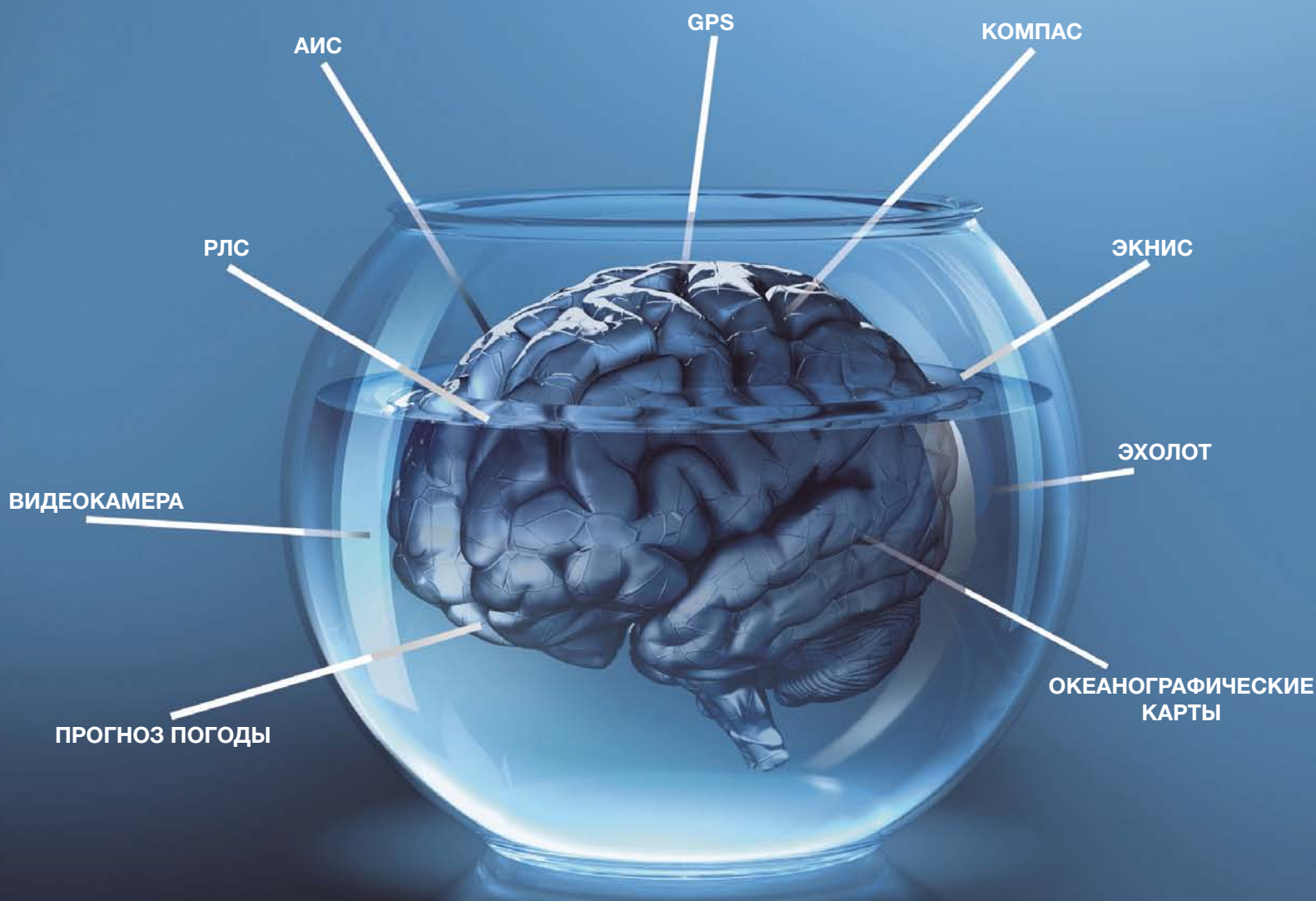
от английских производителей, а «большая четверка», как всегда, готовит показ новинок. В этом году Sunseeker представит Manhattan 53, Fairline организует премьеру Squadron 50, а от Sealine дебютирует не только C48, но и SC42, электронная презентация которой прошла зимой на Лондонской выставке. Princess покажет V72, 60 и 98 MY.
ИНТЕРНЕТ:
www.southamptonboatshow.com



ГЕНУЯ

КОГДА: 1–9 октября
ГДЕ: Фьера ди Генуя, Генуя, Италия
СТОИМОСТЬ БИЛЕТОВ:
 € 15, дети от 6 до 14 лет — € 12
ЧТО ПОСМОТРЕТЬ?
 В Генуе покажут около 2500 лодок, половина из которых будет стоять на стендах, а другая — на воде в огромной забитой суперяхтами марине. Это праздник дизайна, где вы увидите самые невообразимые суда, а компании, о которых, скорее всего, вы не слышали раньше, будет призывать оценить их полезные изобретения. Разумеется, хозяевами в Генуе выступают итальянские производители: Azimut покажет публике новую модель длиной 45 футов, Sessa — конкурента 45 Fly, а Riva Iseo продолжит радовать поклонников и здесь.
ИНТЕРНЕТ:
www.genoaboatshow.com

РАЗВИВАЕМ ИНТЕЛЛЕКТ ВАШЕГО СУДНА



MaxSea Time Zero. Пусть технологии служат вам.



Компания MaxSea International является признанным лидером в разработке картографических систем. MaxSea Time Zero, обладая умным и удобным интерфейсом, позволяет объединить навигационное оборудование в единый информационный центр и получить наибольшее удовольствие от применения компьютерных технологий на вашем судне.



МОНАКО

КОГДА: 21-24 сентября

ГДЕ: Порт Геркулес, Монте-Карло,
Княжество Монако

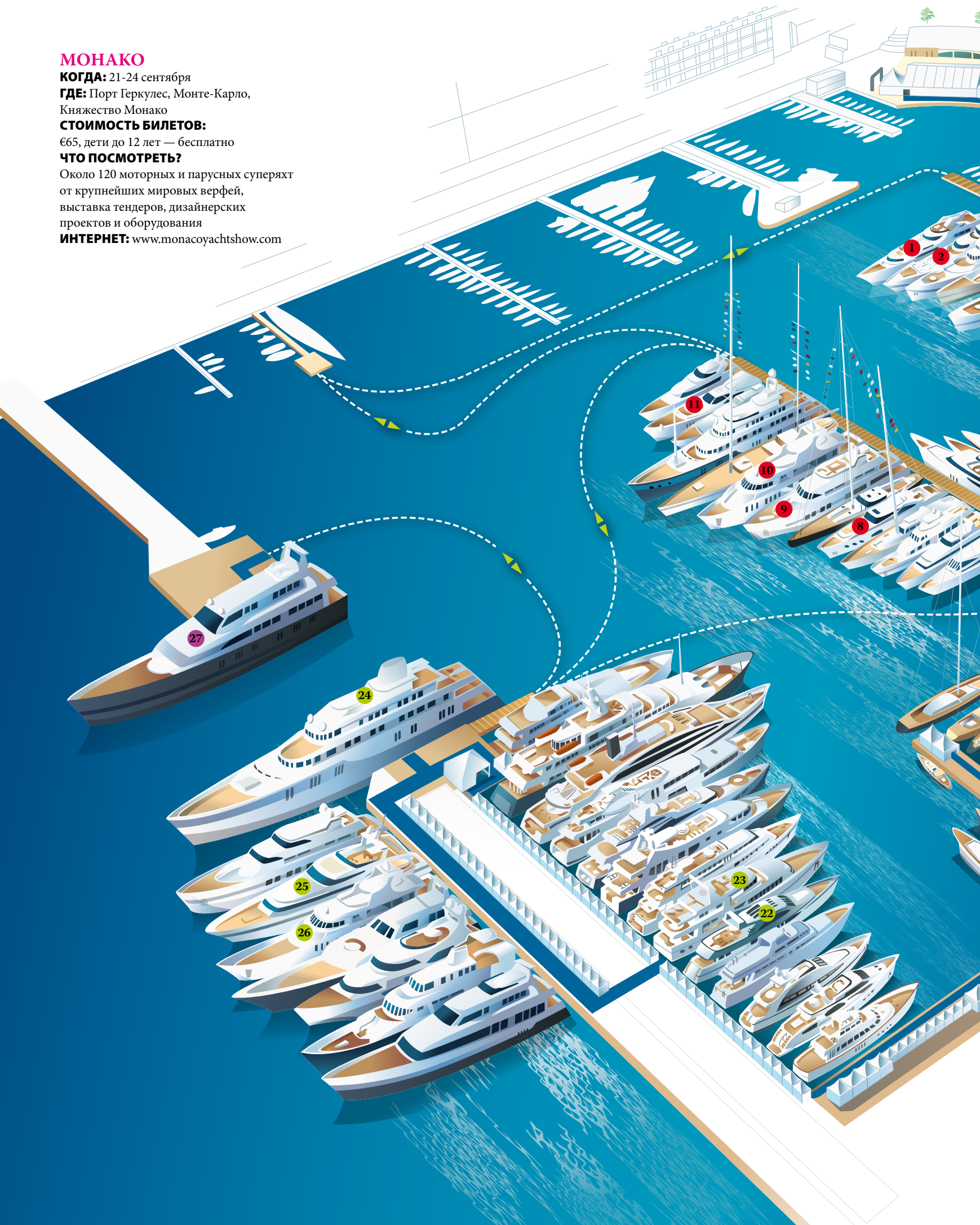
СТОИМОСТЬ БИЛЕТОВ:

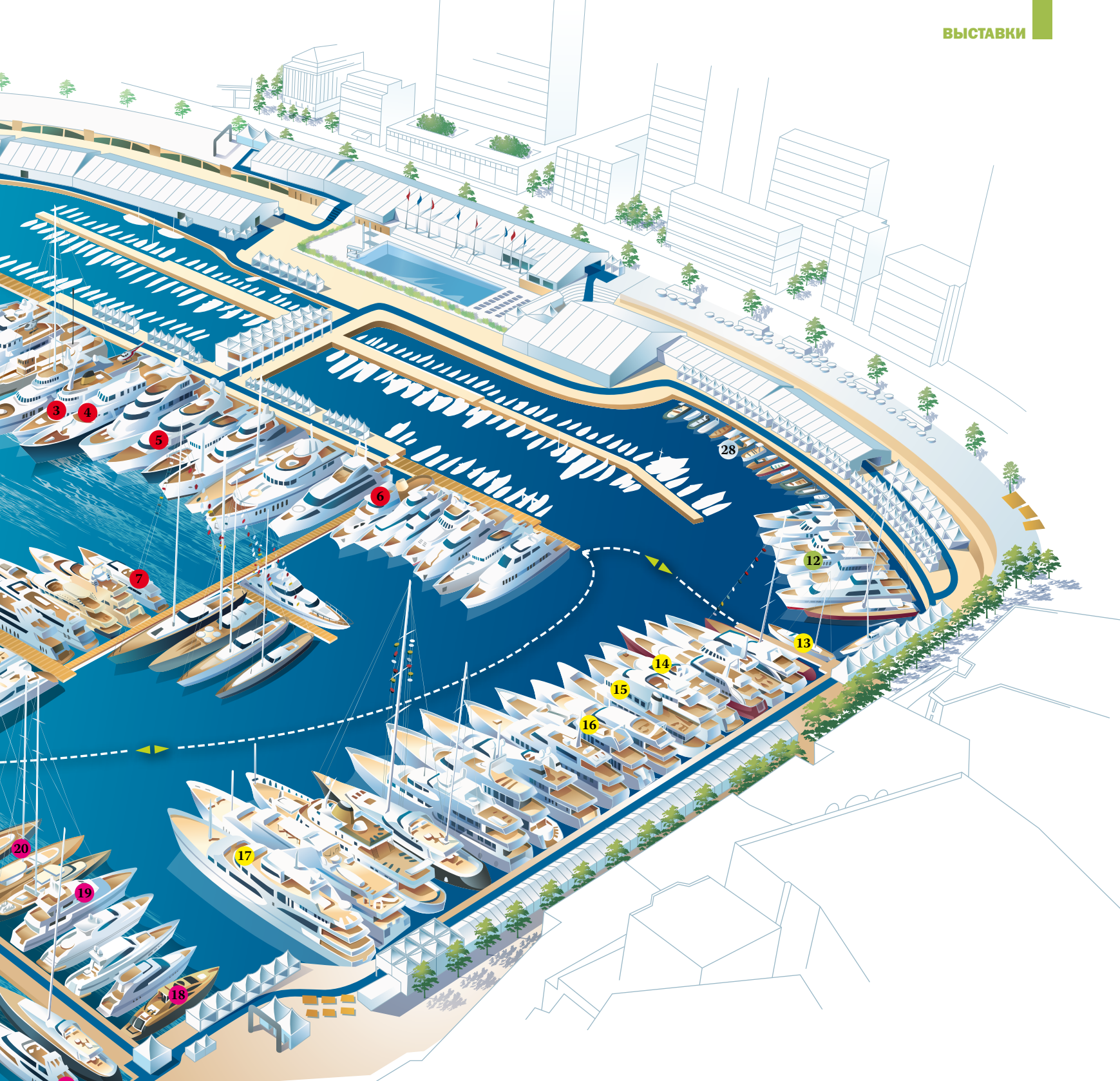
€65, дети до 12 лет — бесплатно

ЧТО ПОСМОТРЕТЬ?

Около 120 моторных и парусных суперяхт от крупнейших мировых верфей, выставка тендеров, дизайнерских проектов и оборудования

ИНТЕРНЕТ: www.monaco-yachtshow.com





- 1 Blind Date (Benetti, 2009, 46,7 м) — T01
- 2 Ariela (Amels, 2011, 54,3 м) — T02
- 3 Imagine (Amels, 65,5 м) — T06
- 4 Perini Navi, 2011, 56 м — T07
- 5 Carpe Diem (Trinity Yachts, 2011, 58,2 м) — T09
- 6 Scorpion (Sanlorenzo, 40,0 м) — T15
- 7 Al Mohammady (Custom Line, 2011, 32,6 м) — T26
- 8 Kaiser (Abeking & Rasmussen, 2011, 59,4 м) — T35
- 9 Icon (Icon Yachts, 2010, 62,5 м) — T37
- 10 Pegaso (Friere, 2011, 73,6 м) — T38
- 11 Feadship, 2011, 44,6 м — T41
- 12 BN193 (Moonen Shipyards, 2011, 30,0 м) — J04
- 13 Swan 90 (Nautor's Swan, 2010, 27,1 м) — E18
- 14 Told U So (Benetti, 2011, 43,6 м) — E13
- 15 Zefira (Fitzroy Yachts, 2010, 49,7 м) — E11
- 16 Satori (Heesen Yachts, 2011, 49,8 м) — E09
- 17 Benetti, 2011, 65 м — E01
- 18 Antheya (Princess Yachts, 2011, 32,0 м) — C01
- 19 Azimut Yachts, 2011, 35,5 м — C05
- 20 Wally Power 55 (Wally, 17,4 м) — C08
- 21 Big Fish (Aquos Yachts, 2010, 45,0 м) — C12
- 22 Lady Trudy (CRN, 2011, 42,6 м) — N17
- 23 E & E (Cizgi Yacht, 2011, 42,1 м) — N16
- 24 Cakewalk (Derecktor, 2010, 85,6 м) — N08
- 25 Yogi (Proteksan Turquoise, 2011, 60,2 м) — N06
- 26 Quinta Essentia (Heesen Yachts, 2001, 55,0 м) — N05
- 27 Seven Seas (Oceanco, 2010, 85,6 м) — R01
- 28 Выставка тендеров: B30 (B Yachts, 8,8 м); DTS (Dariel, 12 м)
Mazokist (Art of Kinetik, 9,7 м); Pascoe Shuttle
(Pascoe International, 7 м); Wally One (Wally, 12,8 м)

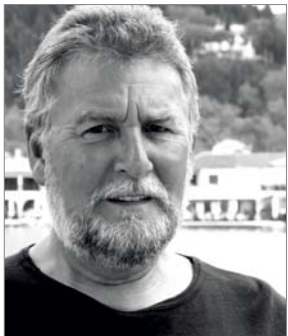
Saga
boats



Длина **12,63 м** Ширина **3,92 м** Осадка **1,30 м**
Запас топлива **1000/2000 л**
Двигатель Yanmar **6LY-480 л.с.**



«Успели», — удовлетворенно подумал я, увидев разводящийся мост. Внезапно идущая впереди яхта резко остановилась, а экипаж повалился на палубу»



ВРЕМЯ ЖДЕТ

ДЭВИД КРОССЛАНД: На Ионических островах поговорка «Время и прилив никого не ждут» лишена смысла, но есть одно исключение — Лефкас.

Одна из важных степеней свободы для яхтинга на Средиземном море — отсутствие приливов, ограничивающих передвижение, и, как следствие, жестких временных рамок при планировании маршрута. В нашей маленькой ионической идиллии нет обсыхающих бухт, приливных «окон», водоворотов и шлюзования, что необходимо принимать в расчет. Поэтому вы можете сняться с якоря в любой момент в любом месте и отправиться куда угодно. Так дело обстоит везде, кроме одного конкретного места — моста Лефкас.

Остров Лефкас отделен от материка одноименным каналом, через который наведен единственный автомобильный мост. Это даже не мост, а раскрепленная между берегами баржа. Ее разворачивают через определенные промежутки времени и швартуют гагом к «материку», чтобы открыть проход судам. Это случается каждый час, если движение машин не интенсивное; в противном случае процедуру проводят раз в два часа. Но это Греция: до определения плотности движения и контроля времени развода моста никому здесь нет дела.

Как видим, мост по сути и не мост вовсе, канал — не канал: на большем протяжении он представляет собой ограниченный буями проход через широкие мелкие лагуны, где много диких птиц, а по берегам видны античные руины. Шесть километров пути при лимите скорости 4 узла дают достаточно времени насладиться пленительным разнообразием пейзажей.

Однажды прекрасным летним утром мы направились с Корфу к нашему любимому месту на Меганиси. Неспешный переход занимает около 10 часов. До моста было 8 часов хода, и, поскольку сезон только начинался, мы рассчитывали прибыть туда как раз к вечернему разводу в 18.00.

У Греции, возможно, свой расслабленный ритм жизни, но мы хотели быть на месте вовремя. Если опоздать, то придется ждать

следующей разводки на мористой стороне, где бывает несладко: вход в канал открыт господствующему ветру и сильно подвержен заиливанию. Более того, его почти не видно, пока не окажешься внутри: узкий проход сливается с дюнами и без дноуглубительных работ давно бы исчез.

Нам в корму дул крепкий бриз, и я знал, что на мелководье у входа в канал будет волна, поэтому последние мили мы постоянно снижали скорость, чтобы прибыть к мосту точно в срок. Притормаживали слишком долго, под конец пришлось сделать рывок на 17 узлах (весьма быстро для нас), и в 17.55 мы оказались на месте, имея запас времени, чтобы дойти до моста.

Мы зашли вслед за 50-футовой парусной яхтой за дону и оказались в узком канале — два судна едва могут разойтись там с зазором лишь в пару метров. Впереди я уже различал операторов моста, останавливающих автомобили и готовящих мост к разводке. «Успели», — с удовлетворением подумал я, мысленно похлопав себя по плечу. Но что это?! Идущая впереди яхта вдруг встала как вкопанная, ее экипаж повалился на палубу, она развернулась и перегородила канал.

К счастью, пострадало только самолюбие капитана. Но движение по каналу встало, и мы с интересом наблюдали, как яхту пытались двинуть то вперед, то назад, пока



судно не сошло с мели и... село кормой на другую. Еще попытка, после чего яхта обрела ход. Мы было двинулись за ней, но... увидели сводящийся перед нами мост. По закону подлости, следующая разводка должна состояться только через два часа, а ветер все крепчал. И пришлось нам бороться с коварными отмелями и ждать, когда греческий «час пик» стихнет, а «высшие силы» разведут мост.

Таков был наш первый опыт общения с чем-то похожим на приливы и шлюзы, после чего мы единогласно решили: не надо нам этого на Средиземном море! **МВУ**

Всё по расписанию: мост на Лефкас закрывается для яхт





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

Отгонять лодку в теплые края только на зиму лично я особых резонов не вижу



ЯХТА ЗИМОЙ

СЕРГЕЙ ШАДРИН, RYA/MCA Yachtmaster, член Professional Yachtsmen's Assotiation: Плюсы и минусы зимовки яхт на Средиземноморье.

Много ли наших соотечественников держат свои яхты на Средиземном море, сказать сложно: статистики на этот счет нет.

Однако русские яхты и экипажи встречаются там регулярно. Большинство ходит под оффшорным флагом; под российским за сезон 2011 года я видел всего пару лодок. Зимуют все они там же: если кто-то просто путешествует по Средиземному морю, то обратно домой не спешит. Объяснений тому много: развитая инфраструктура; долгий (6–7 месяцев) сезон; умеренные цены на стоянку и сервис. Наконец, возможность постоянно держать лодку на воде: нет необходимости поднимать и консервировать ее на зимний период.

На Средиземном море немало прекрасных марин: больших и маленьких, удобных и не очень, дорогих и бюджетных. Но не все они одинаково хорошо подходят для зимней стоянки. Помимо климатических особенностей района, есть и другие факторы: удобно ли туда добираться (самолет, поезд, такси), есть ли рядом отель, охрана объекта и, главное, — сервисные возможности. Можно ли выполнить намеченные работы по двигателям и другому оборудованию на яхте? В состоянии ли сервисная служба принять вашу яхту с ее размерами и водоизмещением?

Консервацию яхт по окончании сезона на Средиземном море, как правило, не проводят — нет минусовых температур, только дожди и ветер. Нет и специальной «зимней» страховки, как на севере Европы. В основном яхты остаются на плаву, их поднимают только для выполнения разного рода работ: замены винтов или анодов, окраски днища необрастайкой и пр. Если намечены перепланировка или серьезный ремонт, то яхты поднимают и хранят на территории ремонтной базы, при этом стоимость стоянки остается примерно такой же, как в марине.

Погодные условия зимой могут быть весьма неустойчивы: штормы, дожди, ветер. Иногда природа дарит прекрасную погоду — и можно походить в прибрежной зоне. В это же время экипажи перегоняют яхты при смене стоянки. Самые неприятные месяцы — февраль и март. И хотя стоянка в марине обычно безопасна, можно дать несколько рекомендаций. В некоторых маринах во время шторма яхты начинают «таскать». Чтобы не повредить корпус (свой и соседа), нужно правильно пришвартовать яхту, надежно закрепить кранцы и муринги, завести дополнительные швартовы, заменить, если необходимо, поврежденные. Хотя бы раз в месяц надо запускать двигатели, но если по каким-то причинам владелец не готов посещать судно зимой, можно заключить договор с управляющей компанией, которая проследит за яхтой и организует проведение ремонтных работ. Условия и стоимость везде разные, но вполне приемлемые. Не рекомендую связываться с частными лицами: потом будет не с кого спрашивать.

Преимущества зимовки на Средиземном море очевидны, но следует сказать и о минусах. Яхта находится в другой стране, и необходимо знать правила, сроки и условия пребывания там судна под иностранным флагом. Пожалуй, лучшие места для зимней стоянки, по соотношению цены, качества и погоды, можно найти в Хорватии, Турции, Италии и на Кипре. Популярные марины в любой стране, как правило, заняты и место нужно резервировать заранее. Особенно это касается стоянок в Барселоне и Пальма-де-Майорке, где комфортная погода, хорошие цены и ремонтные возможности. Другие точки побережья Испании: Коста-дель-Соль и Коста-Брава — зимой погодой не балуют; да и для ремонта, особенно капитального, это не лучшее место. Дилеров оборудования

Зимние штормы на Средиземноморье не редкость, особенно в феврале-марте



Марина Cap d'Ail на границе Франции и княжества Монако

приходится искать, специалистов мало и постоянно возникают «непредвиденные» расходы. Хорошие зимние стоянки Франции — Марсель, Тулон, некоторые марины Прованса. А вот на Сардинии и Корсике зимовать неудобно: сложно добираться, да и многие местные жители в это время перебираются на «большую» землю, так что обслуживать и ремонтировать яхты почти никому. Именно потому зимой здесь полно свободных мест.

Держать яхту за рубежом или нет — каждый владелец решает сам, но отгонять лодку в теплые моря только на зиму лично я особенных резонов не вижу. Если уж отправлять ее туда, то на несколько сезонов и желательно в начале осени, чтобы успеть подготовиться к следующей навигации. **IMBY**



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

Только подумайте, какие выгоды мы получим, если все перейдем на одномоторные установки!



ОДНА «НОГА» ЛУЧШЕ?

ДЭВИД МАРШ: Если моторная установка с одной днищевой колонкой позволяет вдвое снизить затраты на топливо и высвободить место на борту, почему никто не строит такие лодки?

Представьте себе на минуту новую пропульсивную систему, способную вдвое снизить потребление топлива на типовом круизере, имеющем скорость чуть более 30 узлов, по сравнению с таким же, только с гребным валом. При этом она обеспечивает судну великолепную маневренность посредством манипуляций джойстиком. Уровень шума также значительно снизился, уменьшилась вибрация, появился свободный доступ для обслуживания всех узлов, а ежегодные счета за сервис заметно «усохли». Добавьте сюда большую свободу в расположении моторного отсека при проектировании лодки и ответьте на вопрос: будет ли такая система означать конец всем остальным?

Самое странное, что в принципе такая пропульсивная система уже существует, но ее создатели — инженеры из компании ZF Marine — не устраивают вокруг этого ажиотажа, в отличие от других изобретателей. Днищевая колонка ZF 2800 (на иллюстрации) была показана на выставке в Форт-Лодердейле еще в 2010 году и в настоящее время является единственной подобной «ногой», не требующей обязательной пары. Примечательно, что при маневрировании судна на малом ходу она может поворачиваться не на обычные 30°, а на все 180°. Эту одиночную колонку дополняет носовое подруливающее устройство ZF VT185AC, способное работать с переменной скоростью, и обе системы управляются при помощи одного джойстика разработки ZF. Вот, собственно, и всё: непревзойденная маневренность при управлении джойстиком на лодках с одним двигателем внезапно стала реальностью.

Итак, почему этот момент в истории развития пропульсивных систем видится мне столь новаторским? Вы избавляетесь от страха управлять однональной лодкой в стесненных условиях (в чем и помогает

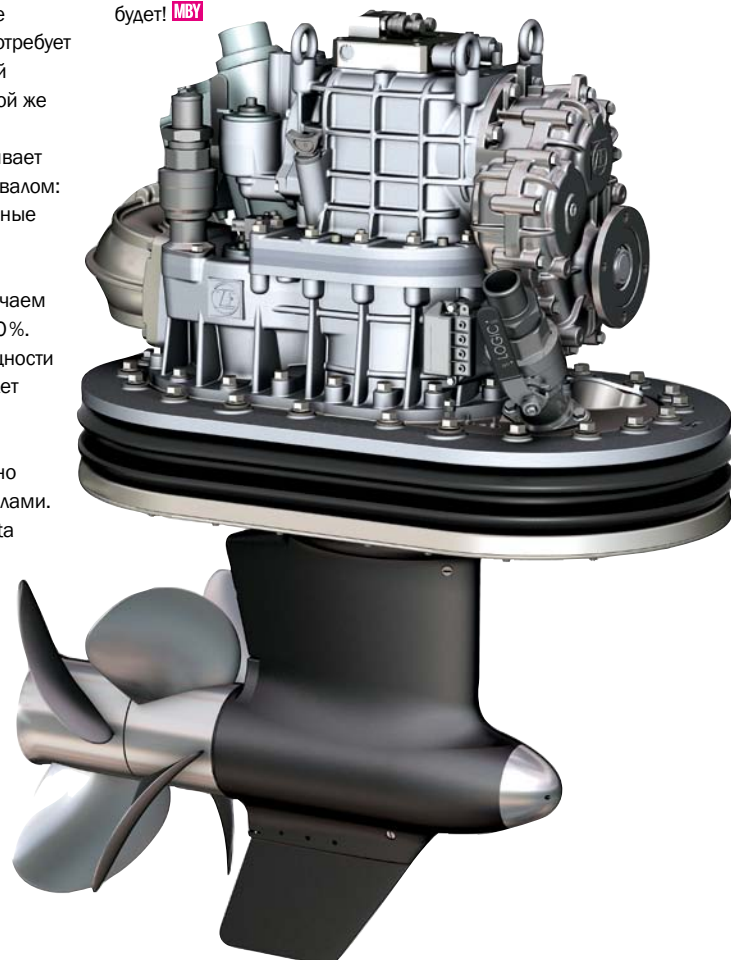
описанная днищевая колонка с джойстиком), пропадает нежелательный снос кормы из-за вращения гребного винта (моменты соосных винтов днищевой колонки компенсируются). Добавьте к этому капитальную надежность современных дизельных моторов (при надлежащем обслуживании) — и необходимость устанавливать два двигателя отпадает. Вот было бы здорово!

Только прикиньте преимущества, которые все мы, включая конструкторов и верфи, можем иметь, если согласимся на установку одной днищевой колонки! Сейчас, когда цены на топливо неуклонно растут, на первый план выходит повышение экономичности. В сущности, если даже не учитывать массу второго мотора, дополнительное гидродинамическое сопротивление подводных частей потребует увеличения мощности двухмоторной установки до 25% для достижения той же скорости. Добавим эти 25% к экономичности, которую обеспечивает днищевая колонка по сравнению с валом: пусть в среднем это будут реалистичные 15–25%, а не рекламные 30–35%, о которых заявляют производители днищевых колонок. В итоге мы получаем весьма солидный выигрыш в 40–50%.

Конечно, при максимальной мощности в 480 л.с. колонка ZF 2800 не сможет обеспечить те же динамические характеристики 42-футовому флайбриджному круизеру, где обычно ставят два 370-сильных мотора с валами. Однако не забывайте, что Volvo Penta выпускает приводы IPS с двигателями мощностью до 900 л.с., а самые мощные моторы ZF 4000 выдают 1200 л.с. Пока мы не знаем, насколько эффективной окажется такая предельно обтекаемая «нога», но, раз уж мы допустили 45% прироста, днищевая колонка с двигателем 1200 л.с.

потенциально сможет разгонять 58-футовую лодку до 32–34 узлов, для чего обычно требуются два 800- или даже 900-сильных дизеля.

Остается ждать, когда производители двигателей и приводов будут готовы предлагать такие системы. Если, конечно, будут: ведь продать два мотора меньшей мощности и две «ноги» гораздо выгоднее, чем один мощный комплект. Следующий шаг — за верфями: должны найтись смельчаки, которые начнут строить лодки с одной днищевой колонкой. Наконец, в некоторых странах потребуются перестройка сознания яхтсменов: они едва свыклись с наличием двух таких «ног», а теперь должны отказаться от одной из них. Но какой значительный шаг вперед это будет! **МВУ**



КОМПАНИЯ «ЛОДКА ХАУС» ПРЕДСТАВЛЯЕТ ХАУСБОТЫ THOROUGHNBRED В ПОВОЛЖЬЕ



ХАУСБОТ – это

- уникальная новинка на российском рынке, объединившая в себе все преимущества яхты и коттеджа;
- комфортабельное плавсредство для путешествий по внутренним водоемам;
- все инженерные системы, бытовая техника, полная меблировка салона и кают;
- удобство в эксплуатации, надежность и безопасность.



ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ДИЛЕРОВ

«Лодка Хаус»
эксклюзивный дистрибьютор
THOROUGHNBRED HOUSEBOATS
в Поволжском регионе



г. Саратов, ул. Бахметьевская, 49
(8452) 74-27-74
houseboat@lodkaha.us.ru
www.lodkaha.us.ru

Может быть, в XXI веке и нам пора перейти на достаточно распространенный в мире английский?



УЧИТЕ РУССКИЙ!

ДМИТРИЙ САМОЙЛОВ, яхтенный капитан: Новые правила — правильный шаг. Остается понять, как это будет работать на практике.

После подписания Президентом РФ соответствующего Указа, Правительство постановило принять «Правила плавания по внутренним водным путям РФ судов под флагами иностранных государств в спортивных и культурных целях». Теперь, когда ажиотаж от «открытия границ» спал и появились первые регламентирующие документы, пришло время задать некоторые вопросы. Но прежде стоит ознакомиться с общими положениями Правил.

1. Правила действуют на внутренних водных путях РФ, открытых в установленном порядке для захода и плавания судов под флагами иностранных государств.

2. Правила распространяются на спортивные и прогулочные суда, общее число людей на которых не превышает 18, в том числе пассажиров не более 12, под флагами иностранных государств, осуществляющие судоходство по внутренним водным путям РФ, и на экипажи указанных судов.

3. Судам разрешено движение на внутренних водных путях РФ и стоянка в отведенных для этого местах. Швартовка к причальным сооружениям осуществляется по согласованию с владельцами или операторами этих сооружений.

4. Надзор за соблюдением требований настоящих Правил осуществляется, в пределах предоставленных полномочий, Федеральной службой по надзору в сфере транспорта.

5. Суда и находящиеся на них лица должны пройти контроль в пунктах пропуска через государственную границу РФ, установленных в морских портах, прилегающих к внутренним водным путям РФ.

6. Все суда должны иметь достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц и безопасности плавания.

7. К плаванию по внутренним водным путям РФ допускаются суда, имеющие на борту следующие документы: документы, подтверждающие тип и назначение судна, право плавания под флагом государства регистрации судна, право собственности на судно, годность судна к плаванию, право эксплуатации судовой радиостанции;

- судовую роль, составленную капитаном;
- судовой/вахтенный журнал.

На судне должны находиться оригиналы этих документов, за исключением документа, подтверждающего право собственности на судно, копия которого должна быть заверена в установленном порядке.

8. Суда при плавании по внутренним водным путям сохраняют свои опознавательные знаки, предписанные требованиями государства флага.

9. Суда должны выполнять требования ППВВП в отношении регулирования движения и правил стоянки, а также визуальной, звуковой сигнализации и радиотелефонной связи.

10. Разрешается плавание судов без лоцманской проводки:

- в случае если время перехода между стоянками не превышает 8 часов: один член экипажа должен владеть русским языком в объеме, достаточном для ведения переговоров с диспетчерскими и портовыми службами, а также для переговоров между судами при расхождении и обгоне, и иметь документ, подтверждающий право управления судном соответствующей категории на внутренних водных путях РФ;
- в случае если время перехода между стоянками превышает 8 часов: два члена экипажа должны соответствовать указанным выше требованиям.

В этом тексте немало неочевидных моментов. Как будет определяться достаточность экипажа? Отдельный вопрос — квалификация капитана: как нам сообщили в ГИМС по Санкт-Петербургу, управлять маломерным судном на территории России можно, только имея соответствующее удостоверение, выданное ГИМС. При этом

Организаторам даже такой регаты, как Volvo Ocean Race, пришлось оформлять кипу бумаг, чтобы показать яхты на Неве



ГИМС готова аттестовать иностранных граждан. Для этого следует представить переведенные и официально заверенные копии документов и пройти собеседование. Неясно, на какой срок иностранные суда будут допускаться в ВВП (стандартные для Европы полгода?) и как будет решен вопрос с УКВ-связью на реке, ведь там совсем другой, уникальный для России диапазон.

Разрешение обходиться без лоцманской проводки при наличии на борту говорящего по-русски члена экипажа также вызывает недоумение. Представим обратную ситуацию — российскую яхту в походе по Балтике. На Сайме к вам должен подсесть на борт финн, в Гёта-канале — швед, в Кильском — немец... Или на борту следует держать полиглота? А может быть, в XXI веке и нам пора перейти на достаточно распространенный английский? Что понимать под отведенными для стоянки местами? Что будет, например, со шведской пожилой парой, когда они захотят причалить у живописного берега где-нибудь на берегу Ладоги?

Пока оптимисты прогнозируют приход десятков тысяч иностранных прогулочных судов в Россию и прикидывают возможное пополнение бюджета, реалисты задумываются о том, какими еще подзаконными актами обрстет новый закон. Что ж, поживем — увидим. **IMBY**

*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.

Сильный ХАРАКТЕР



Вызов итальянской классике? Сюрприз от Custom Line! На Festival de la Plaisance в Каннах состоится мировая премьера новой 100-футовой яхты в спортивном стиле.

Текст **Ольга Селезнева**





Верфь Custom Line — одно из предприятий итальянского судостроительного гиганта Ferretti Group — отвечает в холдинге за большие яхты. На сегодня в портфолио компании суда длиной от 26 до 37 метров, как глиссирующие, так и переходного режима движения. Большие размеры почти автоматически ассоциируются с солидностью и сдержанным классическим обликом яхт, и до сих пор Custom Line придерживалась именно такой позиции. Тем интереснее взглянуть на новинку Custom Line 100, которая дебютирует в сентябре на Каннском боат-шоу. Слишком уж она непохожа на «сестер» по модельному ряду.

Создание новой яхты затевалось не из маркетинговых соображений равномерно «забить» линейку. Все верфи стараются выдерживать определенный интервал между длинами лодок, не допуская больших пробелов, иначе недолго упустить клиента, не нашедшего подходящий размер. До нынешнего лета линейка относительно быстроходных Custom Line состояла из трех моделей длиной 97, 112 и 124 фута. Казалось бы, нет никакого смысла строить 100-футовую лодку, которая будет отличаться от младшей модели всего на метр. Но кое-кто смысл в этом усмотрел.

«Мы хотели создать яхту, которая удовлетворила бы запросы тех наших клиентов, особенно молодых, которые ищут более спортивный дизайн, не желая при этом терять функциональные преимущества и внушительный

Custom Line 100 — для тех, кто ищет спортивный дизайн, не жертвуя флайбриджем

внутренний объем, свойственные флайбриджным судам с более массивным корпусом, — говорит Марко Сегато, бренд-менеджер Custom Line. — Конечно, мы немного трансформировали «хищные» спортивные линии в соответствии со стилем Custom Line, но в итоге получилась лодка с таким необычным и сильным характером, что мы решили, несмотря на небольшую разницу в длине, сохранить в модельном ряду и предыдущую 97-футовую модель — для клиентов, предпочитающих классику».

Да уж, при почти одинаковой длине спутать их невозможно. Если 97-я привлекает внимание строгой элегантностью, то новая «сотка» заставит всех окрестных зевак свернуть шею. При этом в ее облике нет ничего нарочито вызывающего: хорошим дизайнерам вкус никогда не изменяет, но уж больно необычно выглядят ломаные линии «милитари», вырезы в бортах и особенно масштаб остекления. Последнее не только делает интерьер яхты светлым, но и визуально «облегчает» лодку снаружи, что и требуется спортивному, динамичному экстерьеру. Что же касается дневного освещения обитаемого пространства яхты, то его, понятно, лучше ощущаешь изнутри. Приступим.

Главный салон яхты прозрачен с трех сторон: подвижные



Флайбридж защищен от солнца хардтопом с открывающейся центральной частью



Открытая столовая в кормовом кокпите

Приватная зона отдыха на носу яхты



Часть фальшборта откидывается, образуя балкон в салоне



Вместо типичных для яхт стационарных конструкций — свободно стоящая мебель

стеклянные двери, ведущие в кормовой кокпит, сплошная полоса огромных окон по бортам, на правом прерванная открывающимся «балконом»... Здесь много не только света, но и воздуха, потому и чувствуешь себя, как на террасе загородного дома, а не в аквариуме. Впечатление объема усиливает легкое и современное оформление интерьера: вместо закрепленных стационарных конструкций, столь привычных на яхтах, — свободно стоящая «мобильная» мебель, которую можно расставлять в соответствии с сиюминутными пожеланиями. Разумеется, то, что вы видите на фото, совсем не догма — стиль и отделочные материалы могут быть любыми и зависят от пожеланий заказчика яхты. Столовая и гостиная разделены лишь визуально; в результате получилось огромное единое пространство от кормового кокпита до входа в мастер-каюту.

Апартаменты владельца традиционно для яхт таких габаритов расположены в носовой части главной палубы. Панорамный вид есть и здесь благодаря длинным, стреловидным иллюминаторам, напротив которых даже убрана часть высокого фальшборта. Большая ширина корпуса в носовой части позволила заметно увеличить площадь мастер-каюты по сравнению с яхтами такого класса; приятно

удивляют и внушительные размеры ванной и гардеробной. Попасть в апартаменты владельца можно по коридору, ведущему из столовой. Там же расположен трап на нижнюю палубу, где в небольшой холл выходят двери четырех симметрично расположенных гостевых кают.

Большой плюс этой яхты (особенно если ее сдавать в чартер) в том, что гостевые каюты не сильно различаются по размерам и комфорту, а значит никто не останется обиженным. Две каюты экипированы двуспальными кроватями, остальные — отдельными, хотя можно предусмотреть и кровати-«трансформеры», которые легко подстраивать под состав и запросы гостей. Все каюты располагают большими бортовыми иллюминаторами и, разумеется, отдельными ванными комнатами. Справедливости ради надо заметить, что в двух центральных каютах ванны комнаты и гардеробы все-таки больше.

Центральная часть, самая комфортная во всех отношениях, отдана гостям, тогда как отсек команды находится в носу. Здесь в трех каютах с отдельными санузлами может разместиться команда из пяти человек (капитану — преференция в виде персональной каюты). Предусмотрен также салон-столовая, здесь же есть собственная небольшая кухня. «Маршруты» передвижения экипажа на Custom Line 100 просты и удобны: служебная лестница идет снизу доверху, соединяя отсек экипажа, главный камбуз, рубку и флайбридж — не нужно бегать обходными путями по палубе и тревожить пассажиров.



Мастер-каюта в носовой части главной палубы



Ванная комната одной из гостевых кают



Камбуз примыкает к столовой на главной палубе

Салон главной палубы



Из четырех гостевых кают две оснащены двуспальными кроватями...



...а еще две — раздельными спальными местами. При этом размеры кают практически идентичны



*Открытых зон
отдыха на борту много
не бывает: в этом
смысле флайбриджные
яхты выигрывают
у спортивных*

Рубка, как это обычно практикуется на яхтах такого класса, выделена в отдельный pilot house между уровнями главной палубы и флайбриджа. Остекление главного поста управления дает обзор на 180°, приборная панель скомпонована не только информативно, но и эстетично, и вызывает ассоциации с космическим кораблем. Помимо кресла рулевого, здесь предусмотрен собственный мини-салон с диваном — на случай, если кто-то захочет составить компанию капитану.

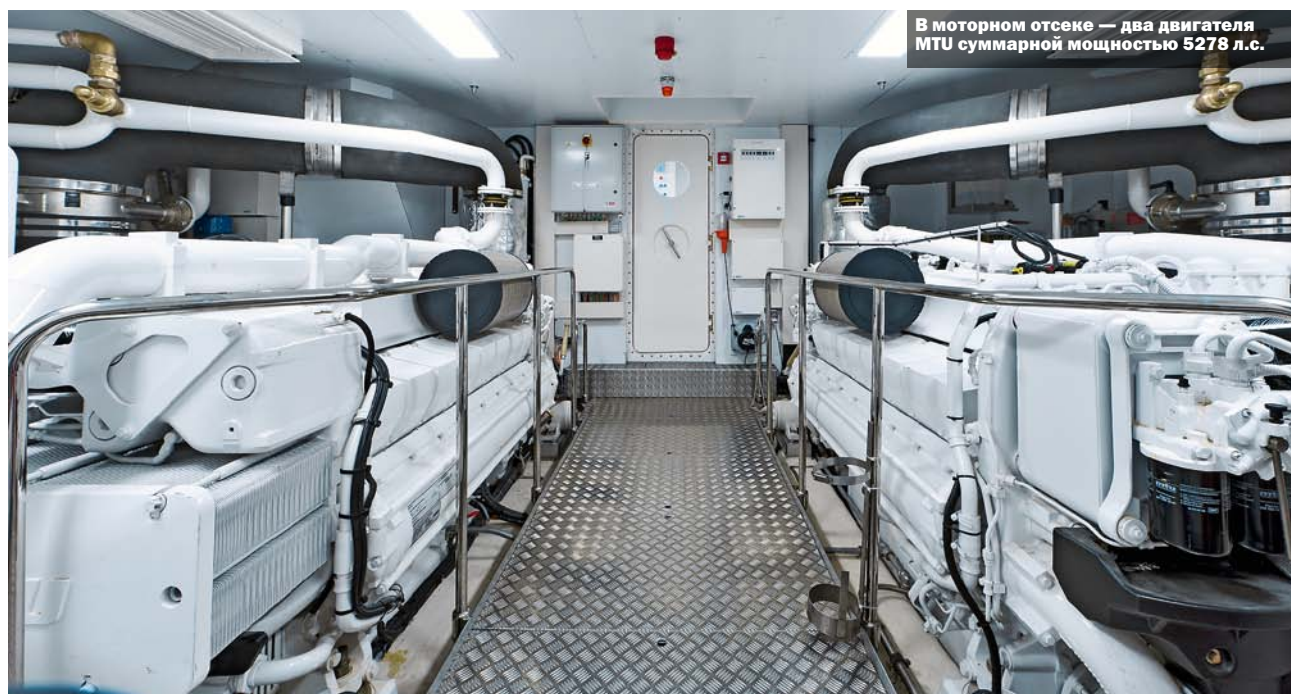
Три ступеньки вверх — и мы на флайбридже. Передняя его часть находится под хардтопом с открывающейся центральной частью. Он защищает от солнца верхний пост управления, барную стойку и столовую на открытом воздухе. Вторая половина флайбриджа отдана под «пляжный» отдых: джакузи, лежаки для загара, а в корме есть место для тендера или гидроцикла и крана. Впрочем, никто не запрещает перекомпоновать флайбридж на иной манер, установив, например, шезлонги, а что касается «малого флота», то вообще-то на борту есть еще и гараж. Доступ в него открывает транцевая дверь: откидываясь, она образует широкую, покрытую тиком купальную платформу.

Флайбридж — не единственное место на борту для пребывания на воздухе. Если не хочется сидеть под солнцем,

При своем размере Custom Line 100 еще и очень быстрая яхта

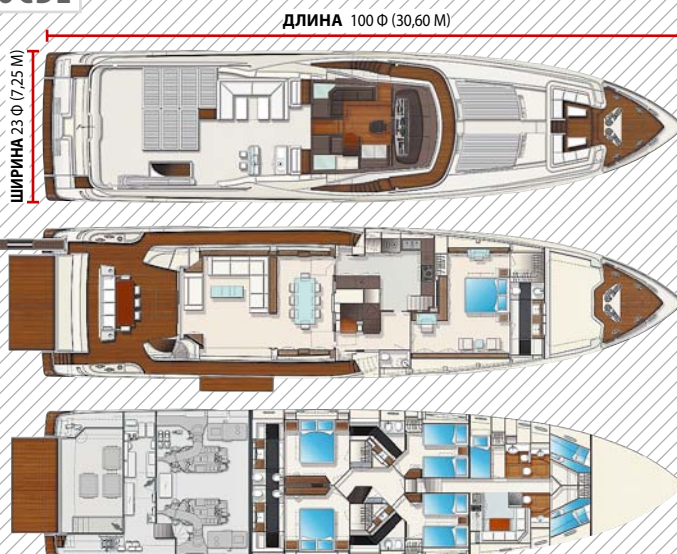
можно переместиться в кормовой кокпит главной палубы, накрытый свесом длинного флайбриджа. Здесь традиционно размещена неформальная столовая al fresco и бар. А если хочется позагорать в уединении — добро пожаловать на нос: диваны, столики и большой лежак к вашим услугам.

Не чересчур ли это для одной лодки и десяти пассажиров? Как показывает практика, открытых пространств на яхте никогда не бывает много. Даже если на борту собирается дружная и общительная компания, люди нередко жаждут уединения с морем. В этом смысле большие флайбриджные яхты дают больше возможностей остаться наедине с собой, чем спортивные, где акцент смещается в сторону удовольствия от скорости и полета над водой. Хотя... зачем от чего-то отказываться? Custom Line 100 еще и довольно быстрая лодка: обещано, что она будет развивать скорость не менее 26 узлов. Так что мучиться, выбирая между спортом и комфортом, не придется. Жизнь и так полна компромиссов, и если иногда можно обойтись без них, этим стоит воспользоваться. **MBV**



В моторном отсеке — два двигателя MTU суммарной мощностью 5278 л.с.

ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

длина	100 Ф (30,60 М)
ширина	23 Ф (7,25 М)
осадка	6 Ф (2,00 М)
водоизмещение	129,9 Т (ПОЛНОЕ), 112 Т (ПОРОЖНЕМ)
запас воды	3000 Л
запас топлива	14 700 Л
пассажиров	10
команда	5
двигатели	2xMTU 16V 2000 M94 (2639 Л.С.)
максимальная скорость	26 УЗЛОВ
автономность	380 МИЛЬ
стоимость в Европе	от € 8 700 000

ТРАУЛЕРЫ без трала





Дискуссию о том, что считать траулерной яхтой, что — эксплорером, а что — экспедиционным судном, нынче услышишь практически на любой крупной европейской яхтенной выставке. Чем же различаются эти суда и какими вообще бывают траулерные яхты?

Текст Михаил Романов
Фото Corbis, MBY

Хорошо, когда каждый термин имеет точную дефиницию: проще общаться с коллегами и легче понимать смысл написанного и сказанного, удобнее излагать свои мысли. Увы, в яхтенной теме так не всегда. Иногда это связано с особенностями иностранного языка, английского или голландского, откуда вместе с лодками к нам пришли многие слова и претерпели трансформацию. Бывает и так: термин приживается, а определение ему появляется позже, причем у каждого свое.

Любопытная ситуация сложилась с терминами «траулерная яхта», «экспедиционная яхта» и «яхта-эксплорер». Полистав специальную литературу, проведя в общей сложности не один месяц в интернете и собрав кипу материалов, я не нашел четкого определения типу таких судов и в чем их различия. Так возникло желание поговорить об этом с читателем: следуя студенческому анекдоту, надо начать объяснять непонятное другим, и тогда понимание приходит к тебе.

ПРОИСХОЖДЕНИЕ

До определенного времени моторные яхты если и строили специально, то исключительно для венценосных особ. Не вдаваясь глубоко в историю и особенности этих яхт, скажу только, что еще в середине XX века даже очень состоятельным людям приходилось довольствоваться переделкой в яхты существующих судов и кораблей. Так, «Кристина О», любимая яхта миллиардера Аристотеля Онассиса, в прошлой жизни была... фрегатом ВМС Канады. Похожую биографию можно проследить и у траулеров.

Траулер (англ. trawler, от trawl — трал, невод) — промысловое судно для лова рыбы. До середины прошлого века строили в основном однопалубные траулеры, на которых трал опускали и поднимали с борта. Позже получили распространение двухпалубные суда

(понадобилась свободная палуба) с кормовым устройством для спуска, подъема и буксировки трала; при этом надстройку сдвигали в нос.

После Второй мировой войны люди по обе стороны Атлантического океана начали переоборудовать такие рыболовные суда, отслужившие свой срок, в моторные яхты. Некоторые эксперты считают, что движение возглавили бывшие капитаны, не желавшие на пенсии расставаться с морем и любимым кораблем. Они покупали списанное судно, снимали лишнее оборудование, ремонтировали корпус, в трюмах обустраивали жилые помещения: комфортабельные каюты и салоны (машинное отделение и надстройку практически не трогали) — и получалась... яхта-траулер. В переделку чаще всего попадали суда длиной до 50 метров. Они сохраняли свои высокие мореходные качества: плавучесть, остойчивость, способность сохранять ход на высокой волне. При этом назначение судна как прогулочного, компоновка помещений и новые интерьеры переводили его в новое качество без сильного изменения внешнего вида.

А может быть, таких упертых энтузиастов, шкиперов-ветеранов был всего десяток-другой, а реальный толчок развитию типа дали все же заказчики вроде Онассиса, уже созревшие, чтобы стать владельцами подобных надежных и мореходных яхт для своих путешествий? Сами они сумели оценить кораблестроительные качества траулеров или их надоумили судостроители и брокеры — не суть важно, главное, что процесс пошел!

АКТ

Раз уж есть такая категория судов — траулерные яхты, то попробуем разобраться с их архитектурно-конструктивным типом (АКТ) и определить характерные черты.

Под АКТ судна понимают совокупность специфических черт

«Предками» современных траулерных яхт были, естественно, классические рыболовные траулеры

архитектуры, конструкции и других особенностей (к примеру, оборудования), подчиненных его основному назначению. К ним относятся: размеры, расположение и форма; количество палуб; форма корпуса — штевней и мидель-шпангоута; высота надводного борта; организация палубного пространства в носу и корме; внутренняя компоновка, включающая расположение жилых помещений и моторного отсека; усиление корпуса и характеристика пропульсивной установки (число двигателей, тип движителей и пр.), от которой не в последнюю очередь зависят технические данные судна.

КЛАССИФИКАЦИЯ № 1

Устоявшейся классификации траулеров нет, хотя существует условное их деление на «подвиды».

Classic

Яхты-траулеры, появившиеся первыми (отчего и названы классическими), имеют палубу walk around, бортовые двери в надстройку, флайбридж, куда ведут ступени из кокпита, и даже рудиментарную мачту, гик которой служит для спуска и подъема шлюпки. Компоновка предусматривает кормовую и носовую каюты на нижней

Sedan

Траулеры-седаны выделяются тем, что имеют меньше различных уровней в организации внутреннего пространства. Каюты (обычно их две, с общим гальюном) находятся в носовой части, и они несколько меньше; за ними располагается салон с камбузом и динеттой (она может быть приподнята). Небольшой кокпит в корме иногда бывает закрытым. Седаны бывают и с флайбриджем.

Pilothouse

Этот тип лодок более приспособлен для северных широт. Чаще они имеют один пост управления в ходовой рубке, которая фактически находится в общем с салоном пространстве, но зрительно выделена благодаря тому, что поднята относительно палубы салона для улучшения обзора. Камбуз может располагаться на уровне рубки или в салоне. Иногда мастер-каюту помещают под рубкой,

гостевую каюту также в носу. Флайбридж, где может стоять тендер, нависает над кормовым кокпитом и бортовыми проходами. На таких лодках часто встречается португальский мостик — проход перед рубкой, ведущий с борта на борт и отгороженный от носовой палубы внутренним фальшбортом. Он защищает рубку

Мореходные качества траулеров всегда ценили настоящие моряки



Kadey Kroger 42 (США)



American Tug 395 (США)

палубе и салон между ними (главная палуба); камбуз, как и динетта, может располагаться на уровне салона или внизу. Бывает, что кормовой кокпит делают еще уровнем выше и там находится пост управления.

Sundeck

Этот тип появился в середине 1980-х годов. Отличие от классики состоит в протяженной и высокой верхней палубе, где, помимо открытого поста управления, может находиться тендер, ветбар и еще остается достаточно места для пребывания пассажиров. Проход на эту палубу-флайбридж часто организуют из салона. Такая архитектура позволяет увеличить объем мастер-каюты в корме.



Almtrawler 1600AD (Нидерланды)

от заливания, когда высокие волны обрушиваются на носовую палубу, и дает относительно защищенное пространство, если надо на ходу выйти на палубу.

КЛАССИФИКАЦИЯ № 2

Не оспаривая такую классификацию, заметим, что она почти не затрагивает мореходные качества траулерных яхт. Поэтому можно воспользоваться



паллиативом — разбить группу траулерных яхт на две подгруппы: Recreational Trawlers (прогулочные траулеры) и Passagemakers. Простого перевода у этого слова с жаргонными корнями нет — подразумевается судно высокой мореходности и автономности, этакий «дальнобойщик».

RECREATIONAL TRAWLERS — это круизные прогулочные суда с корпусами водоизмещающего или переходного типа (в отличие от всегда водоизмещающих рыболовных траулеров). Скорость таких судов с экономичным двигателем (обычно одним, хотя бывают и двухмоторные установки) не превышает 10–12 узлов, что благоприятно в отношении расхода



Grand Banks 47
Heritage EU (США)



Nordhavn 47 (США)



топлива и запаса хода. Корпуса переходного режима сочетают круглоскулые обводы в районе миделя и плоские участки днища в корме; они могут развивать до 20 узлов — скорость в ущерб плавному ходу. Все эти суда предназначены для внутренних и внешних акваторий и способны на короткие и дальние (около 2000 миль) переходы, но с ограничением по погоде.

PASSAGEMAKERS — подгруппа траулерных яхт с исключительно водоизмещающими корпусами, которые, помимо своих особенностей архитектуры и компоновки, отличает способность совершать весьма длительные, в том числе океанские

Passagemakers — траулерные яхты, способные совершать трансатлантические плавания

переходы. Их длина обычно свыше 45–50 футов, они уже оснащены более серьезным оборудованием. Если типы Classic, Sundeck и Sedan в большей степени принадлежат к первой подгруппе, то Pilothouse относится как к первой, так и ко второй.

КЛАССИФИКАЦИЯ № 3

Осмелюсь предложить и другой подход к анализу типов. По устоявшейся еще в советские времена классификации рыбопромысловые траулеры

подразделяют на малые, средние и большие. Есть и другие кластерные группы, но они связаны скорее с технологией добычи и переработки рыбы и здесь не важны. Думаю, такой «размерный» подход вполне применим и к траулерным яхтам. Для ясности определим реперы: 30 и 100 футов. Уточню: яхты траулерного типа выпускают сотни компаний (только в США их более 70), и приведенные в статье примеры выбраны как наиболее характерные и знакомые автору.

МНЕНИЕ

**КЕВИН
ДИБЛИ,
яхтенный
дизайнер,
Новая
Зеландия**

Термин Explorer подразумевает экспедиционное судно, а под траулером следует понимать Offshore Passagemaker.

В траулерные яхты изначально перестраивали рыболовные суда тихоокеанского побережья Северной Америки. Они были легче и экономичнее «рыбаков», но сохраняли присущую тем высокую

мореходность. По мере роста популярности этих лодок появился термин «круизные траулеры». Яхты типа Explorer первоначально были переделанными буксирами, коммерческими или даже военными судами с большим запасом хода. Их проектировали для продолжительных и безопасных плаваний в любую точку планеты и в любых условиях.

Постепенно они, как и вновь построенные суда, становились все более комфортабельными, но по-прежнему сохраняли ту же форму корпуса. Так появился тип яхт Explorer/Expedition. Различие между траулерными яхтами и яхтами типа Explorer состояло в том, что траулеры имели меньшее водоизмещение и автономность — во всех ее аспектах, включая дальность плавания, хотя и те и другие могли пересекать океаны в суровых условиях. Разница между этими двумя типами яхт постепенно нивелируется, и оба типа, пожалуй, уже можно называть Offshore Passagemakers.

Траулерные яхты Nordhavn 40 и 43 в начале этого века совершили плавание вокруг света — рекорд, пока не побитый другими брендами

Ranger Tug 29 (США)



«Мини-траулеры» (длина до 30 футов)

Эти небольшие круизеры и вправду называют «мини-траулерами» и даже «карманными буксирами». Почему «траулеры», мы уже знаем, «буксиры» появились из-за некоторого внешнего сходстве с буксирами-тягачами (не толкачами), хотя представить, чтобы эти кораблики буксировали серьезное судно (впрочем, как и трал), трудно.

Если сравнить несколько близких по длине представителей подгруппы: Nordic Tugs 26, Ranger Tugs 27 и North Pacific 28 Pilothouse — можно увидеть как сходства, так и различия. Общее — относительно высокий борт корпуса из стеклопластика и седловатость палубы, высокая ходовая рубка, расположенный за ней салон с хорошим остеклением, открытый кормовой кокпит, носовая каюта, срединное расположение двигателя, соединенного с гребным валом... Различия — в компоновке салона, но идеология у всех одна: сиденья или диваны здесь трансформируются в дополнительные спальные места. Дальнейшие различия определяются мощностью двигателя и топливным танком: NT 26 с мотором Cummins QSD 115 л.с. на 8 узлов имеет запас хода до 200 миль, а NP 28 PH при 150 л.с. — 400 миль. Но максимальная скорость у них близкая (около 14 узлов).

Ranger Tugs 27 больше выделяется в подгруппе. Не столько внешне (здесь разница высоты рубки и салона не так очевидна), но скоростью. RT 27 — двухрежимное судно, способное глиссировать. С мотором Yanmar 4BY2 мощностью 180 л.с. оно может идти со скоростью 21 узел, на круизной скорости около 9 узлов запас хода превышает 270 миль.

Продолжая тему двухрежимных судов, скажем об отдельном кластере быстроходных траулеров компании Beneteau (Франция). Она предложила рынку необычные лодки под названием Swift Trawler. Линейка включает модели длиной от 34 до 52 футов (о самой новой ST44 см. статью на стр. 98).

Поднятая ходовая рубка улучшает обзор, но с флайбриджа он просто великолепный



Swift Trawler 34 (Франция)



«Середняки» (от 30 до 100 футов)

В этой категории тоже немало брендов из США и Европы: Nordhavn, North Pacific, Kadey Kroger, Grand Banks, De Alm... Внутри каждой линейки присутствуют разные архитектурно-конструктивные типы. Тем не менее их объединяет не только специфическая морская внешность. Надстройки щеголяют большой площадью остекления. Стеклопластиковые корпуса выклеивают преимущественно с применением полиэфирных смол и стекломатов: «монолит» ниже ватерлинии, «сэндвич» выше ватерлинии, днищевые конструкции в носу и корме усиливают. Развитый приподнятый полубак, смещенная в нос надстройка и относительно небольшая площадь носовой палубы, мощный португальский мостик (там, где он есть), продольная погреб палубы, высокий



Lewingston 88'7
Trawler (США, 1945 г.)

Рубка траулерных яхт может быть смещена как в нос, так и в корму

надводный борт и хорошо защищенный кокпит указывают на то, что лодки эти справятся со сложными погодными условиями. У корпусов появляется длинный плавниковый киль, дающий защиту винто-рулевого комплекса при наезде на подводное препятствие и устойчивость на курсе, активные успокоители качки. В основном низкооборотные дизели умеренной мощности (160–520 л.с.) обеспечивают скорость до 10–12 узлов, но не очень «прожорливы» и обладают ресурсом 10 000 часов до капремонта. Против мини-траулеров увеличен запас воды и топлива, а дальность плавания достигает уже 3000–4000 миль.

Компоновка также предусматривает две-три каюты, салон, камбуз и динетту, и все это существенно объемнее, чем на мини-траулерах. По мере роста длины растут помещения и уровень комфорта в салонах и каютах: на таких лодках видишь обилие тика в отделке, ковры в интерьерах и даже библиотеку с морской литературой.

Nordhavn 62 (США)



Как считают некоторые эксперты, у яхт Nordhavn наиболее явно заметны различия между прогулочным траулером и океанским ходяком-passagemaker. Если для старших моделей Nordhavn способность пересекать моря-океаны выглядит вполне очевидной, то кому-то, полагаю, будет любопытно узнать, что в 2001 году Nordhavn 40, а в 2002 году — Nordhavn 43 совершили кругосветные плавания. Первое заняло 27 недель, второе — на неделю меньше,

и эти достижения пока не побиты.

Интересно, что после 60 футов в линейке Nordhavn (и не только) появляются модели с кормовым расположением надстройки. Корпуса с высоким баком еще «траулерные», а вот облик яхт в целом теряет сходство с траулерами, несмотря на обратный наклон лобового остекления. Кстати, при всей полезности такой конструкции признак этот не первостепенный: рубки многих траулерных яхт имеют обычную



Nordic Tag 37 (США)

форму остекления, но на отдельных быстроходных круизерах (Minor, Nord Star, Targa) можно видеть именно такое стекло. Поэтому иногда их называют «траулерами», что не вполне корректно.

Тут хочу напомнить о причине, побудившей меня взяться за эту тему: есть ли разница между эксплорерами, траулерными и экспедиционными яхтами? Так вот, создатели траулерных яхт Kadey Kroger 55-футовую модель назвали Expedition, а в описании судна отмечают, что этот готовый к океанским плаваниям эксплорер хорош также для прогулок по выходным. В большом моторном отсеке яхты стоят два двигателя всего по 158 л.с., и почти 40-тонная яхта развивает более 10 узлов; на скорости 7 узлов дальность плавания превышает 4300 миль. Выходит, что траулерная яхта получает право именоваться экспедиционной или эксплорером при определенных мореходных кондициях, в частности, запасе хода. Полагаю, он всяко должен быть больше 4000 миль при, конечно, неограниченном районе плавания.

Супертраулеры (свыше 100 футов)

Наконец мы добрались до самых крупных траулеров. Они же — большие Passagemakers и мегаяхты Explorer или Expedition. Если и не вполне так, то обязательно найдется что-то, что их объединяет. Начать хотя бы с истории: у всех в прародителях



Рыболовный траулер (1960 г.). Они похожи, не правда ли?

числятся рабочие суда — траулеры, океанские буксиры, ледоколы, суда-снабженцы. Как мы уже знаем, архитектурно-конструктивный тип судна определяется назначением, а назначение всех этих судов — удовлетворение желания их владельцев путешествовать по нехоженным морям, посещать «необитаемые» острова, забираться в такие глухие точки Мирового океана, где до них никогда не было, да и после не сразу появятся. То есть ходить куда угодно, когда угодно и как угодно далеко. Там, на удаленных маршрутах, манящих природной красотой и удивительными приключениями, есть шанс увидеть собственными глазами то, что однажды может попросту исчезнуть с лица земли, почувствовать себя Магелланом и Колумбом, ощутить фантастическую свободу, которую предоставляют эти мощные и надежные суда, очень подходящие для таких путешествий. Вот об этом стоит сказать подробнее.

Заявленные ключевые особенности суперяхт типа Explorer и Expedition:

- неограниченный район плавания

Эксплореры строят в соответствии со строгими правилами национальных классификационных обществ

МНЕНИЕ



ХУАН КАРЛОС ЭСПИНОЗА,
проектировщик и дизайнер яхт, США

Рыболовные траулеры обычно имеют большую открытую палубу в носу или корме, для выборки трала или крабовых ловушек, и современные траулерные яхты в известной степени повторяют такую архитектуру. способные пересекать океан. Они ходят в водоизмещающем режиме, имеют круглоскулые корпуса с носовым бульбом, а некоторые — ледовый класс. Сегодня заказчики таких яхт, отличающихся великим разнообразием дизайна, желают иметь возможность путешествовать вокруг света в любую погоду.

HORIZON 148 EXPLORER

СОВРЕМЕННАЯ СУПЕРЯХТА-ЭКСПЛОРЕР

ГОД ПОСТРОЙКИ:	2012
ВЕРФЬ:	Horizon (Тайвань)
ПРОЕКТАНТ И ДИЗАЙНЕР	Хуан Карлос Эспиноза, США
КОРПУС	сталь,
НАДСТРОЙКА	композит
ДЛИНА	148 футов (45 м)
ДЛИНА ПО ВЛ	119 футов (39,2 м)
ШИРИНА	29 футов (8,8 м)
ОСАДКА	8 футов (2,6 м)
ДВИГАТЕЛИ	2xMTU 12V4000M60, 1800 л.с.
ГЕНЕРАТОР	2xCAT, 150 кВт
ЗАПАС ТОПЛИВА	60 000 л
ЗАПАС ВОДЫ	10 000 л
БАЛЛАСТНЫЙ ТАНК	30 000 л

- независимость от погоды (времени года, текущего состояния моря)
- предельно высокая автономность (по топливу, другим запасам)
- высокая вместимость и грузоподъемность
- максимальный уровень комфорта

По сути, первые две позиции относятся к мореходности судна и определяются его размерами, водоизмещением, формой корпуса и рядом других важных качеств, включая характеристики остойчивости и непотопляемости. Важно и другое: если небольшие мореходные траулерные яхты соответствуют категории «А» (океан) по RCD (Recreational Craft Directive — правила, разработанные комиссией Совета Европы), то экспедиционные яхты обычно отвечают требованиям национальных классификационных обществ. У всех таких яхт: и новых, и переделанных из коммерческих судов, — как правило, особенно прочный стальной корпус (надстройка

По сравнению с другими суперяхтами, эксплореры имеют большую ширину и осадку, что увеличивает внутренний объем



На яхтах Explorer можно смело идти в любую экспедицию

из легкого сплава), рассчитанный на серьезное волнение, иногда с ледовым усилением и бульбом в носу. Большая дальность плавания, помимо оптимальных обводов корпуса, обеспечена малым расходом топлива (и здесь двигатели умеренной мощности) и большим объемом танков, так что переход через Атлантику для них не составляет проблемы. Запас хода таких судов достигает 4000–6000 и более миль, а некоторые особенно крупные экспедиционные яхты могут пройти без дозаправки от Берингова пролива и обогнуть мыс Горн — 13 000 миль на скорости 11 узлов.

По сравнению с другими суперяхтами, эксплореры обладают большей шириной и осадкой, что дает больший внутренний объем. И больше

места для любого оборудования, в том числе развлекательного (аквабайки, мини-субмарины, тендеры, вертолеты).

Большие яхты типа Explorer или Expedition не только предельно самостоятельны, но и предоставляют своим владельцам в путешествиях максимально комфортную обстановку прекрасно оборудованных салонов и кают. Часто их апартаменты устроены на главной палубе, отдельно от прочих кают, и включают, помимо спальни и неременных удобств, кабинет-офис и личный салон. Интерьеры не менее роскошные, стильные и изысканные, чем у прочих дорогих суперяхт.

Что в итоге? Мы в очередной раз увидели большое многообразие судов, столкнулись с размытыми границами между их категориями. Я уже смирился с тем, что не могу определить, где кончаются круизеры и начинаются моторные яхты. И вот опять незадача: в какой момент судно теряет «рабочее» имя «траулер» и обретает звучный «титул» Explorer? Притом что внешние

изменения минимальны? Понятно, что дело в мореходности и дальности плавания. И если расчеты и документы подтверждают всепогодные качества, то какой запас хода считать Рубиконом? Пересечение Атлантики не подходит: такое по силам и оффшорным круизерам с бочками топлива в кокпите, которые отношения к экспедиционным яхтам не имеют. Переход глубоко на Север или в Антарктиду вызывает вопросы: откуда, каким маршрутом и т. д. Кругосветка на одной заправке — это чересчур. Предлагаю вариант: через Атлантику, но туда и обратно non stop! Как мальчишки через речку, на спор. Все же 5500 миль — серьезный экзамен на звание экспедиционной яхты.

А если вам нравится, можете считать, что ваш катер или даже надувная лодка, на которой вы путешествуете по озерам в ближайшей округе и исследуете заповедные рыбные места, — Explorer. Потому как слово это и означает в точности «путешественник» и «исследователь». **MBY**

ЯХТЫ без границы

Экспедиционные яхты уже давно привлекают к себе особое внимание состоятельных людей. В этом обзоре представлены интересные яхты-эксплореры, которые в наши дни путешествуют по Мировому океану и входят в список наиболее примечательных судов этого типа.

Текст **Дайан Бёрн**

LUNA

Эта яхта строилась по заказу Романа Абрамовича в немецком Бремерхафене в условиях строжайшей секретности, поэтому даже сейчас, когда со времени спуска прошел почти год, известно о ней лишь немного. Внешним дизайном занимался Франк Нойбельт (Newgruise), дизайн интерьеров разработал известный Дональд Старки.

Самая новая и самая большая в мире частная экспедиционная яхта имеет две вертолетные площадки, крытый бассейн и открывающиеся по бортам балконы. До сих пор *Luna* путешествовала в основном по Средиземному морю и не была замечена в отдаленных уголках планеты. Зато яхта была предоставлена Мадонне для съемок фильма «W.E.», посвященного истории жизни английского короля Эдуарда VIII. *Luna* находится на 20-м месте в рейтинге самых крупных частных яхт мира и обошла заказчика в £ 115 млн.

Досье

ДЛИНА 377 ф (115,00 м)

ШИРИНА 59 ф (18,00 м)

ГОД ПОСТРОЙКИ 2010

ВЕРФЬ Lloyd Verft и Stahlbau Nord Shipyard

2010

В то время как большинство будущих владельцев суперяхт заказывают на верфях «обычные» суда, пусть даже категории semi custom или custom, некоторых пленяет своеобразная красота специфических яхт, переделанных из коммерческих судов или построенных по их подобию. И архитектура, и технические характеристики таких судов ясно

дают понять: на них можно пойти куда угодно, делать, что хочется, и противостоять любым капризам природы. Эти экспедиционные суда (они же — эксплореры) действительно построены для того, чтобы ходить вокруг света (если потребуются!), и способны при этом предоставить высокий уровень комфорта на борту.

Сегодня в мире насчитывается около 5000 суперяхт. Среди них настоящих

экспедиционных — несколько десятков. Не так важно, были они созданы путем модернизации существующих коммерческих судов или перед нами новый оригинальный проект. Результат в обоих случаях одинаков: экспедиционная яхта с невероятно широким спектром возможностей.

Мы выбрали семь выдающихся эксплореров с интересной историей, архитектурой, компоновкой и характеристиками.



Фото: Marc Piché / TheYachtPhoto.com

DIONE SKY

Если это имя вам незнакомо, то, вероятно, оригинальное название *Turmoil* скажет больше. Эта яхта стоит у профессионалов и любителей на особенном месте, поскольку считается родоначальницей современных тенденций в сегменте экспедиционных судов. Первым владельцем этой яхты, построенной на верфи Palmer Johnson в 1996 году, был Гэри Комер, американский бизнесмен и основатель компании по производству одежды Lands End. В то время лишь немногие новые яхты выглядели настолько похожими на траулеры, а путешествовали столь интенсивно вообще единицы. С тех пор и уже со следующими владельцами *Dione Sky* прошла в общей сложности более 200 000 миль. Человек, которому яхта принадлежит сейчас, обогнул на ней Северную и Южную Америку, а также обошел вокруг обоих полюсов. Запас хода по топливу на скорости 12,5 узла составляет 7000 миль, а на борту в каютах с традиционным яхтенным интерьером могут расположиться десять гостей.

Досье

ДЛИНА 151 ф (46,20 м)
ШИРИНА 28 ф (8,80 м)
ГОД ПОСТРОЙКИ 1996
ВЕРФЬ Palmer Johnson Yachts

SEAWOLF

В 1957 году на верфи J&K Smits в Голландии был построен 58-метровый океанский буксир, получивший название *Smit Clyde*. В дальнейшем это судно заслужило репутацию весьма прочного и надежного: в 1968 году оно буксировало из Бостона в Японию американские авианосцы, а позднее дважды выдержала жестокий тайфун во время буксировки супертанкера с нефтью из Персидского залива в ту же Японию. В 2002 году *Smit Clyde* было переоборудовано в экспедиционную яхту, сменило название на *Seawolf*, но сохранило невероятный запас хода 32 000 миль на скорости чуть более 12 узлов. На главной палубе яхты хранятся моторная и парусная (28-футовый кеч) лодки, а на верхней, между обеденным столом и лежаками для загара, расположена джакузи. *Seawolf* доступна для чартера на юге Тихого океана.

Досье

ДЛИНА 193 ф (58,83 м)
ШИРИНА 34 ф (10,36 м)
ГОД ПОСТРОЙКИ 1957
ВЕРФЬ J&K Smits Scheepswerf N.V.

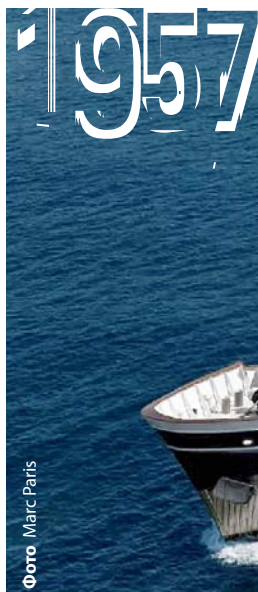


Фото: Marc Paris



Фото: Max Cumming / www.kivimax.com

ITASCA

Судно построено на голландской верфи J&K Smits в 1961 году и прошло модернизацию почти 20 лет спустя (1980 год). Является одним из примеров переоборудования коммерческого судна в экспедиционную яхту. Прежде *Itasca* была морским спасательным буксиром, а рефит заказал известный американец Уильям Саймон, состоявший министром финансов в администрации Ричарда Никсона и Джеральда Форда. Когда обновленную *Itasca* с интерьерами в стиле Новой Англи спустили на воду, Саймон начал активно путешествовать на яхте. Его любимыми маршрутами стали Северно-Западный проход — интересная и опасная акватория на севере Канады, а также походы к Антарктиде. Это и неудивительно, поскольку запас хода *Itasca* на скорости 11 узлов впечатляет — 13 000 миль. Следующие владельцы также не держали судно у причала и путешествовали в Карибском море, у берегов Чили, к Мальдивским островам и к Папуа Новой Гвинеи.

Досье

ДЛИНА 175 ф (53,55 м)
ШИРИНА 33 ф (10,36 м)
ГОД ПОСТРОЙКИ 1961
ВЕРФЬ J&K Smits Scheepswerf N.V.



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



VOYAGER

Voyager была, в первую очередь, известна под своим первым именем *Absinthe*, а имен, как и владельцев, у нее было много: *Claire T, Lara A, Nefertiti, Eretia II*. Эту яхту длиной в 61 метр построили на испанской верфи Astilleros Celaya S.A. в 1973 году. Позже ее купил канадец, и после серьезного рефита, длившегося с 2003 по 2005 год, обновленное судно предлагало необычный вид чартера с гелискиингом. *Voyager* курсировала вдоль канадского побережья, а гости отправлялись на вертолете кататься на лыжах с самых отдаленных вершин канадских Скалистых гор. Сегодня яхта в основном используется для чартера на Средиземном море, где, к сожалению, нет возможности реализовать ее серьезный экспедиционный потенциал (запас хода превышает 5500 миль). Для гостей на борту оборудованы 9 кают, а недополученное удовольствие от дальних походов компенсируют многочисленные водные игрушки.

Досье

ДЛИНА 201 ф (61,30 м)
ШИРИНА 31 ф (9,50 м)
ГОД ПОСТРОЙКИ 1973
ВЕРФЬ Astilleros Celaya S.A.

WHALE SONG

Whale Song — самая маленькая из описанных здесь яхт, но не менее впечатляющая. Не так давно это 28-метровое судно закончило пятилетнее путешествие вокруг света, побывав в Перу, Австралии, Африке и на северо-западе Тихого океана. Американская верфь Trinity Yachts, где построена *Whale Song*, известна серьезным опытом в создании не только роскошных суперяхт, но также военных и коммерческих судов. *Whale Song* строили с расчетом на путешествия в удаленные места, включая районы, где может встретиться лед, поэтому запас хода яхты составляет 5000 миль на 8 узлах, а ее корпус имеет достаточную ледовую защиту.

Досье

ДЛИНА 94 ф (28,65 м)
ШИРИНА 24 ф (7,31 м)
ГОД ПОСТРОЙКИ 2001
ВЕРФЬ Trinity Yachts



MYSTERE SHADOW

Изначально судно под названием *Sabine Seahorse* было построено в 1981 году на верфи Houma Fabricators (США) для обслуживания нефтедобывающих платформ в океане (доставка вахтенных рабочих, снабжения и пр.). В 2006 году компания Shadow Marine, специализирующаяся на переоборудовании коммерческих судов в яхты, приобрела *Sabine Seahorse*, дала ей новое имя и сделала из нее идеальное судно поддержки суперяхт, в гаражах которого хранится целый флот водных игрушек. Запас хода 3800 миль на 10 узлах дает *Mystere Shadow* возможность сопровождать любую яхту в любую точку планеты. Этим летом судно прошло еще один рефит во французской Mopaco Marine, где корпус удлинили до 50 метров и добавили еще несколько интересных моментов, включая спа, турецкую баню и массажную комнату. Когда все игрушки спущены на воду, огромный гараж *Mystere Shadow* может превращаться в танцпол с разноцветной иллюминацией и дымогенератором.

Досье

ДЛИНА 164 ф (50,00 м)
ШИРИНА 38 ф (11,58 м)
ГОД ПОСТРОЙКИ 1981
ВЕРФЬ Houma Fabricators (сейчас Candies Shipbuilders)





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



В ПОИСКАХ ПРИКЛЮЧЕНИЙ

Суперяхта-эксплорер длиной 67 метров — лучший способ посетить малоизвестные уголки Карибских островов.

Текст **Фрэнсис и Майкл Хоуворт**





Любому, кто сомневается, что судно сопровождения суперяхт — это не обязательно неповоротливый перевозчик водных игрушек, достаточно увидеть 67-метровую *Allure Shadow*. Том Гонсалес, владелец этой яхты и основатель Shadow Marine — верфи, которая специализируется на судах поддержки суперяхт, внедрил на недавно сошедшем со стапелей третьем судне множество люксовых деталей. В итоге созданная для обеспечения других яхт *Allure Shadow* сама превратилась в роскошную суперяхту с соответствующей отделкой и прочими атрибутами вроде ангара для вертолета и двух посадочных площадок, системы дозаправки и гаража, набитого всевозможными водными игрушками — на борту их целый арсенал. Кроме того, на яхте оборудованы шесть гостевых кают (каждая с балконом), турецкая баня и сауна, кинотеатр, игровая комната и бассейн. Добавьте к этому универсальность и возможности эксплорера — и перед вами окажется превосходное судно для чартера.

Мы почувствовали это во время нашего полного открытий путешествия, когда ночью шли от Антигуа к острову Доминика; после этого яхта неспешно направилась к французским островам Мари-Галант, Гваделупе и островам Святых, а потом возвратилась на Антигуа. В печке южных Подветренных островов хорошо заметен англо-французский налет, и виной тому историческое наследие колониальных времен, когда воинствующие морские супердержавы боролись за острова. Утром, после первой ночи в путешествии на борту *Allure Shadow*, мы вышли на свой собственный балкон, стремясь углядеть поросший буйной зеленью гористый остров Доминика и вдохнуть сладковатый запах тропического дождевого леса. Якорь с грохотом ушел в десятиметровую толщу воды в бухте Принца Руперта рядом с городом Портсмутом в северной части острова. Спустя несколько минут на борт взшел Мартин Карриере — местный гид, с которым мы знакомы уже много лет. Все зовут его «Мистер Предусмотрительность», и он из числа тех редких людей, которые, будучи знатоками в своей области и умницами, вдобавок еще интересны и легко могут заразить вас своей увлеченностью.

Доминика — до 1978 года Британская колония — это определенно не только место для классического карибского пляжного отпуска. Возможно, экономически этот остров самый бедный, но он исключительно богат природными красотами. «Мистер Предусмотрительность» забрал нас

с яхты на своей пироге — традиционной островной лодке (на которой, тем не менее, стоял подвесной Yamaha). В устье реки Мартин заглушил мотор: в национальном парке подвесники запрещены. Мы скользили на веслах вдоль сужающейся протоки, а растущие в болоте по берегам огромные сандаловые деревья формировали естественный свод. Этот лес служит домом для бесчисленных видов птиц и насекомых, создающих несмолкающую какофонию. Массивные разветвленные корни деревьев-исполинов, изгибаясь, уходят в воду, а из свисающих с ветвей к воде лиан местные карибские индейцы все еще плетут корзины.

Мы были одни в этом первозданном рае, и звучание леса нарушал лишь голос Мартина, указывавшего на диких животных. Мы видели антильскую хохлатую колибри, порхавшую от цветка к цветку, пока зимородки терпеливо ждали, чтобы спикировать и выхватить из воды леща. Белые крабы спешили выбраться на берег и скрыться в тенистых убежищах между корнями деревьев.

Позже, после короткой прогулки по дороге, мы отправились пешком к Милтон Фолс — впечатляющему водопаду, низвергающемуся с высоты 35 метров. Затем была вылазка к Суфриеру — действующему вулкану с булькающими лужами серной грязи, которая на ощупь оказалась совершенно холодной. Мартин показывал нам растущие бок о бок лаймы, апельсиновые, лимонные и какао-деревья рядом с зарослями кофейных кустов. Он нашел для нас и грейпфруты, сок которых оказался намного слаще, чем мы ожидали. Мачете Мартина быстро расправился с кокосовым орехом, и мы с удовольствием отведали белой мякоти плода, закусив сорванными рядом зрелыми бананами. На близлежащем фермерском поле росли баклажаны, розмарин, петрушка, зеленый лук, огурцы, помидоры, батат и черешня — фермеры имеют все необходимое и могут продать излишки. Мы набрали цавеля, который вместе с корицей и другими местными травами входит в состав рождественского чая — к празднику он приобретает ярко-красный цвет. Легко понять, почему Доминика стала поставщиком овощей и фруктов для соседних островов, которые стали больше зависеть от туризма и утратили свою самодостаточность.

На Доминике можно провести целую неделю, но впереди ждали другие острова. Пока мы спали, капитан *Allure Shadow* Костас Андрео поднял якорь и взял курс на север, по направлению к Мари-Галант. На острове почти нет автомобильного движения, поэтому его удобно исследовать на машине или скутере — для этого в арсенале *Allure Shadow* очень кстати имеются два скутера и Smart Car.





*Если учесть все возможности
и универсальность
эксплорера, перед вами
превосходное судно для
чартера*

Предыдущий разворот: *Allure Shadow* на переходе из Форт-Наполеон к Тер-де-О

Слева: Попасть на борт можно только на вертолете

Внизу, начиная с верха:

Мартин ведет лодку по Индиан-Ривер; ящерица взбирается по сандаловому дереву; морепродукты здесь попадают в тарелку прямо из воды; разнообразная флора включает «фарфоровые» розы

На левой странице, слева:

водопад Милтон на острове

Доминика; **справа:**

великолепная уединенная

стоянка в Пэн-де-Сюкр

на западном побережье

Гваделупы





Сверху вниз: Этим игрушкам можно доверять — 31-футовый Contender; вертолет, обгоняющий любую лодку; откройте гараж — веселье начинается здесь; на мини-субмарине вы можете исследовать подводный мир

Сверху справа: Главный салон на верхней палубе, где находится вертолетная площадка

Ниже справа: Каждая из шести гостевых кают имеет собственный балкон

Справа: Бар по правому борту в главном салоне

Справа дальше: прямо из бассейна на бридждеке можно смотреть кино



Внизу: *Allure Shadow* на якорной стоянке в Анс-дю-Бур рядом с Иле-а-Кабри в Гваделупе
Слева: Закат над Голубиным островом недалеко от Гваделупы

По пути домой
мы обсуждали
незабываемую неделю
на борту великолепной
яхты, которая вовсе
не является
чьей-то тенью



Мы посетили Гель Гранд Гуфр — огромный, впадающий в море залив, проходящий сквозь арку в отвесной скале. Гулять пешком по острову довольно просто: там полно несложных маршрутов. Широкие пляжи покрыты золотистым песком, и в сезон французы-отдыхающие (из числа тех, кто знает) сбегают сюда от европейских зим.

В часе хода от Мари-Галант лежат острова Святых — группа красивых и немного сонных галльских островков, которые, тем не менее, достаточно популярны и чем-то напоминают Сен-Тропе. Самый крупный из них, Тер-де-О, мы отправились осматривать на скутерах. Первая остановка была в Форт-Наполеоне, откуда открывается шикарный вид на бухту со стоящей на якоре *Allure Shadow*.

В восстановленном форте сейчас музей, одновременно представляющий собой сад, более всего поразивший нас обилием кактусов и, что самое удивительное, огромными игуанами. Возвращаясь в симпатичный прибрежный городок Бур-де-Сент — единственное поселение на этих островках, мы любовались колоритными домиками с красными крышами. Здесь производят и расписывают вручную или в технике шелкографии одежду, которая просто обязывает посвятить некоторое время магазинам.

Острова Святых находятся под юрисдикцией Гваделупы — следующего, лежащего к северу за проливом шириной около 11 миль, острова, также ставшего точкой нашего маршрута. Как и Доминика, он отличается гористым ландшафтом и множеством интересных мест для путешественников на яхтах, но здесь сходство заканчивается. Гваделупа все еще остается частью Франции; французское правительство наделило принадлежащие стране острова статусом департаментов и осуществляет значительные финансовые вливания, направленные

на развитие инфраструктуры (технически острова являются частью Евросоюза). Англия после установления независимости на бывших британских островах оставила за ними право жить собственной жизнью и развиваться на свое усмотрение. Хотя на Гваделупе все еще выращивают сахарный тростник и, разумеется, делают отличный ром, французские инвестиции, несомненно, помогают острову.

На Голубином острове (Пиджн Айленд), расположенном почти посередине западного побережья Гваделупы, находится Национальный подводный парк Жака Кусто — потрясающее место для погружений увлеченных дайверов. Если на вашем чартерном судне недостаточно снаряжения, здесь вы найдете многочисленные дайв-центры. Любители плавать с маской тоже не будут скучать, а для тех, кто избегает лезть в воду, есть специальные суда с прозрачным днищем и познавательными комментариями на французском и даже английском (иногда) языках.

К северу от Голубинового острова находится Деше — самая северная из безопасных якорных стоянок около Гваделупы и хорошее место для остановки по пути на Антигуа (всего 36 миль). Глубокою, напоминающую фьорд расщелину между горными вершинами сложно заметить с моря, но именно там лучше всего отдать якорь. Неподалеку расположена рыбацкая деревенька — на случай, если вы пожелаете отведать привычных во Франции морепродуктов, приготовленных по-креольски.

Отсюда мы отправились назад, на Антигуа. Мы начали наше путешествие на Зеленом острове, из чудной маленькой якорной стоянки за рифом. Весьма подходящее место, чтобы оценить коллекцию водных игрушек на яхте, включающую тендер-катамаран Nautica (8,5 метров) с двумя подвесными 300-сильными моторами; оборудованный для рыбалки Contender (9,4 метра) с 250-сильными подвесниками и центральной консолью; четыре аквабайка, два парусных Laser и каяки, кучу буксируемых надувнушек, шесть подводных буксировщиков, снаряжение для сноркинга и, конечно, водные лыжи и вейкборды. Можно смело сказать: на этой яхте вам точно не будет скучно.

В качестве заключительной точки путешествия мы выбрали якорную стоянку в Хермитедж Бэй, неподалеку от весьма специфического отеля с таким же названием и первоклассным апартаментами. Бухта находится вблизи таможенных и миграционных служб в Джолли-Харбор или в столице острова Сент-Джонс. Это значило, что капитан мог спокойно высадить нас на берег, откуда мы на такси отправились в международный аэропорт VC Bird, чтобы улететь в холодную рождественскую Великобританию. По пути домой мы вспоминали неповторимую неделю на борту великолепной яхты, которая вовсе не является чьей-то тенью. **MBV**

ФАКТЫ

Длина
220 ф (67,06 м)
Ширина
40 ф (12,20 м)
Крейсерская скорость 12 узлов
Двигатели
2×Caterpillar D399 (2488 л.с.)
Дальность хода
10 000 миль на 10 узлах
Гости 12 человек
Команда
13 человек
Стоимость чартера
\$ 239 000/нед.
ИНТЕРНЕТ:
www.iyc.com





*Кухня Александра
Бельковича, интерьер
Андрея Цыганкова,
сделано Ginza Project*

КАТЕГОРИЯ PRIME

Прежде китобои, промышлявшие в районе Карибских островов, открыли любопытный и недорогой способ запастись провизией на все время их весьма длительных морских переходов. Они вылавливали морских черепах, сажали их в трюм — и свежее мясо было под рукой в течение всего плавания. Впрочем, еще античные мореходы, отправляясь в далекие экспедиции, брали на борт домашний скот и птицу. Сегодня отлов черепах в районе Антигуа и других островов Карибского бассейна строго запрещен, а все сложности с добычей пропитания у большинства мореплавателей сводятся к долгому изучению местного ресторанного справочника.

Но если вы все же хотите превратить морскую прогулку в настоящее приключение, есть отличный способ: отправьтесь на охоту (или хотя бы на местный рынок), а затем устройте настоящее барбекю. Чтобы немного отойти от банальной концепции шашлыка или стейков, попробуйте

придумать что-то оригинальное или воспользуйтесь советом Александра Бельковича и сделайте настоящие американские бургеры со вкусом и ароматом мяса, приготовленного на углях. А если вам лень, отправляйтесь в новый стейк-хаус Ginza Project «Рибай» на Казанской улице и отведайте стейки и бургеры, которые готовит он сам. Один из главных секретов ресторана — эксклюзивные поставки мяса категории «Prime» прямо из Америки (менее 3% мяса подпадает под эту категорию).

«Рибай» в Петербурге открыли летом, он работает под чутким руководством и неусыпным оком Александра Бельковича, шеф-повара, подарившего Северной столице такие знаковые рестораны, как terrassa, VOLGA-VOLGA, «Москва», «Мансарда», «БарАнка». Пока еще в «Рибай» нетрудно заказать столик. Побывав в новом ресторане Ginza Project, редакция МВУ смело может принимать ставки, что к зиме очередь из желающих отведать стейки от Бельковича начнется от самого Невского проспекта. МВУ

**4 порции**Корейка или нога ягненка, **2 кг**Булочка для гамбургеров, **4 шт.**Помидор свежий, розовый, **1 шт.**Латук, **4 листа**Красный лук, **1 небольшая луковица**

Соль морская, свежемолотый черный перец

Для соуса:Натуральный йогурт, **200 г**Чеснок, **1 зубчик**Куркума, **2 чайные ложки**Мед жидкий, **2 чайные ложки**

Свежая зелень (петрушка, зеленый лук, укроп, кинза, мята),

1 небольшой пучок

Подготовить решетку и раскалить угли. Снять мясо с кости и крупно порубить ножом, оставляя немного жира. Посолить и поперчить как следует. Если мясо свежее и хорошее, не требуется ни яйцо, ни булка, чтобы оно держало форму.

Сформировать котлеты и несколько раз кинуть их на доску, чтобы они вышли «пушистыми».

Помидор очистить от белой сердцевины и нарезать кружками. Листья салата, если большие, разрезать ножом.

Котлеты жарить на раскаленной решетке с двух сторон 7–12 минут, в зависимости от размера. Внутри должен сохраниться мясной сок, ведь котлета вкусна сочная. Обжарить булочку.

Для приготовления соуса, если под рукой нет натурального йогурта, можно использовать кефир, добавив для густоты сметаны. Смешать йогурт с куркумой и медом, посолить, порубить мелко зелень и добавить в соус. Сложить гамбургеры в такой последовательности: на булочку поместить помидор, соус, котлету, лук и салат. Сверху накрыть булочкой и... тут же съесть.





В ожидании ЧУДА



Считанные дни остались до большой общеевропейской премьеры Princess 32M: в сентябре эту яхту наконец можно будет увидеть на боат-шоу в Каннах и Монако.

Текст **Ольга Селезнева**



Непрерывное остекление надстройки подарило яхте невесомый профиль и обилие дневного света внутри

Самая крупная на сегодня моторная яхта британской верфи Princess дебютировала «вне сезона»: главные яхтенные показы в Европе проходят осенью, а премьера Princess 32M состоялась в начале года на лондонском боат-шоу. Его не назовешь крупнейшим событием в индустрии, хотя столь масштабная премьера разом повысила интерес к выставке. Впервые в истории London Boat Show яхту таких размеров демонстрировали в павильоне. Сама операция по доставке Princess 32M обернулась захватывающим логистическим приключением: лодка добиралась на выставку по Темзе своим ходом, сквозь туман и метель при практически нулевой видимости. Усилия были вознаграждены сполна: посетителям выставки приходилось записываться в очередь за два дня, чтобы попасть на борт. Не менее оглушительный успех ждал Princess 32M в Гонконге, где в мае прошла церемония Asia Boating Awards. Онлайн-голосованием публики лодке была присуждена премия в номинации «Лучшая моторная яхта длиной от 81 до 120 футов». Можно полагать, что европейский и российский рынки также оценят харизматическую внешность Princess 32M, тем более что помимо экстерьера, ей не занимать и других достоинств.

Буква «М» в наименовании модели означает, что стоящие перед ней цифры — это длина в метрах. Поклонники Princess, конечно, вспомнят, модели 21M, 23M и 25M. Несмотря на внушительные размеры и комфорт, они не дотягивали до возжеланной «сотни» — длины 100 футов, с которой начинается сегмент суперяхт. Теперь, когда в «метровой»

серии появилась Princess 32M, верфь начала штурм рынка суперяхт, получив полное и неоспоримое право участвовать в Monaco Yacht Show, где собираются только лучшие мега- и суперяхты. Так что верфь можно поздравить не только с премьерой, но и с первым членом «клуба больших лодок» — с 21 по 24 сентября Princess 32M будет выставлена в марине Port Hercules.

Среди яхт своего класса 32-метровая красавица узнается безошибочно даже на приличном расстоянии. Причиной тому — необычная, «парящая» над корпусом надстройка: «стрелка» остекления главной палубы тянется непрерывной линией от носовой палубы до кормового кокпита. Так же, без «пауз», выполнено и панорамное остекление ходовой рубки, расположенной уровнем выше — между главной палубой и флайбриджем. Это дизайнерское решение подарило стеклопластиковой лодке легкий, «невесомый» профиль, дополненный строгими прямоугольниками крупного остекления в бортах, прерывающими строчку привычных эллиптических иллюминаторов. Похоже, мы наблюдаем возвращение к идеалам классического яхтенного дизайна — нечасто увидишь такое явление на фоне сегодняшнего господства «биодизайна» или, напротив, агрессивных, рубленых форм.

Умение сделать большую яхту изящной — искусство весьма тонкое: снаружи Princess 32M смотрится как спортивная лодка с гладким профилем; объем же внутренних помещений — как у круизного судна. Яхта рассчитана на 10 пассажиров и 6 членов экипажа, при этом на судах такого класса и размеров мастер-каюту располагают уже не на нижней, а на главной палубе — в носовой ее части.



Столовая на главной палубе



Камбуз примыкает к столовой...

...и имеет выход на палубу для удобства передвижений команды





В распоряжении владельца яхты — двухуровневая мастер-каюта

Это дает сразу несколько преимуществ: максимальная удаленность от моторного отсека, отличный вид и, конечно, внушительный объем апартаментов владельца. На Princess 32M они выполнены в двух уровнях: собственно каюта — на главной палубе, а ванная и гардеробная — чуть ниже. На верхнем уровне расположена большая двуспальная кровать; напротив — медиацентр с выдвигающейся TV-панелью; по левому борту — столик и кресла (отличный уголок, например, для завтрака в уединении).

Спустившись на несколько ступеней, обнаруживаем гардеробную с большими шкафами отдельно «для него» и «для нее», а также туалетный столик с зеркалом с подсветкой и удобным креслом рядом. В носовой части мастер-апартаментов разместилась огромная ванная комната. Ее щедрая экипировка включает даже гидромассажные ванну и душевую кабину. Стоит добавить, что, благодаря масштабному остеклению надстройки, мастер-каюта не испытывает ни малейшего недостатка в дневном свете. Естественное освещение есть даже в гардеробной: в потолке предусмотрены три иллюминатора.

В остальном главная палуба распланирована традиционно: в центре — столовая с примыкающим к ней камбузом; ближе к корме — просторный салон-гостиная. Наконец, кормовой кокпит — еще одна «гостиная», но уже под открытым небом, с баром, диваном, столиками и креслами (что именно здесь разместить, остается на усмотрение владельца яхты). Естественно, две последние зоны можно объединить, открыв стеклянные двери, отделяющие салон от кокпита, и получить площадку для большой вечеринки. Впрочем, даже при закрытых дверях считать главный салон «закрытым» не очень

Вариант с тремя каютами на нижней палубе позволяет сделать VIP-апартаменты, не уступающие размерами мастер-каюте

уместно, потому что по правому борту предусмотрены раздвижные двери на палубу и «балкон»: часть фальшборта откидывается, образуя нависающую над водой террасу.

Каюты гостей размещены на нижней палубе, причем предлагается сразу две версии планировки. Вариант с четырьмя каютами предусматривает идентичные по объему помещения: три каюты с двуспальными кроватями и одна с парой отдельных спальных мест. Разумеется, к каждой каюте прилагается собственная ванная. Трехкаютный вариант интересен возможностью сделать VIP-каюту, не уступающую по размерам и комфорту апартаментам владельца. Она получается из двух гостевых кают в центральной части корпуса и простирается от борта до борта. Ванная комната в этом случае получится такой же, как в каюте владельца, и еще предусмотрена отдельная гардеробная.

Отсек экипажа находится ближе к корме и служит своеобразным «буфером» между помещениями для пассажиров и моторным отсеком. Таким образом, в пассажирской части палубы шум и вибрация практически неощутимы, а экипаж получает удобный доступ во все служебные помещения и на палубу. Для команды предусмотрены три двухместные каюты (более комфортабельная отдана капитану) и столько же ванных комнат; есть и собственный салон-столовая.



Ванная комната мастер-каюты



Гардеробная с туалетным столиком и большими шкафами



Трап с главной палубы в каюты гостей



Одна из гостевых кают нижней палубы

*В экономичном режиме
Princess 32M способна
пройти 1900 миль
без дозаправки*





Основной пост управления расположен между уровнями флайбриджа и главной палубы

«Водные игрушки» можно хранить как на флайбридже, так и в кормовом гараже: с активным отдыхом на борту Princess 32M все в порядке!

На больших яхтах особое внимание уделяется вопросу «разделения маршрутов» пассажиров и команды: первые хотят с комфортом отдыхать, а вторые должны спокойно и, по возможности, незаметно работать, не нарушая покой пассажиров. Иногда это приводит к запутанным планировкам и обилию съедающих пространство трапов. На борту Princess 32M этот вопрос решен эффективно и просто. Попасть с главной палубы в гостевые каюты можно по ступеням из столовой. Отдельный «служебный» трап ведет из отсека экипажа в кормовой кокпит; оттуда через палубу есть доступ в камбуз, моторный отсек и рулевую рубку. В последнюю можно спуститься еще и с флайбриджа: удобно, когда оба поста управления, главный (нижний) и вспомогательный (верхний), связаны подобным образом. Кстати, дополнительный пост для швартовки, включающий в себя управление двигателями, подрульками и якорными лебедками, устроен в кормовом кокпите. Там же есть пост дистанционного управления топливными клапанами двигателя и генератора.

Широкая, отделанная тиком лестница ведет из кокпита на флайбридж. Его центральную часть занимают открытая столовая и бар, за ними — пляжная зона, где можно разместить лежак и джакузи. В корме предусмотрено место для тендера и гидроцикла (рядом устанавливается кран для спуска их на воду).

Водные «игрушки» и всякое спортивное оборудование можно держать еще и в кормовом гараже — с «малым флотом» и активным отдыхом на борту все в порядке. Широкая купальная платформа оснащена гидравлическим приводом: так удобнее не только спускать на воду тендер и гидроциклы, но также нырять и купаться. Осталось только добавить, что при моторной установке максимальной мощности (два MTU 16V 2000 M94 по 2600 л.с.) расчетная скорость яхты достигает 26 узлов, а в экономичном (водоизмещающем) режиме Princess 32M способна пройти без дозаправки 1900 миль.

Такая яхта — в этом я абсолютно уверена! — достойна быть облаканной восхищенными взглядами тысяч зрителей. Скоро ей доведется пережить еще один миг славы, а потом на подиум взойдет следующая претендентка: на подходе очередная модель «метровой серии» — Princess 40M. Корпус этой 130-футовой трехпалубной красавицы уже спущен на воду, полностью работы будут завершены к началу 2012 года. **MBY**

ДОСЬЕ



ИГРА СЛОВ



Смогли ли французы превзойти себя и еще улучшить линейку яхт, которые уже произвели революцию во взглядах на траулеры?

Текст **Джек Хенс** Фото **Лестер МакКарти**



Само по себе название Swift Trawler (быстроходный траулер) является классическим оксюмороном: люди ассоциируют

траулеры с флегматичными, надежными и комфортными в штормовом море судами, но никак не со скоростью. Так было до 2004 года, когда появился Swift Trawler 42. Он был похож на траулер, но выглядел более привлекательным и даже спортивным. В Beneteau изучили требования к траулерам и создали целый флот превосходных катеров: флагманом стал Swift Trawler 52, а последней моделью до недавних пор оставался Swift Trawler 34. У нового Swift Trawler 44 есть все шансы повторить успех предшественников и украсить генеалогическое древо семьи.

НАЙДИТЕ РАЗНИЦУ

Внешнее отличие ST44 от предтечи ST42 — вертикальное ветровое стекло. Мне это решение кажется удачным: оно делает лодку более солидной. Кто-то может посчитать, что это слишком напоминает рабочие суда, но о вкусах не спорят. Кроме более мужественного внешнего вида, круговое остекление рубки добавляет лодке практичности: тут нет толстых, ухудшающих обзор средников, а «мертвая зона» появляется только в корме по правому борту, когда взгляд упирается в переборку.

Кроме того, через большие сплошные окна салон наполняется естественным светом. Благодаря некоторому увеличению рубки салон фактически превосходит по размеру таковой на ST42, но свет иллюзорно еще расширяет пространство, несмотря на отделку из темной вишни. Интерьер напоминает пляжный домик: оконные жалюзи, решетчатые дверцы шкафов напротив динетты. В интерьере создана атмосфера уюта, при этом все работает и не бросается в глаза.

На ночь сиденья динетты можно превратить в широкое и удобное ложе для двоих; часть его раскладывается из дивана, подушки остаются на месте, и с ними не приходится возиться. Это позволяет разместить на борту ST44 восемь человек, хотя спящих в салоне отгораживает лишь штора.

Расположенный рядом с рулевой консолью камбуз хорошо спланирован для приготовления закусок и напитков в путешествии. Рабочую поверхность большой столешницы можно еще увеличить, откинув вперед двухместное сиденье у пюльта, и поставить

на образовавшееся место, например, тарелки. Изначально эту немного странную конструкцию попросил заказчик, однако, на мой взгляд, лучше бы верфь просто установила сдвигающееся вперед сиденье.

На камбузе нет избытка шкафчиков, зато хватает ящиков (все снабжены доводчиками), включая глубокий отсек для кастрюль и сковородок. Однако это сильно контрастирует с простенькими пластиковыми сдвижными дверцами шкафчика для кухонной утвари над столешницей. Тем не менее камбуз здесь несравненно лучше того, что был на ST42, где сдвижная дверь по левому борту крайне затрудняла использование пространства.

Наверняка возникнут споры насчет асимметричного расположения надстройки, как на ST34, однако нам эта концепция нравится. Расширенный правый боковой проход, дверь в рубку и калитка в фальшборте облегчают швартовку, а более узкий проход по левому борту позволяет высвободить место под салон, не затрудняя при этом перемещение и работу с кранцами.

ДАЛЬНОБОЙЩИК?

Вернемся к каютам, которые, по сравнению с ST42, стали лучше. В них по-прежнему нет ничего особенного, но они уютные и удачно спланированные. Носовая снабжена большой кроватью; матрас поднимается на газовых амортизаторах, однако их желательнее усилить, поскольку они не справляются с нагрузкой. Внизу есть вместительный рундук, разделенный на отсеки, что удобно для хранения костюмов, обуви, полотенец и других вещей, полезных в долгом походе.

В гостевой каюте не меньше места для хранения, но, чтобы добраться до него, вам придется держать оба матраса и фанерные крышки рундуков поднятыми. Вытянутый иллюминатор копирует таковой в мастер-каюте и дает хорошую освещенность, а рядом с кроватью хватает высоты, чтобы переодеться, не сгибаясь в три погибели.

Beneteau явно стремится к тому, чтобы покупатели рассматривали ST44 как дом на воде. В связи с этим стандартную планировку с санузлом в мастер-каюте и отдельным дневным туалетом можно изменить, превратив последний в большую душевую кабину, более удобную путешествующей паре. По всей лодке можно встретить детали, указывающие на способность катера совершать длительные переходы, в том числе ночное освещение штурманского стола красным светом, щадящее глаза

Внешний вид этой лодки соответствует ее энергичному характеру, а максимальная скорость 24,9 узла оправдывает слово «быстрый» (swift) в названии Swift Trawler



Кресла у наружного поста управления поворачиваются к столу, где может собраться большая компания



Коричневая обивка из ПВХ выглядит неплохо, но чистить подушки от соли будет непросто

при работе с картами, для которых есть специальное место по левому борту.

НА ПАЛУБЕ

Два широких люка в кокпите ведут в просторную кладовку, куда легко поместится все, что понадобится в путешествии. В кокпите появилось опциональное угловое сиденье (на ST42 его не было), и даже с ним остается довольно места для стола и складных стульев, превращающих кокпит еще в одну зону для обеда и общения. На флайбридж ведет добротный трап с крепкими перилами из нержавеющей

и деревянными ступенями, под которым рундук для газового баллона.

Флайбридж на лодке таких размеров воспринимается огромным. Кормовая его часть занята тендером, который поднимает туда электрическая лебедка; когда тузик на воде, это место можно отдать шезлонгам и лежанкам. Ветбар удобно расположен рядом с трапом, и передавать блюда с одной палубы на другую достаточно легко. Носовая секция флайбриджа также организована удобно: деревянный стол гораздо приятнее пластиковых, которые ставят на некоторых лодках; подковообразный

Интерьер напоминает пляжный домик: внутри создана уютная атмосфера, при этом все функционирует и не режет глаз



Большие окна позволяют любоваться морскими пейзажами во время приготовления пищи



Электрический щит удачно спрятан за дверцей над телевизором

Стол из салона можно перенести в кокпит и создать там еще одну зону отдыха



Высота потолков в мастер-каюте рядом с кроватью более 180 см



Широкую и длинную кровать в гостевой каюте портит сложный доступ к рундукам под матрасами

диван и пост управления расположены по левому борту, по правому — еще один длинный прямой диван. Здесь, к сожалению, тоже есть пара «ложек дегтя». Люк из тонкого оргстекла постоянно стучит на ходу, невзирая на стальной фиксатор. Используемое на ST34 толстое стекло, пусть и не такое красивое, тут было бы более уместно, а исправить это очень легко. Пост управления обзавелся вторым креслом, и оба они имеют низкие спинки. Это терпимо, когда лодка стоит, но на ходу приходится постоянно напрягать мышцы спины, отчего начинает болеть голова. Оба кресла можно повернуть к столу, и это хорошо. Эффектное бежевое покрытие приборной панели выглядит гораздо лучше по сравнению с белым пластиком на предыдущих

моделях и призвано гасить солнечные блики. Коричневая обивка из ПВХ смотрится неплохо и добавляет солидности сиденьям, однако на темном хорошо заметны неизбежные пятна соли, которые появляются после высухания брызг и зададут капитанам работу во время стоянки.

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

Когда дело доходит до управления, ST44 подает большие надежды благодаря такому же превосходному дизайну корпусу от Joubert/Nivelt, что применялся и в старом ST42. Еще в 2004 году нас поразило сочетание его мореходных качеств и удовольствия от управления. Однако в плане потребления топлива между этими моделями есть заметная разница:



Наверху

Пост управления на флайбридже эргономичен и интуитивно понятен

на ST42 стояли два Yanmar по 370 л.с., а новая модель оборудована более экономичными 300-сильными Volvo Penta D4. Для сравнения приведем их относительную эффективность на 3100 об/мин и крейсерской скорости около 20 узлов: ST44 потребляет в этом режиме 86,9 л/ч (0,24 мили/л), тогда как ST42 «съедает» 128 л/ч и показывает лишь 0,18 мили/л.

Новые двигатели также приемистые, работают мягко и удивительно тихо. Скорость лодки соответствует ее внешнему виду: максимум 24,9 узла оправдывает слово «быстрый» (swift) в названии Swift Trawler. Катер податливо и четко управляется, входит в крутые повороты без проблем и заметного крена. Тест проходил при не слишком жестких условиях, но волны



Радар на мачте установлен высоко и без помех сканирует горизонт

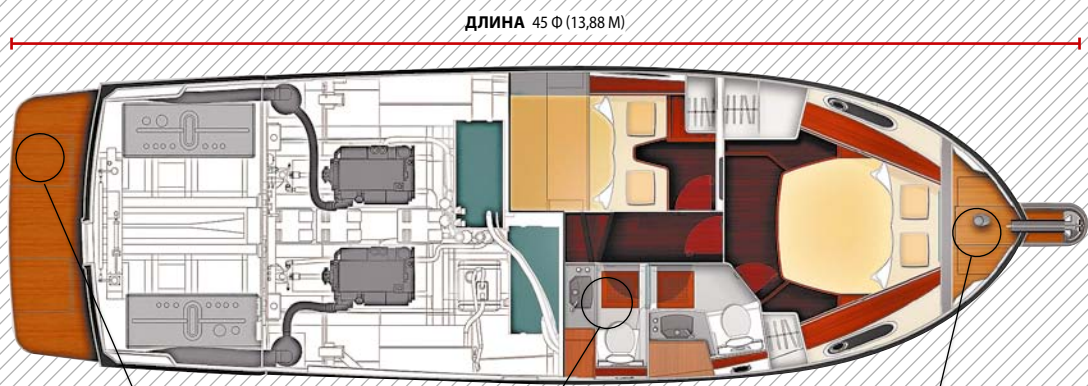
Стрела на флайбридже грузоподъемностью 120 кг снабжена электрлебедкой

Свес над кокпитом в некоторой степени усиливает шум двигателей, поэтому здесь немного шумно

Верфи стоит перенести утку сюда, чтобы швартовы не мешали выходить через калитку, когда судно пришвартовано

Сложно придумать более удобный трап — не слишком крутой и снабженный надежными поручнями

ДОСЬЕ



ДЛИНА 45 Ф (13,88 М)

ШИРИНА 13,2 Ф (4,25 М)

- ДЛИНА**
45 Ф (13,88 М)
- ШИРИНА**
13 Ф (4,25 М)
- ОСАДКА**
3 Ф (1,05 М)
- ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ**
11 Т (ПОРОЖНЕМ);
13,8 Т (ПОЛНОЕ)
- ЗАПАС ТОПЛИВА**
1400 Л
- ЗАПАС ВОДЫ**
640 Л
- КАТЕГОРИЯ RCD**
В (ДЛЯ 12 ЧЕЛОВЕК)
- ДИЗАЙН**
BENETEAU и JOUBERT/NIVELT

Самоотливной рундук на купальной платформе отлично подходит для мокрых концов

Дневной туалет можно заменить отдельной душевой кабиной

Верфи разделила якорный рундук на две секции: для якорной цепи и для кранцев/концов

В каютах ST44 появились вытянутые иллюминаторы, пропускающие внутрь гораздо больше дневного света

были; практически вертикальный форштевень красиво их разрезал, катер двигался уверенно и стабильно. Бывшие на лодке журналисты говорили, что при большом волнении ST44 создает много брызг, которые попадают на флайбридж, хотя нам проверить это не удалось.

Даже когда мы форсировали волны, не возникало намека на грузность и неуклюжесть судна, что удивляет, учитывая размеры и сопротивление киля, а также высоту надводной части. Управлять лодкой удобно с обоих постов, причем нижний имеет эргономичную планировку и отличный обзор. На верхнем посту, где шум двигателей едва слышен, достаточно комфортно даже на крейсерском ходу. Обзор отсюда великолепный, и не надо изменять дифферент с помощью транцевых плит, хотя на главном посту

управления невысокому рулевому может понадобиться опустить нос лодки, чтобы видеть горизонт.

Новые рукоятки управления двигателями Volvo, кажется, создавали с расчетом на плохую погоду, поскольку основание и ручки отлично выровнены, и вы можете держать на них руку при качке без опасения сбить обороты. Короткие серые ручки — не самое эстетически приятное решение; они не сравнятся с прежними Volvo Penta EDC, тем не менее замечательно справляются с задачей.

ВЕРДИКТ

Swift Trawler построен на том, с чего начинался ST42. Кажется, что конструкторы облазили старую лодку и устранили все недостатки, а новый привлекательный дизайн однозначно

заслуживает внимания, хотя трогает не так сильно, как более традиционная внешность предыдущей модели. Внутри просторно, и даже на полной журналистов лодке во время теста не приходилось наступать друг другу на ноги.

Лодка хорошо сбалансирована, легко идет по небольшой волне на 24 узлах, а на скорости 8 узлов имеет запас хода 650 миль. Она не так спортивна, как обычный флайбриджный круизер, а некоторые детали в интерьере затеяют сущность на самом деле хорошо сконструированного судна. Применение кожи в отделке рулевой консоли внизу, отсутствие обилия голого пластика показывают, что верфь уделяет внимание деталям, которые отличают просто хорошую лодку от великолепной.

И пусть в названии Swift Trawler сочетается несочетаемое, несмотря на игру слов, в самой лодке противоречий нет — все предельно понятно и соответствует действительности. **МВУ**



ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

К этому ряду тумблеров приходится тянуться

Такой 7-дюймовый цветной дисплей с информацией о состоянии двигателей гораздо удобнее нескольких маленьких ЖК-экранов

Новые рукоятки Volvo Penta позволяют точно контролировать двигатели даже в штормовом море

Привыкнув к бортовой двери в рубке, вы будете искать такую на каждой лодке: удобно швартоваться и проветривать салон

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2xVolvo Penta D4; 300 л.с. при 3500 об/мин; 4 цилиндра, дизель 3,7 л

	ECO				FAST		MAX	
Об/мин	1484	2195	5596	3003	3194	3382	3503	3616
Скорость	7,7	10,4	14,0	18,4	20,5	22,5	32,8	24,8
Расход	13,3	39,7	61,1	68,3	86,9	96,7	102,9	113,4
Миль/л	0,58	0,26	0,23	0,27	0,24	0,23	0,23	0,22
Дальность	648	294	256	262	264	261	259	245
Уровень шума, дБА								
Пост управления	68,2	70,3	75,2	74,3	74,9	75,6	77,0	78,5
Флайбридж	70,1	73,4	76,1	77,3	77,9	77,7	78,1	78,1
Кокпит	71,4	76,5	82,5	85,6	86,0	86,9	87,1	87,4

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

Стоимость в Европе от €324 800

Пакет опций Elegance	€18400
Кондиционер	€11750
Цветной корпус (серый или голубой)	€2980
Тик в кокпите и правом проходе	€4930
Дизельный отопитель	€6300
Кормовое ПУ	€4600
Носовое ПУ	в базе
Генератор (9,5 кВт)	€14 870
Электрогидравлический трап	€7680
Бимини на флайбридже	€2770
= Опции на тестовой лодке	

КОНКУРЕНТЫ

NIMBUS 380 COMMANDER
СТОИМОСТЬ ОТ £349 770

Круизер, отличающийся высоким качеством постройки и вниманием к деталям. Однако он гораздо меньше, чем ST44

MAINSHIP 479 TRAWLER
СТОИМОСТЬ ОТ €439 855

Более дорогой катер, но качество постройки и отделки соответствует цене.



Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины измерены на верфи и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 75% топлива, 0% воды, 6 человек на борту, багажа и тендера нет. Температура воздуха +18 °C, волнение среднее, сила ветра при скоростных заездах 2 балла.



Малое МОРЕ

«Первое путешествие по Байкалу предпринято русскими в 1643 году. Тогда отправлен был из Якутска козацкий пятидесятник Курбат Иванов с 75 человеками, большею частью из промышленных. Они достигли только до острова Ольхона «...» и возвратились».

Записки Г. Спасского, 1821 г.

Почти 370 лет спустя мы отправляемся в путешествие по великому озеру-море на катерах Targa 44.

Текст **Антон Черкасов**

Фото **Игорь Дремин, Роман Романишин, Антон Черкасов**

*О приближении к озеру
узнаешь не только
по изменению цвета воды,
но и по заметному падению
температуры*



Местами Байкал напоминает Средиземное море

Байкал притягивал людей красотой и природным богатством с незапамятных времен, занимая центральное место в их жизни и верованиях. Самое большое, древнее и глубокое озеро на планете находится недалеко от центра Азии и для европейского человека всегда было и остается диковинкой. Невозможно даже приблизительно представить себе его масштабы, не увидев Байкал своими глазами хоть однажды. Собираясь в путешествие, мы были заинтересованы не только познакомиться с этим чудом света, но и узнать, как и чем живут байкальские яхтсмены, а также выяснить, почему в этой акватории огромной популярностью пользуются именно катера-внедорожники Targa, которые создает финская верфь Botnia Marin.

ИРКУТСКОЕ ВОДОХРАНИЛИЩЕ

В Байкал впадает более 300 разных рек и ручьев, а вытекает из озера лишь одна Ангара. В середине 1950-х годов по мере строительства Иркутской ГЭС в полусотне километров от ее истока происходило постепенное затопление долины Ангары, в результате чего образовалось Иркутское

водохранилище или, как его называют местные жители, Иркутское море. Эта неглубокая, теплая, изобилующая заливами акватория идеально подходит для прогулок на катерах, в особенности на небольших лодках, которые не способны выходить в Байкал. На берегах водохранилища располагается значительная часть Иркутска с основными яхтенными стоянками, а северный берег Ангары до самого озера усеян поселками и базами отдыха, многие из которых имеют свои причалы. Именно в Иркутском море наиболее отчетливо виден потенциал Прибайкалья: яхтенный сезон здесь длится практически пять месяцев — с середины мая до середины октября, а большое количество солнечных дней и фантастическая природа располагают к отдыху на воде.

Наше путешествие по Байкалу было организовано официальным дилером Targa в России — морским агентством «НТ-Marine» — и иркутской яхтенной компанией «Шторм». Мы вышли из яхт-клуба «Иркут» на двух Targa 44, и путь по глади водохранилища до устья Ангары (56 км) занял около часа. Двигаясь в долине между высокими, поросшими густым лесом сопками, о приближении к озеру узнаешь не только по изменению цвета воды (из мутноватой бирюзовой она превращается в темную и кристально-прозрачную), но и по заметному

Прием топлива в поселке Никола



ЗАПРАВКИ

В Иркутском водохранилище оборудованы две заправочные станции на воде (в районе Ново-Разводная и рядом с базой МЧС в поселке Никола), а в южной части Байкала заправиться топливом можно только из автоцистерны по предварительной договоренности. Бензовоз от автомобильной заправки в районе поселка Сахюрта (Маломорская рыболовная станция, МРС) может доставить горючее практически в любую точку, где есть дорога. Эта услуга вполне официальная — стоимость доставки составляет 2 рубля за литр, а платить можно не только наличными, но и пластиковой картой. При том что на наших Targa 44 стояли баки повышенной емкости (2300 л против стандартных 1500 л), вопрос с горючим не стоял, и мы прошли весь маршрут на одной заправке.



Листвянка стала одним из самых крупных туристических центров на Байкале



У причала базы отдыха в Малом море



Омуль — король местных ресторанов и рыбных рынков

КУХНЯ

Пожалуй, ведущую роль в меню практически всех прибрежных ресторанов и кафе играет рыба. На Байкале это прежде всего омуль, сиг и хариус, приготовленные на любой вкус. Непременен стоит отведать загудай (или сагудай) — филе омуля пряного посола, попробовать эту рыбу горячего копчения (обязательно свежеприготовленную) и холодного копчения (можно запастись в дорогу). Также вам предложат жареного или печеного омуля с брусничным соусом, сливками или драниками, хариуса в «пеленках» (в капустных листьях), костровую юшку и приготовленного разными способами сига. Если вы предпочитаете мясо, то, помимо привычных европейских блюд, рекомендуем отведать национальные бурятские позы, или бузы — напоминающее манты блюдо из теста с молотым или рубленым фаршем. Популярным десертом здесь выступают лесные ягоды (брусника, голубика) с медом. Выбирая место для обеда или ужина, полезно посоветоваться с местными жителями, которые подскажут лучшие ресторанички, где рыба и мясо всегда свежие. Мы по достоинству оценили ресторан «Прошлый век» в поселке Листвянка на набережной Байкала: заведение отличается не только хорошей кухней, но и своеобразным фолк-интерьером минувшего столетия.

падению температуры. В начале августа, когда позади две трети лета и воздух нагревается до плюс 30 °С, температура байкальской воды даже на поверхности составляет плюс 7–10 °С, и лишь мелководные заливы прогреваются до плюс 20 °С. Когда выходишь из Ангары в Байкал, сразу возникает желание натянуть свитер и, несмотря на палящее солнце, спрятаться от холодного воздушного потока в рубку, благо на Targa 44 она теплая, просторная и уютная.

ЛИСТВЯНКА

Попадая на просторы батюшки Байкала, мало кто сохраняет невозмутимость и сдерживает восторг от величия открывающихся видов. На востоке самое большое озеро планеты охраняет древний горный массив Хамар-Дабан, а западную часть гигантской расщелины в земной коре формирует Приморский хребет. В самом глубоком месте толща воды составляет 1637 м, но сама Байкальская впадина гораздо глубже: донные осадки находятся на 7–8 км ниже уровня моря. Учитывая невероятную прозрачность воды (до 40 м), сложно свыкнуться с мыслью, что под днищем километровая пучина, когда эхолот стоящего в 200 метрах от берега судна показывает свои предельные 120–130 м. Исследование Байкала стоит начинать прямо

у истока Ангары, где на мысе Лиственничном лежит старейший поселок Листвянка. Бывшее промышленное поселение ныне превратилось в туристический центр и своеобразную отправную точку для экскурсий по Байкалу. Искренне любивший северную русскую природу А. Чехов называл это место Северной Ялтой, а мне оно чем-то напомнило южный берег Франции, разве что пальмы здесь заменяют лиственницы, а вместо суперяхт вдоль берега снуют не менее белоснежные «Ярославцы», подвергшиеся всевозможным переделкам для удобства извоза туристов.

Здесь стоит посетить лимнологический музей, прогуляться по набережной и заглянуть на местный рынок, где, наряду с национальными бурятскими поделками и сувенирами, вас будет ждать копченая рыба: неперенный омуль, сиг, хариус и экзотическая глубоководная большая голомянка, на 35% состоящая из жира. Отойдя от берега, на траверзе Листвянки мы приняли ритуальное байкальское крещение — обязательное купание в ледяном озере, после которого каждый «новичок» должен выпить кружку заборной воды. Байкал, наверно, стал первым большим водоемом, из которого я пил воду, абсолютно не задумываясь, что она может быть загрязнена. Покупая сюда лодки, люди обязательно заказывают на верфи

Прибайкальская степь



ЗАПОВЕДНИКИ

На берегах Байкала находятся два национальных парка: Прибайкальский (от южной оконечности озера до Малого моря, включая остров Ольхон) и Забайкальский (в него входит Чивыркуйский залив, полуостров Святой Нос и архипелаг Ушканьи острова). Кроме парков, есть три заповедника: Байкальский на восточном берегу, старейший в России Баргузинский на северо-востоке и Байкало-Ленский на северо-западе. Разовый заход судов на территорию национальных парков стоит от 100 до 4500 рублей в зависимости от водоизмещения и длины, а стоянка на территории более суток — от 200 до 2200 рублей в сутки. Заход в заповедники возможен только по предварительному согласованию.

ФАКТЫ

Длина	636 км
Ширина	79,5 км
Площадь	31 722 км ²
Длина береговой линии	2000 км
Средняя глубина	744 м
Максимальная глубина	1637 м
Возраст	20–25 млн лет

систему закачки заборной воды в питьевые баки.

ОСТРОВ ОЛЬХОН И ПРОЛИВ МАЛОЕ МОРЕ

Заправившись горючим неподалеку от Листвянки и познакомившись с поселком, мы отправились в первый длинный переход к острову Ольхон. Расстояние до Ольхонских ворот — прохода между материком и островом, ведущего в пролив Малое море, — по воде составляет около 180 км. На Targa 44 в хорошую погоду это «плечо» можно пройти всего за три с небольшим часа, а со встречным ветром, нагоняющим волну, — за четыре.

На этом участке Байкала достаточно интенсивное судоходство, и, наблюдая за проходящими лодками, мы не раз убеждались в том, что мореходность в этих местах крайне важна: все-таки водоем разряда «М». Стоит крутой короткой байкальской волне набрать высоту, как большинство глиссирующих катеров вынуждены резко снижать ход, и четырехчасовое путешествие может превратиться в мучительно долгое галсирование. Именно здесь

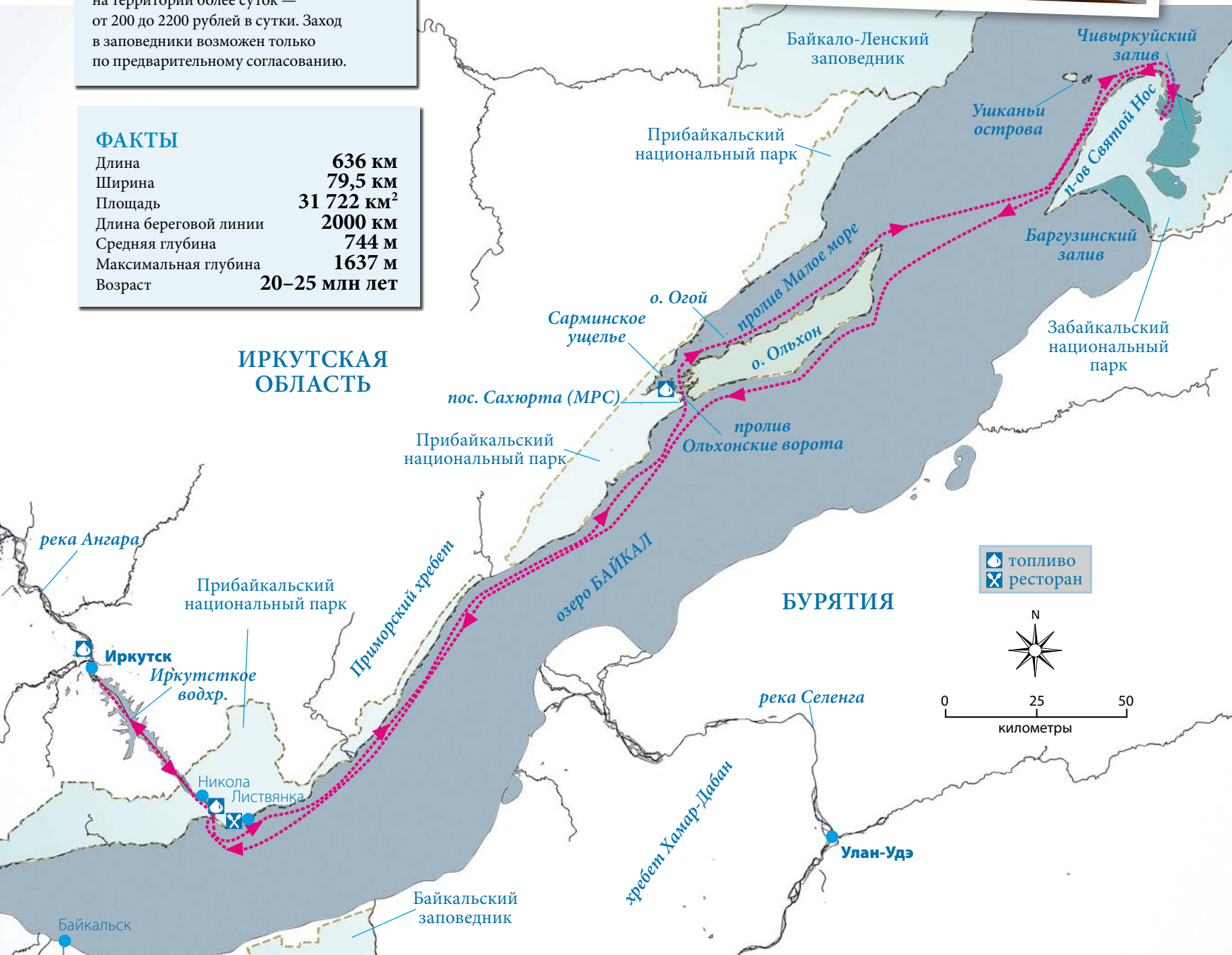
внедорожные качества Targa 44 выходят на первый план: катер позволяет владельцам, которые ценят свое время, не только очень быстро и комфортно добраться до удаленных мест отдыха, но и вернуться обратно в запланированный срок, какие бы сюрпризы ни выдавала погода.

На пути к Ольхону в 80 километрах от Листвянки расположено одно из удивительнейших мест Байкала — обрамленная скалами-колокольнями, поросшая соснами и лиственницами на ходульных корнях бухта Песчаная, где в жаркие летние дни песок раскаляется так, что



Рыбные ряды на рынке в Листвянке

ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ





Покупая сюда лодки, люди обязательно заказывают на верфи систему закачки забортной воды в питьевые баки

Причал в яхт-клубе «Иркут»



Байкал славится огромными глубинами, которые начинаются уже в 50 метрах от берега

ЯХТЕННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

На водохранилище в Иркутске действуют несколько относительно крупных яхт-клубов, среди которых «Бриз», «Иркут» и «Московский причал», предназначенных для судов длиной от 10 до 25 м. Стоимость стоянки у понтона с береговым питанием варьируется и составляет около 80 000 руб. за сезон вне зависимости от размеров судна (я/к «Иркут») или 1200 руб. за погонный метр в месяц (я/к «Бриз»). Кроме того, на Иркутском море находится несколько стоянок для лодок длиной 5–7 м. Зимнее хранение судов в отопляемых ангарах обходится в 450 руб./м² в месяц. В Иркутске действуют сервисные центры Volvo Penta и Mercruiser, поэтому проблема с запчастями и обслуживанием двигателей не стоит. Практически все базы отдыха в Малом море имеют собственные причалы (без берегового питания), где ночь стоянки стоит около 500 рублей, а переночевать у пирса в поселке Сахюрта (МРС) можно бесплатно.

невозможно стоять босым. Здесь стоит искупаться или хотя бы остановиться на обед, поскольку магическая красота сказочного места буквально завораживает.

Остров Ольхон и отделяющий его от материка узкий пролив Малое море — самый настоящий байкальский курорт, куда стягиваются люди со всех концов страны. Турбазы соперничают между собой за лучшие места на склонах сопки, среди деревьев, как грибы после дождя, вырастают палаточные лагеря «дикарей», между бухтами и островами снуют лодки рыбаков и отдыхающих, но места хватает всем, и встать на якорь вдали от суеты вполне возможно. Вода в местных бухтах значительно теплее, поэтому мы провели здесь



ВЛАДЕЛЕЦ



ВЛАДИМИР ЧЕБОТАРЕВ

Я хожу на Targa 44 первый сезон, хотя это далеко не первый мой катер, и за два месяца с момента доставки лодки накатал уже

более 150 моточасов. Практически каждый вечер мы с семьей выходим на Ангару, в Иркутское водохранилище, а на выходные уходим на Малое море или в Чивыркуйский залив. Я специально заказал для 370-сильных моторов транцевые колонки, так как каждый год глубины в мелководных заливах меняются из-за наносов и перемещения песка. Поскольку у меня трое маленьких детей, при выборе катера вопрос их безопасности стоял для меня очень остро. На Targa 44 широкие боковые проходы и высокий фальшборт, поэтому за детей я спокоен. Моя десятилетняя дочка Даша за штурвалом с четырех лет и сейчас уже полностью справляется с обязанностями капитана, разве что в навальный ветер пока швартуется еще неуверенно. Чтобы контролировать с поста управления происходящее в кормовом кокпите, я установил камеру видеонаблюдения, которая выводит картинку на большой телевизор в салоне. Путешествуя по Байкалу, я убедился, что отличная мореходность и хороший запас хода здесь гораздо важнее внешней показухи. Люди до сих пор покупают лодки, предназначенные для теплых стран с развитой инфраструктурой, а потом мучаются бочками на корме и небезопасной дозаправкой на ходу. Если взять 40-футовый быстроходный катер, то комфортный запас топлива для Байкала составляет 2–2,5 тонны, и Targa 44 с максимальной скоростью 35 узлов здесь является «золотой серединой» (800 километров при любой погоде). Это отличное семейное судно, которое обеспечивает нам великолепный отдых, и я очень жду, когда верфь создаст 50-футовую модель.



Владимир Чеботарев и его морская семья



На вейкборде за Targa 44



Даша управляет катером с четырех лет

Ольхон — территория поразительных контрастов: здесь всего 48 дней в году без солнца, а рядом зарождается разрушительный ветер

почти два дня, купаясь, катаясь на вейкборде и совершенствуя мастерство обращения со спиннингом. Жить на борту Targa 44 очень комфортно: просторная рубка по вечерам превращается в кают-компанию, а уютные большие каюты и два галюна обеспечивают все потребности путешественников. Район Ольхона издавна считался у коренных жителей священным местом: буряты верят, что на острове живут духи Байкала, с которыми связывают легенды, а последователи пришедшего на смену шаманизму ламаизма

(форма буддизма) возвели на соседнем маленьком островке Огой культовую ступу Просветления. Ольхон — территория поразительных контрастов: всего 48 дней в году солнце здесь скрыто за тучами, но при этом рядом, в Сарминском ущелье, зарождается самый разрушительный байкальский ветер Сарма. Потоки холодного арктического воздуха с Приленской возвышенности попадают в природную аэродинамическую трубу и разгоняются до 60 м/с, вызывая страшные бури в Малом море, способные пустить ко дну даже крупные суда.

ЧИВЫРКУЙСКИЙ ЗАЛИВ

Пожалуй, это второе по популярности место на Байкале, куда стремится попасть каждый путешественник по озеру человек. На восточном берегу Байкала находится крупный полуостров Святой Нос, соединенный с материком небольшой перемычкой, по обеим сторонам которой расположены два

БАЙКАЛЬСКИЕ ВЕТРЫ

Баргузин — северо-восточный ветер, дующий поперек Байкала в средней части озера и приносящий устойчивую солнечную погоду.

Култук — северо-восточный ветер в южной части озера, несущий штормы и дождливую погоду.

Сарма — мощный ветер с Приленской возвышенности.

Шелоник — воздушные массы, скатывающиеся в юго-восточном направлении с хребта Хамар-Дабан.

Ангара — ветер из долины одноименной реки.

Горная — сильный внезапный северо-западный ветер в южной оконечности озера.

Глубник — юго-западный ветер.

Сивер — северный ветер.

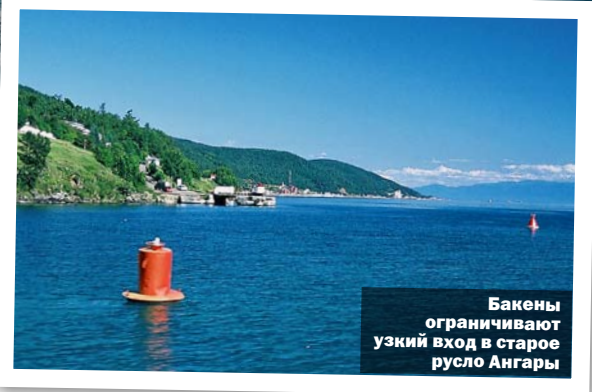


Классическая корабельная архитектура, сдвижные двери и широкие боковые проходы делают Targa 44 универсальным судном для таких акваторий



Сарминское ущелье

Мелкие бухточки Чивыркуйского залива кишат рыбой, а рыбалка на щуку здесь считается лучшей на Байкале



Бакены ограничивают узкий вход в старое русло Ангары

мелководных, а значит, теплых залива: Баргузинский на юге и Чивыркуйский на севере. В отличие от Малого моря и Ольхона, сопки здесь густо покрыты смешанным лесом из лиственниц, кедров и берез, а выходы скал на берегу перемежаются с заболоченными участками и пляжами с мелким светлым песком. Переход от Ольхонских ворот до бухты Змеиной в Чивыркуйском заливе по хорошей погоде занял у нас три часа, причем идти можно как по Малому морю, так и по мористой стороне Ольхона — оба маршрута невероятно интересные и живописные. Проходя между Святым Носом и Ушканьими островами, стоит остановиться и понаблюдать в бинокль за удивительными и осторожными байкальскими нерпами, которые в погожие дни оккупируют галечные пляжи архипелага и нежатся под солнцем. Следует помнить, что подходить к Ушканьим островам ближе, чем на три километра, запрещено, так как это природоохранная территория, за которой

следит вооруженная охрана.

Одна из главных достопримечательностей Чивыркуйского залива — прибрежные термальные сероводородные источники в бухте Змеиной. На Байкале, как и в Скандинавии, широко распространена швартовка носом к берегу, но на этот случай на борту нужно иметь спускаемый трап. Мелкие бухточки Чивыркуйского залива буквально кишат рыбой (елец, сорога, окунь), а рыбалка на щуку здесь считается лучшей на Байкале.

Воспользовавшись случаем, пока попутчики с головой погрузились в охоту за рыбой, я отправился прогуляться по тайге и был поражен обилием бурундуков, которые сновали рядом с тропинкой, деловито собирая запасы на зиму и не обращая на человека особого внимания. Тайга здесь тихая и — за счет разнообразия растений — невероятно живописная, однако стоит помнить о том, что это медвежий край, и соблюдать осторожность, поскольку косопалые любят бродить по берегу, особенно весной и в начале лета.

НАВИГАЦИОННАЯ ОБСТАНОВКА И СВЯЗЬ

Поскольку акватория озера характеризуется большими глубинами, навигационные знаки здесь практически отсутствуют. «Судоходство производится без компаса, по направлению к берегам, которые со всех точек видны», — пишет Г. Спасский в «Сибирском вестнике» от 1821 года. Действительно, днем в ясную погоду ходить вдоль берега можно по визуальным ориентирам. Ночную навигацию облегчают береговые огни (маяки), однако передвигаться в темноте вблизи береговой линии без картплоттера, радара и тепловизора нужно крайне осторожно из-за большого количества банок и других судов. Общим каналом УКВ-связи является 5-й. Интересно, что на Байкале расстояния традиционно оцениваются в километрах, а скорость в километрах в час, а вот мили и узлы совершенно не популярны.



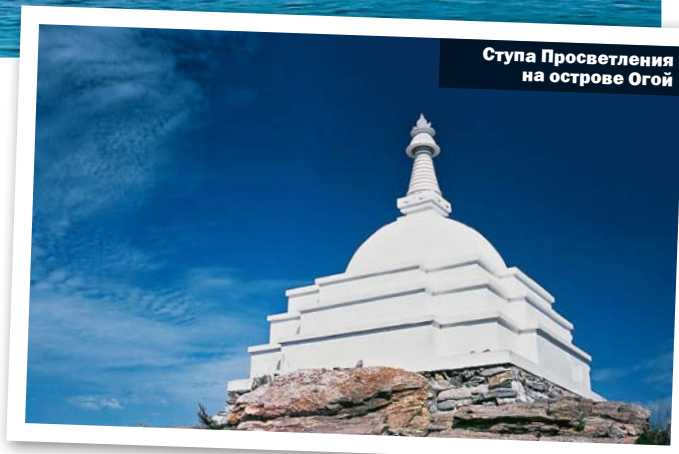
Кроме голых скал на побережье встречаются галечные и песчаные пляжи



Каменная пирамида на полуострове Кобыля Голова (Хорин-Игри)



На Targa 44 по Малому морю



Ступа Просветления на острове Огой

ВЛАДЕЛЕЦ



АЛЕКСАНДР САВИНОК

Большие расстояния — основная особенность путешествий по Байкалу.

Переходы здесь, как правило, не меньше 100 км,

а зачастую путь в один конец составляет 300–400 км, поэтому во главе угла стоят запас топлива, скорость и надежность. Раньше я ходил на транцевых колонках, а теперь мне очень нравятся днищевые колонки IPS: при крейсерской скорости порядка 52 км/ч мне хватает топлива даже на дальние походы.

За два с половиной сезона я находил около 500 часов и уже рассказывал читателям МВУ о том, как попадал на своей Targa 44 в серьезный шторм с колоссальными волнами, снегом и температурой ниже нуля, когда лодку просто заливало со всех сторон (МВУ №2 (8)). В какой-то момент я уже был готов идти лагом к волне к берегу и, подгадав волну, положить катер на грунт. Осмотрев лодку после шторма, я не нашел ни единого выпавшего винтика, и с тех пор доверяю ей. С такой «ходовкой», как у Targa 44, Байкал стал для меня маленьким, и альтернативы среди катеров этого типа и размера у нее на сегодняшний день нет.

ВОЗВРАЩЕНИЕ

На обратном пути к Ольхону нас поджидало испытание: ночью небо затянуло тучами, над Байкалом пылали зарницы, а к утру поднялся сильный южный ветер, срывающий с сопки рваные клочья облаков. Едва мы вышли из Чивыркуйского залива и повернули к Ушканьим островам, стало ясно, что полутораметровая волна грозит превратить трехчасовой переход в затяжное путешествие. В другой ситуации разумнее всего было бы вернуться назад и переждать непогоду, наслаждаясь горячими минеральными ваннами, но билеты на самолет жестко ограничивали наше время. Было принято решение идти в шторм, и тут Targa 44 показала, на что она способна в деле. Капитан выбрал оптимальный курс по отношению к ветру и волне, и мы уже смирились, что придется уныло тащиться до Малого моря пять-шесть часов, гадая, успеем ли на рейс. Однако все обернулось иначе: капитан раскрутил моторы, набрал крейсерскую скорость и как ни в чем не бывало повел катер к дому. Я был готов вцепиться в поручни и терпеть кошмарный слеминг, от которого неминуемо начнет болеть голова,

но и этого не произошло: корпус отработывал «на отлично», а мы спокойно двигались в рубке, пили чай и фотографировали разыгравшуюся стихию...

Я уже не первый день вспоминаю наш удивительный байкальский поход: величественное священное озеро, которое хоть раз в жизни должен увидеть каждый; холмистые степи со стадами коров и лошадей; полную жизни тайгу, приветливых, интересных людей и отличный катер Targa 44, который помог нам повидать всю эту красоту. Байкал — это маленькое море, которое невозможно узнать и понять за один раз. Он исполнен жизненной энергии и щедро делится ей с путешественниками, превращая в друзья любого коснувшегося его воды человека. А что может быть дороже такого друга? МВУ

North Silver



SILVER

North Silver Star Cabin 730

Технические характеристики:

- Длина - 7,30 м.;
- Ширина - 2,50 м.;
- Вес - 1750 кг;
- Пассажировместимость - 7 чел.;
- Мощность мотора - 225-350 л.с.;
- Материал корпуса - стеклопластик;
- Запас топлива - 360 л.

www.silverboats.ru

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

NORTH SILVER PRO

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

NorthSilver PRO 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: АМg;
- Килеватость днища: 18 градусов;
- Максимальная скорость: 35 узлов;
- Осадка: 0,8 м.

Цена от 6 000 000 руб.



пост управления



кресло водителя с амортизаторами



съемный стол



камбузный блок



душевая кабина с гальюном



Капот двигателя с мягкой накладкой

Заливная горловина топливного бака

Плавательная площадка

Противоскользящее покрытие

Электрическая якорная лебедка с роульсом

Комплектация:

- ходовые огни, топовый огонь;
- электрическая помпа для осушения трюма;
- электрическая лебедка с роульсом;
- камбузный блок (мойка, плита, холодильник);
- запас пресной воды - 100 л. (с краном на мойку);
- мягкое водительское сидение на амортизаторах;
- носовое подруливающее устройство;
- стационарный топливный бак - 470 л.;
- индикатор уровня топлива;
- люк в крыше катера - 2 шт.;
- освещение в салоне кабины и носовой каюте;
- откидной трап для выхода из воды;
- отопитель салона Webasto - 2000 Вт;
- душевая кабина с гальюном;

- кормовой душ (заборная вода);
- электрический стеклоочиститель - 2 шт.;
- бортовое питание - 12 В, ключ массы;
- кормовая сдвижная дверь кабины с замком;
- рундуки с мягкими накладками для хранения вещей;
- приборная панель с переключателями;
- блок с предохранителями;
- носовая каюта на 2 спальных места;
- нескользящее покрытие вдоль бортов;
- поручни из нержавеющей стали;
- широкий привальный брус.



носовая каюта



носовое подруливающее устройство

MILLIONAIRE BOAT SHOW 2011

2-4 сентября
www.millionaireboatshow.ru



ROYAL YACHT CLUB

Ленинградское шоссе, владение 39

РЕГИОНА

AZIMUT
YACHTS

ATLANTIS

PRINCESS


FERRETTI
YACHTS



Время меняться



Итальянская верфь
Azimut Yachts выдвигает
новую концепцию
флайбриджного
45-футовика.

Текст **Ольга Селезнева**



Строго говоря, премьера Azimut 45 уже состоялась — лодку показали еще в июне в Венеции со всем подобающим случаем и месту антуражем: масками, костюмами и камерным оркестром Rondò Veneziano. Но то была презентация для узкого круга, куда не всякий попадет, а широкой публике новинку покажут на осенних европейских яхтенных выставках, начиная с Канн. Готовьтесь: эта лодка должна перевернуть все представления о флайбриджных яхтах такого типоразмера!

Казалось бы, что нового можно изобрести, проектируя глиссирующую лодку из стеклопластика длиной 45 футов? Все возможности известны, все планировки опробованы, да и вариантов-то, надо сказать, не особенно много: две каюты, два санузла, компактный салон, скромный камбуз, небольшой флайбридж... Тем не менее свежая концепция все-таки нашлась. Основная идея Azimut 45 — многофункциональность и модульность: лодку легко приспособлять к изменяющимся потребностям, что для судна таких размеров — качество редкое.

Основная идея Azimut 45 — многофункциональность, практичность и модульность

Начнем с кокпита. Его обычно планируют так, чтобы он мог одновременно служить «пляжем», местом для дружеских посиделок и столовой *al fresco*. Главная проблема — стол: когда он не нужен, его приходится либо снимать, либо опускать, накрывая подушками, чтобы получить лежак для загара, — в любом случае повозиться придется. Складная тиковая мебель тоже не идеальна: ее надо где-то хранить, убирать, доставать... На Azimut 45 придумано изящное решение: стол мгновенно выдвигается из-под дивана на кронштейне и так же легко убирается, когда нужно освободить пространство. Через дверцу по левому борту можно выйти на купальную платформу (она бывает стационарной или опускающейся на гидроприводе). В последнем случае упрощается сброс/подъем тендера, который можно хранить здесь же, на платформе, — она достаточно широка для этого и выдерживает нагрузку до 350 кг. С платформы удобно сходить на причал, но если он высокий, можно воспользоваться телескопическим трапом-сходней, который крепится на уровне дивана в кокпите (именно для таких случаев центральная часть дивана сделана съемной).

Трап по левому борту ведет из кокпита на флайбридж, где открываются еще более впечатляющие возможности компоновать пространство по своему вкусу. Флайбридж достаточно велик для яхт таких размеров: его площадь более 12 м², а благодаря своей длине он полностью накрывает кокпит, защищая его от палящего солнца и дождя (сам флайбридж можно защитить бимини-тендом). Создатели яхт называют планировку флайбриджа «модульной». Три элемента



Масштабное остекление надстройки делает салон светлым

Обеденная зона в салоне превращается в дополнительное спальное место для двоих

мебели: диван, стол и лежак — имеют сдвижное основание, что позволяет перекомпоновывать их в зависимости от текущих потребностей. Немаловажно, что сделать это можно без лишних усилий, кроме того, такая мебель на 25% легче стационарных аналогов. Всего на флайбридже без проблем разместятся 10 человек — посадочных мест хватит на всех, что открывает отличные возможности для дневных прогулок большой компанией. Верхний пост управления со всеми приборами, включая 14-дюймовый дисплей «Raymarine», стоит по левому борту, а рядом есть интересная деталь — прозрачный открывающийся люк в главный салон. Помимо дополнительного света и воздуха, он дает возможность коммуникации с теми, кто находится внизу, будь то просьба подать холодного пива или согласование действий при швартовке (люк расположен над главным постом управления).

Идем вниз. Салон на Azimut 45 достаточно компактный, но при этом не тесный — спасибо грамотной планировке, а еще больше — масштабному остеклению надстройки, ибо «стен» здесь не чувствуешь вовсе. По правому борту расположена обеденная зона (стол, диван, мобильный пуф), по левому — медицентр с телевизором и еще один небольшой диван. Всего здесь восемь «посадочных мест», что, вроде бы, странно: лодка рассчитана максимум на шесть пассажиров (при трехкаютной планировке). На самом деле на борту могут заночевать и восемь человек: стол на регулируемом основании опускается до уровня дивана и при помощи закладной подушки образует дополнительное спальное место для двоих.

Впереди, на высоком подиуме — для лучшего обзора — расположен пост управления, а слева от него устроен трап,



Детали

Безукоризненная до мелочей отделка интерьера

ведущий... нет, не в каюты нижней палубы, а на камбуз. Такое, нечастое для подобных круизеров расположение кухни, с одной стороны, изолирует ее от салона, а с другой — пространство над трапом дает возможность тому, кто у плиты, не чувствовать себя «погребенным» где-то внизу. Учитывая, что камбуз находится на нижней палубе, его размеры зависят от числа кают: их может быть две или три. В первом случае рабочая поверхность просто гигантская (3,2 м); помимо мойки, плиты и духовки, модуль включает холодильник емкостью 165 л и посудомоечную машину, а объем шкафов для всякой всячины составляет 730 л. В трехкаютной версии планировка кухни меньше по площади, но все равно остается весьма достойной.

А вот размеры двух главных кают при добавлении третьей практически не страдают. Это большое преимущество, учитывая, что трехкаютная планировка на таких круизерах встречается нечасто. Функцию мастер-каюты выполняет носовая: пара бортовых иллюминаторов и верхний люк делают ее очень светлой. К тому же дизайнер интерьера Карло Галеацци позаботился о том, чтобы большой здесь была не только кровать. Два гардероба имеют в высоту 195 см, в основании спального места есть большой выдвижной ящик для вещей. В варианте с двумя каютами в мастер-каюте появляется еще один иллюминатор и туалетный столик с пуфом подле него.

VIP-каюта на миделе спланирована весьма нестандартно: кровать здесь расположена по диагонали. Кстати, еще большой вопрос, какую каюту выберет для себя владелец лодки: размерами центральная почти не отличается от носовой, да еще имеет «бонус» в виде огромного трехсекционного иллюминатора. Туалетные комнаты тоже



Модульную мебель на флайбридже можно переконфигуровать тремя способами



Мастер-каюта в носовой части корпуса



Камбуз очень велик для яхты такого размера



Пост управления приподнят для лучшего обзора

Если вам недостаточно двух просторных кают, можно добавить третью — редкая опция для яхт такого размера

идентичны по площади и оснащению. Кстати, большую двуспальную кровать в VIP-каюте можно разделить на две — специальный механизм «ножницы» предполагает минимум простых операций. Третья каюта, если она нужна, находится по левому борту, и в ней предусмотрены койки в два яруса. Она невелика, но вполне удобна: здесь есть открывающийся иллюминатор и приемлемый гардероб. Обычно такие каюты предназначены детям, тем более что двухъярусные кровати им нравятся гораздо больше обычных. В интерьере Azimut 45 использованы светлый дуб медового оттенка и кожа специальной обработки, дающей «3D-эффект» (говоря проще, она выглядит интереснее, объемнее обычной кожи). Текстиль, жалюзи, ковровые покрытия — как обычно, в широком ассортименте на выбор заказчика.

Выбирать можно и двигатели — 425-сильные или 480-сильные спаренные Cummins. Первый вариант дает расчетную максимальную скорость 30 узлов, второй — 32 узла. Поскольку Azimut 45 задумывался в большой степени как семейная лодка (в том смысле, что помощников у вас на борту может и не оказаться), для облегчения участи капитана сделано немало. Например, предусмотрены опции easy docking, easy handling и easy cruising. Управлять лодкой при маневрировании в марине и вообще на низких оборотах можно при помощи джойстика, который согласует работу



Кокпит

Просторный кормовой кокпит, защищенный сверху флайбриджем, является продолжением закрытого салона

обоих двигателей и носовой подрульки. Система easy cruising помогает капитану на ходу, корректируя курс и частоту вращения каждого винта. Наконец, опция easy handling делает обращение с лодкой максимально простым: нет необходимости зачитывать до дыр инструкции, пытаться понять, что не так с электросистемой, двигателями или топливными танками, — все данные в компактном и систематизированном виде можно считывать с одного экрана. Даже если вы неопытный судоводитель, нанять профессионального капитана в этом случае не имеет смысла: управиться с Azimut 45 вполне можно и самостоятельно, тем более что эта лодка, кажется, не создает никаких проблем, а напротив, прекрасно умеет подстраиваться под любые ситуации и прихоти. **MBY**

ПЕРВЫЙ на Селигере

«Эту лодку нужно чувствовать кончиками пальцев! — с юношеским азартом рассказывает про свой катер Hydrolift S-24 *Horrido* Алексей Струлистов. — Ей не место у причала или на гламурных выездах — ее мощь должен раскрывать опытный и понимающий пилот».

Текст **Антон Черкасов** Фото **Владимир Гашнев**







Не так давно, буквально весной, в России появился первый катер норвежской верфи Hydrolift, и мы отправились на озеро Селигер, чтобы увидеть лодку своими глазами, а также встретиться с ее владельцем, чьи впечатления легли в основу этого рассказа. У Алексея это уже четвертая лодка. Прежде он ходил по Селигеру на катере Nimbus 230 Nova R. «У меня всегда был повышенный интерес к скандинавским, а именно — к шведским лодкам, в первую очередь из-за высокого качества исполнения. С одной стороны, Nimbus был обычным, хотя и вполне хорошим судном, на котором можно без проблем проводить время с семьей, но с другой — сугубая утилитарность модели не позволяла кататься по-настоящему, с душой. Однако я не собирался его продавать, поскольку со всеми задачами на озере катер

отлично справлялся. Но после того как я увидел Hydrolift на тест-драйве во Фредрикстаде, понял: вот она, моя лодка — быстрая, цельная, как монолит, и фактически штучная, малосерийная. А когда я познакомился с основателем верфи, известным промышленным дизайнером Бардом Экером, то вопрос о покупке, считайте, был решен. Бард произвел на меня очень приятное впечатление, а если человек мне нравится, то мне хочется купить продукт, который он производит. Продукт, в который вложили душу, и сам будет живым».

Со стапелей верфи уже сошел вызывающе яркий рубиново-красный S-24 *Diablo*, более спокойный, но не менее стремительный серебристый S-24 *Platinum*, а теперь появился необычный темно-зеленый S-24 *Horrido* — Алексей не зря настаивал на подобной цветовой схеме. «После тест-драйва нескольких катеров, — вспоминает он, — я сразу понял, что хочу именно 24-ю лодку,

причем в цвете *british racing green* — классической расцветке английских спортивных автомобилей, где глубокая темная зелень корпуса сочетается с карамельно-бежевым салоном. Бард пытался отговорить меня, предлагая более светлый оттенок зеленого, но я настоял на своем и прислушался к его совету лишь при подборе цветовой гаммы внутренней отделки. Что касается названия, *Horrido* — это традиционное приветствие, которым обменивались немецкие охотники. Раньше я увлекался охотой, и этот клич соответствует характеру моего катера. Все остальное в лодке было уже прекрасно продумано, и добавлять ничего не пришлось, разве что звук поставили помощнее, чтобы музыку можно было слушать на высокой скорости».

Ареал обитания *Horrido* — Селигер, озеро в Тверской области площадью 260 км², с изрезанной береговой линией и большим количеством островов. Все эти просторы Алексей уже не раз



На Селигере *Horrido* чувствует себя очень комфортно

Horrido — традиционное приветствие немецких охотников

исходил на других лодках, и за десять лет навигации по Селигеру интерес к исследованию озера постепенно угас. Далеко тут не уйти, так как попасть в Волгу через притоки можно разве что весной на надувной лодке. Поэтому Алексей предметно задумывался о лодке, на которой можно качественно погонять два-три часа или быстро добраться до своих товарищей, живущих в разных местах по берегам озера. «Hydrolift S-24 позволяет мне раза в три быстрее добираться до места, чем прежний Nimbus, и комфорт при этом не страдает. Я увлекаюсь техникой: катаюсь на снегоходах в горах, езжу на автомобилях и аквабайках, поэтому знаю, что такое скорость, и умею объективно оценивать поведение



Герб Hydrolift в виде ласточки на щите иллюстрирует девиз верфи: «Полет без крыльев»



КОММЕНТАРИЙ



БАРД ЭКЕР,
владелец, дизайнер
и конструктор
верфи Hydrolift

Сначала выбранная Алексеем расцветка корпуса british racing green вызвала у меня опасения, что металл потеряется и судно окажется невзрачным. Но когда темно-зеленый *Horrido* спустили на воду, стало очевидно: мы попали «в яблочко». Лодка получилась невероятно живой, красивой и передающей настроение «гоночной» Британии первой половины XX века. Мне настолько понравился этот цвет, что недавно мы сделали еще один похожий S-24 RR с зеленым корпусом выше ватерлинии и установили самый мощный бензиновый двигатель Ilmor MV10 на 725 л.с. и колонку Indy, с которыми лодка разгоняется до 86 узлов. Я уже завидую ее будущему владельцу!

машины. На своем *Horrido* я развиваю 62 узла (115 км/ч), и на поворотах мне ни разу не довелось ощутить проскальзывания кормы: лодка идет уверенно, в крутых поворотах не теряя контакта с поверхностью воды. Самое важно, что требуется здесь от пилота, — следить за другими участниками движения и купальщиками, ведь скорость очень высокая, и решения нужно принимать мгновенно».

Басовитый рокот спортивного выхлопа слышен издалека, когда лодка еще даже не различима на горизонте. Но это не тот раздражающий любого нормального человека рев машины без глушителя, а низкий утробный гул, невольно заставляющий искать любопытным взглядом его источник. На ходу этот звук перестает доминировать, поэтому, вопреки опасениям, пассажиры не глохнут и остаются в зоне комфорта.

Возникает вопрос: не тесно ли скоростному S-24 на Селигере? «Здесь

Сегодня на Селигере у меня нет конкурентов по скорости

можно провести аналогию со спортивным автомобилем, — смеется Алексей, — места для стремительного разгона и маневров более чем достаточно. По скорости с *Horrido* сравниться тут пока не может никто. Мы гонялись со *Speedster*’ом (два мотора по 260 л.с.), и шансов на гладкой воде у него не оставалось, не говоря уже про озерную волну, на которой мне даже не приходится снижать ход. Сейчас у Hydrolift здесь конкурентов нет, а если и появятся, то, наверное, это будут такие же катера с более мощными моторами».

Утверждение о том, что катер «щелкает» волну, словно белка кедровые орешки, мы проверили на собственных



Hydrolift S-24 по плечу не только озерная, но и морская волна

На рулевой консоли ничего лишнего — крупные приборы, удобные тумблеры и очень приятный штурвал



Hydrolift будет украшением для любого причала

спинах. Если на тестах в ветреном Скагерраке усидеть в кокпите действительно было непросто (временами приходилось стоять на полусогнутых ногах, вцепившись в поручни), то даже на сильной по селигерским меркам волне (кругом ходили грозные тучи, то и дело налетал шквал) мы чувствовали себя совершенно комфортно — корпус легко «прошивал» встречную волну.





Алексей знает, как выжать из *Horrido* максимум

Hydrolift традиционно предлагает покупателям большой выбор моторов, и на модель S-24 можно поставить дизельный или бензиновый двигатель от 220 до 725 (!!!) л.с., причем если в корме установлен агрегат мощностью 430 и более сил, к названию модели добавляется буква «R». *Horrido* оборудован бензиновым MerCruiser 502 MAG HO (430 л.с.) и спортивной колонкой Mercury Racing ITS (Integrated Transom System), которые полностью устраивают Алексея по соотношению «цена — качество». «Поднимать максимальную скорость еще

На катере хочется нарезать круги — отходишь от причала и катаешься, катаешься...

на 5–7 узлов за счет наращивания мощности или карбонового корпуса в моем случае смысла нет, хотя это вполне реально, — поясняет он. — Все мои ожидания от этого катера более чем оправдались, в дальнейшем я лишь хочу попробовать поставить другие винты. Если понимать этот мотор и эксплуатировать его правильно, разумно чередуя режимы максимальной и средней нагрузки, то он будет служить вечно. С начала сезона я накатал на S-24 уже 60 часов, тогда как на *Nimbus* едва набиралось по 15 часов за навигацию. На этой лодке хочется нарезать круги — отходишь от причала и катаешься, катаешься, катаешься...»

По словам Алексея, такие лодки, как Hydrolift S-24, нет необходимости менять каждые два–три года, ибо в них попросту нечего улучшить: до мелочей продуманный и выверенный дизайн каждого элемента уже стал классикой, с которой некому конкурировать.



Designed and
manufactured
in Norway

Эстетику поста управления обуславливает хром, матовая нержавеющая сталь и кожа наряду с высокой детализацией



В крутой циркуляции катер ведет себя бесподобно

Спортивная колонка Mercury Racing ITS обеспечивает великолепную управляемость



Horrido стоит в сухом отапливаемом гараже, где спуск и подъем на воду занимает несколько минут, а если возникают вопросы по обслуживанию двигателя, то из Твери всегда может приехать специалист по моторам Mercury, поэтому сложностей с сервисом нет. «Даже если бы у меня не было возможности хранить катер дома и приходилось в конце сезона отвозить его куда-то на зимнее хранение, я бы все равно не отказался от покупки, — поделился с нами Алексей. — Я считаю, что на замкнутых внутренних водоемах нет смысла держать большие флайбриджные круизеры, так как ходить на них негде и их назначение становится непонятным. Яхтой в Москве сейчас никого не удивишь, а проблем крупная лодка доставляет немало, поэтому мой выбор остается за относительно небольшими, невероятно быстрыми катерами».

Для серьезных морских походов у Алексея есть другое судно —

великолепный шведский флайбриджный круизер Nord West 420, который он держит в Скандинавии; в этом году Алексей путешествует на нем по норвежским фьордам. При наличии двух лодок ему остается только решать, отправиться ли в свободное время покорять Северную Атлантику или рвануть на Селигер, чтобы натиск встречного ветра вкупе с изрядной дозой адреналина вынудили забыть о повседневности... Выбор нелегкий, но в любом случае — приятный.

Возвращаясь домой после трехчасовой прогулки на *Horrido*, я вспоминал свою первую встречу с лодками Hydrolift в Норвегии и тот восторг, который мы испытали, когда гонялись на трех катерах по Скагерраку. Похожие эмоции и впечатления объединяют всех прикоснувшихся к Hydrolift людей, а значит, у этих катеров есть нечто особенное, неуловимое, притягательное, что зовется душой лодки. **MBV**

ДОСЬЕ

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДЛИНА	25 Ф (7,70 М)
ШИРИНА	6 Ф (2,10 М)
ОСАДКА С ВИНТАМИ	2 Ф (0,70 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ С ДВИГАТЕЛЕМ	ОТ 1,35 Т
КОРПУС	СТЕКЛОПЛАСТИК ИЛИ КАРБОН, ДВА ПОПЕРЕЧНЫХ РЕДАНА, УГОЛ КИЛЕВАТОСТИ НА ТРАНЦЕ 24°
ЗАПАС ТОПЛИВА	260 Л
ДВИГАТЕЛЬ	(MERCUISER/CUMMINS/STEYR/YANMAR/VOLKSWAGEN/ILMOR)
ДИЗЕЛЬНЫЙ	265–310 Л.С.
БЕНЗИНОВЫЙ	220–725 Л.С.
ПРИВОД	ПОВОРОТНО-УГЛОВАЯ КОЛОНКА (BRAVO 1X/ALPHA/ITS)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	90 УЗЛОВ
СПАЛЬНЫХ МЕСТ	2
ВМЕСТИМОСТЬ	7 ЧЕЛОВЕК
СТОИМОСТЬ ПРОТЕСТИРОВАННОГО КАТЕРА В НОРВЕГИИ	€ 131 754
КОНТАКТ	WWW.HYDROLIFT.RU

Путешествие без берегов





На Каннском боат-шоу в сентябре компания Sunreef Yachts впервые демонстрирует Sunreef 70 Power Damrak II — новый экспедиционный моторный катамаран.

Текст **Ольга Селезнева**

Мечта обойти вокруг света или хотя бы пересечь Атлантику гнездится, наверное, в голове у каждого яхтсмена, пусть и в самом абстрактном виде. Что останавливает? Время. А еще — отсутствие подходящей лодки. Конечно, мегаяхты без проблем форсируют океаны, но много ли в нашем мире мегаяхт? Если набраться дерзости и безрассудства, можно обогнуть планету и на маленькой лодке, под парусом. Займет это пару лет, даже если очень торопиться. А вот обычные моторные яхты длиной даже футов шестьдесят–восемьдесят напрочь выпадают из этой истории — банально не хватит топлива (разве что заставить все палубы емкостями). Заправок в океане пока не построили, и если питьевую воду можно добывать на ходу при помощи опреснителя, то производить горючее из воздуха еще не научились.

По сути дела, то, что нам нужно, называется экспедиционной яхтой. Ее главные качества — мореходность, чтобы пережить все превратности безостановочных тысячемильных переходов, и экономичность, иначе даже самый большой запас топлива улетучится очень скоро. Почему-то понятие «экспедиционная яхта» у большинства ассоциируется с однокорпусным судном, несмотря на то, что в этой нише последнее время появляется немало экзотических проектов (правда, придется подождать, пока их построят). При этом мысль, что для подобных путешествий отлично подходит старый добрый катамаран, приходит в голову не сразу. Дело в том, что производителей моторных катамаранов в мире не так много, верфей, где создают достаточно крупные

катамараны (более 50 футов), — еще меньше. А тех, кто строит большие моторные экспедиционные катамараны, вовсе можно пересчитать по пальцам, и первый палец, пожалуй, «принадлежит» Sunreef.

Эта молодая компания, основанная в 2000 году, строит свои композитные суда в Польше, на знаменитой Гданьской судовой верфи. Все начиналось с катамаранов парусных: их, в диапазоне длин от 58 до 114 футов, Sunreef построил уже несколько десятков, а в 2008 году появилась первая модель моторной линейки — Sunreef 70 Power.

Сегодня, как принято говорить, бороздят моря и океаны уже шесть корпусов, созданных по этому проекту, и о каждом из них найдется что рассказать. Например, первый Sunreef 70 Power по имени *Jambo* в 2009 году ушел в кругосветку. Покинув южный берег Франции, он пересек Атлантику, обогнул мыс Горн, посетил остров Пасхи и в данный момент пребывает во Французской Полинезии, где его владелец Лоран Бурнон решил задержаться на пару лет с семьей для отдыха и учебы детей. Следующая

Больших катамаранов в мире строится не так много



остановка — Новая Зеландия.

Эта неспешность путешествия связана отнюдь не со скоростью — лодка легко может делать 20 узлов, просто именно на средних и малых скоростях открываются самые интересные перспективы. С базовым запасом топлива в 16 000 л на круизной

Увеличенные до 20 000 литров топливные танки позволяют обойти вокруг света всего с одной заправкой по пути

Катамараны гораздо объемнее, чем однокорпусные суда той же длины

скорости 10 узлов автономность лодки превышает 6000 миль (13 л/ч на каждый двигатель), на 8 узлах можно пройти до 8000 миль. И это не предел возможностей Sunreef 70 Power.

Jambo стал для Лорана Бурнона и компании Sunreef Yachts своеобразным испытательным полигоном, где идет постоянная работа над улучшением показателей топливной экономичности, автономности и скорости судна. Фактически сегодня *Jambo* — «кастомизированная» версия базового проекта и лаборатория идей для последующих корпусов Sunreef 70 Power: лодку оснастили увеличенными танками, вмещающими 20 000 л дизельного топлива; мощность каждого из двух двигателей поднята с 370 до 420 л.с.; на оба «поплавка» добавили бульбовые наделки в носу и кормовые платформы, что удлинит корпус до 83 футов. Также были модифицированы винты и приводы, а заодно установлены солнечные батареи и ветрогенераторы. Все это в сумме дало увеличение максимальной скорости до 22 узлов (расход топлива в таком режиме около 160 л/ч для двух двигателей); суммарное потребление топлива на 10 узлах упало с 26 до 15 л/ч, что позволило поднять автономность до 13 300 миль. Ну а на скорости 8 узлов лодка способна пройти и 20 000 миль, то есть за все кругосветное путешествие дозаправиться придется всего один раз!

Перфекционист в каждой детали, Лоран Бурнон все еще работает над улучшением результатов *Jambo* и заодно консультирует верфь, которая продолжает строить новые Sunreef 70 Power. В мае этого года на воду был спущен очередной катамаран, спроектированный Sunreef Yachts Design Studio совместно с Бурноном. Лодка получила имя *Damrak II*. Интересно, что первый *Damrak* сейчас находится в России, на Черном море, ну а *Damrak II* еще до своей официальной премьеры совершил короткие путешествия в Скандинавию и Испанию и даже успел отработать летний чартерный сезон на Средиземноморье. В начале сентября лодка будет впервые выставлена на боат-шоу в Каннах, где ее смогут увидеть все желающие.

Все яхты проекта Sunreef Power 70 строятся по принципу semi custom, то есть, с учетом индивидуальных пожеланий заказчика, и *Damrak II* в этом смысле не исключение. Например, новую лодку оснастили гораздо более мощными, чем



В интерьере судна использованы древесина ореха каналетто и светло-бежевая алькантара с деликатными вкраплениями аксессуаров ярких цветов



Джакузи и обеденная зона на флайбридже

Небольшая осадка позволяет стоять на якоре вблизи берега

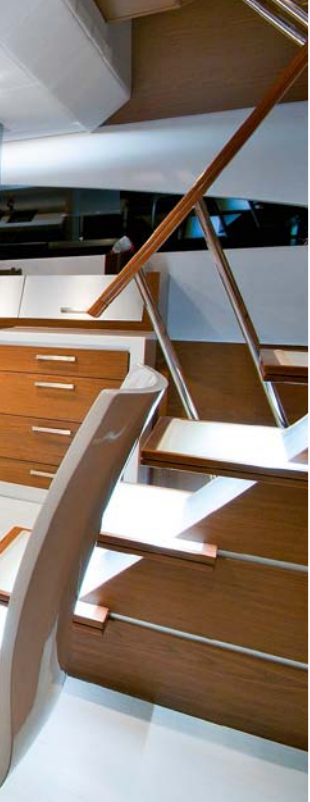


у предшественниц, двигателями — 1600 л.с. в сумме. Такая мощь, конечно, уменьшила запас хода судна, который, впрочем, остался впечатляющим — 3000 миль, и это значит, что трансатлантический переход возможен. Зато максимальная скорость катамарана превысила 25 узлов. Учитывая, что лодку планируют использовать в том числе и для чартера, это дает дополнительное преимущество: судно способно как на долгие неспешные круизы, так и на стремительные переходы.

По той же причине *Damrak II* сверху донизу начинили всевозможным развлекательным оборудованием для взрослых и детей: помимо привычных тендера и гидроцикла, на борту есть всё для дайвинга и snorkлингa, каяки, водные лыжи и вейкборды, Sea Bob для прогулок под водой, «бананы» и прочая техника для удовольствия. Благо поместить все это есть куда: катамараны

***Damrak II*
способен
как
на долгие
круизы,
так и на
быстрые
переходы**

существенно объемнее однокорпусных судов аналогичной длины. Это естественным образом сказывается и на комфорте обитаемого пространства. *Damrak II* рассчитан на размещение восьми пассажиров в четырех по-настоящему огромных каютах, каждая — с собственной ванной комнатой. Апартаменты владельца яхты, расположенные на главной палубе, расстилаются на всю ширину надстройки, а за счет их нахождения в носовой части каюта получила «бонус» в виде панорамного остекления, так что ее обитатели в полном смысле — «впередсмотрящие». (Для команды из четырех человек предусмотрены еще две каюты с отдельными санузлами.) Остальную закрытую часть главной палубы занимают просторный салон-столовая и камбуз, впечатляющий размерами и оснащением. Помимо привычного кухонного оборудования, здесь есть, например, такая приятная



Мастер-каюта с остеклением на 180°



Открытый кормовой кокпит



Небольшой салон рядом с постом управления



Ходовая рубка размещена между уровнями главной палубы и флайбриджа

Катамараны Sunreef строят с учетом пожеланий заказчика

вещь, как винный холодильник на 32 бутылки — как же без него в дальней экспедиции! Ну а в корме, во всю почти 10-метровую ширину корпуса, разместился открытый кокпит, который в пору назвать террасой: здесь расположены открытая столовая, диваны, бар.

Главная зона пляжного отдыха — уровнем выше, на флайбридже. Джакузи с огромным лежаком, еще более внушительный бар и еще одна обеденная зона умещаются здесь легко и непринужденно, еще и место остается для гидроцикла и крана. Впереди — второй, дополнительный пост управления. Первый и главный находится в закрытой рубке с панорамным остеклением, размещенной под флайбриджем.

Долгие походы требуют соответствующих запасов, и *Damrak II* можно исследовать очень долго



на предмет всевозможных рундуков, шкафов и прочих вместительных хранилищ, куда войдет все, начиная от холодильников, морозильников и стиральной машины до запасов и дополнительных лежаков для загара. На этой лодке вам в полном смысле не нужны берега — все с собой. Запас пресной воды сам по себе достаточно велик, а пополнить его всегда можно при помощи опреснителя производительностью 220 л/ч. Скушать в долгом переходе тоже не придется:

медиа-система включает в себя 40-дюймовую ТВ-панель, DVD, iPod-станцию, спутниковое телевидение. Можно было бы сказать, что Sunreef 70 Power — настоящий дом на воде. Однако, пожалуй, это не дом, а целый остров, к тому же быстроходный. С его помощью вы можете открывать новые острова, до которых если кто другой и доберется, то разве что самолетом. Но зачем искать легкий путь, когда можно воспользоваться приятным? **MBY**

МОРСКОЙ патруль





Когда в июне нас пригласили на спуск судна в Шлиссельбург, признаться, мы и не предполагали, что оно окажется настолько интересным. И еще — живым примером прогресса в отечественном судостроении.

Текст Антон Черкасов и Зарий Черняк Фото Trend

На «Озерной Верфи» в Шлиссельбурге построили катер «Патрульный-2» (проект 13 М). Заказчиком выступило государство, а именно — Госморречнадзор, поскольку необходимость в новых современных катерах для патрулирования водных путей назревала давно. Три года назад на вооружение Северо-Западного управления уже поступил разработанный КБ «Эверс» патрульный катер, оказавшийся не самым удобным в эксплуатации, поэтому к проекту 13 М отнеслись с особой серьезностью.

«Нам не нужна мельница — необходимо рабочее судно, — поясняет начальник управления Дмитрий Аглашкин. — «Озерная Верфь» была единственным предприятием, где профессионально подошли к нашим

За штурвалом такого судна понимаешь, что это проект XXI века, а не ветеран-«Ярославец»

требованиям в отношении архитектуры, компоновки и состава оборудования. Катер отлично укомплектован, однако на нем нет ничего лишнего — рабочее судно!»

Перед конструкторским отделом верфи стояла задача обобщить европейский опыт (патрульные катера успешно строят голландцы, финны, норвежцы) и разработать проект, удовлетворяющий требованиям Российского Морского Регистра. Понятно, что, строго руководствуясь только старыми Правилами, судна с такими характеристиками не построить. Благодаря весьма разумному и гибкому подходу Балтийского филиала Морского Регистра к надзору за проектированием и постройкой судна такого класса, инженерам удалось согласовать ряд отступлений, включая сдвижные двери рубки. Из «анахронизмов» более всего заметен высокий (250 мм) комингс люка в машинное отделение.

В качестве материала корпуса и надстройки выбрали алюминиевый сплав АМг5 М, поскольку главными критериями были долговечность и ремонтпригодность. В облике катера читаются профессиональные черты: лобовое остекление с обратным наклоном, организация палубного пространства (walk around), устройство спуска тендера (трехсекционный

Легкие сдвижные двери по обоим бортам наряду с широкими проходами позволяют беспрепятственно перемещаться по катеру

Глубокий флайбридж хорошо защищен от ветра, а радар на высокой (около 2 м) арке не облучает сидящих людей

Конструкция слипа не позволяет перейти с борта на борт на корме

Полные носовые обводы дают возможность оборудовать просторную каюту

Высокий фальшборт с надежным релингом обеспечивает хороший уровень безопасности

телескопический слип с автоматической лебедкой), разомкнутый релинг и площадка в носу для высадки при швартовке носом. Кроме того, на «Патрульном-2» есть флайбридж, оборудованный сиденьями для пяти человек, куда можно добавить опциональный пост управления.

При осмотре лодки снаружи возникает ощущение надежного океанского судна, хотя оно имеет класс Регистра КМ * R3, что соответствует категории «B-C» по европейским требованиям RCD (прибрежное плавание с высотой волны до двух метров). Важно, что «Озерная Верфь» продолжает совершенствовать конструкцию, и на последующих корпусах будет переработан кормовой обнос флайбриджа, частично перекрывающий обзор, а также изменена конструкция устройства спуска тендера с целью снижения его массы и габаритов. Протиснуться в машинное отделение через узкий люк в корме по левому борту непросто, да и внутри тесновато; однако на наших глазах мастер-механик верфи побывал там в светлых брюках и рубашке и вернулся без следов масла и солистки на одежде. Надежные двигатели Volvo

На базе катера можно построить лодку для частных нужд

Penta позволяют не ковыряться в них каждую неделю, а для ежедневных проверок профессионалу места достаточно.

На Военно-Морском салоне «Патрульный-2» привлекал внимание посетителей своим необычным привальным брусом и прямоугольными кранцами. Заказчик изначально отказался от надувного баллона и тяжелой монолитной резины и поставил задачу сделать привальник легким, но прочным. Верфь протестировала различные материалы и остановилась на сэндвичевой конструкции из вспененной резины и пенополиуретана; снаружи привальник покрыт устойчивым на разрыв материалом (двойная переклейка для прочности).

Основная концепция компоновки помещений — помимо удобства работы, обеспечить инспекторам полноценный отдых в случае вынужденной ночевки. В кормовой и носовой двухместных каютах вполне комфортно, есть туалет и душ, на хорошо оборудованном камбузе можно приготовить горячую пищу. Внутренняя отделка простая, но качественная и аккуратная; в рубке приятно находиться, а излишества на рабочих лодках

не нужны. Кстати, на базе катера верфь может построить прогулочную лодку для частного использования, и тогда отделка будет совсем иной.

Госморречнадзору подконтрольны 110 000 км водных путей, инспекторов немного, поэтому ставка делается на увеличение скорости патрульных судов. Этот катер позволяет инспектору уйти за 100 километров, отработать на участке шесть часов и вернуться на базу, а при необходимости — совершать скоростные переходы на 200 и более километров. Пост управления для такого рабочего режима подходит великолепно: удобные складные кресла с подлокотниками и подставками для ног (у рулевого еще и с амортизацией), прекрасный обзор по курсу и по бортам, «нашпигованная» электроникой приборная панель. Она включает картплоттер, джойстики подрулек, пульт интерцепторов и новейшую модель системы электронного управления двигателями Volvo Penta, о которой мы рассказывали в прошлом номере журнала. За штурвалом такого судна понимаешь, что это проект XXI века, а не ветеран-«Ярославец».

Ходовые испытания «Патрульного-2» начались... на берегу. Вернее, на берегу



При крутой циркуляции нет намека на раскачивание



На флайбридже можно оборудовать дополнительный пост управления

Усиленный фальшборт, крепкий высокий релинг и широкие боковые проходы обеспечивают безопасность на палубе



Планировка рубки предусматривает сквозной проход

Катер выходит на глиссирование на скорости около 17 узлов



находились мы, а катер решили перешвартовать от высокой причальной стенки к понтону. Заработали двигатели, включились подруливающие устройства — и судно отошло от стенки лагом. Ничего удивительного, просто здорово, что такие возможности становятся привычными. А потом начался тест.

Мы измеряли скорость на разных режимах, фиксируя расход топлива, дифферент, уровень шума в помещениях. Новые двигатели Volvo Penta D6 с колонками DPH, отработавшие всего 27 часов, позволяли развивать полные обороты только кратковременно. На режиме 3450 об/мин. была зафиксирована скорость 31,8 уз. Интересно, что в процессе разгона дифферент менялся незначительно и не превышал 3,5° — величина, близкая к оптимуму при глиссировании. Поэтому манипуляции с интерцепторами и углом откидки колонок существенного изменения скорости не дали. Однако при ходе

Катер позволяет комфортно совершать скоростные переходы

на волнении это может обеспечить прибавку в 1–2 узла от фактической скорости, а при боковом ветре интерцепторы полезны для выравнивания крена. Удалось определить режим, когда катер начинает глиссировать: это происходит примерно при 2500 об/мин. (около 17 узлов).

Форсирование волны высотой около метра сопровождалось кратковременным потряхиванием и продольным покачиванием корпуса (следствие полных носовых ватерлиний), а на косом курсе к волне катер шел просто отлично. На крутой циркуляции при 3000 об/мин. был заметен крен, но катер плотно лежал на скуле без намека на раскачивание. Диаметр циркуляции не превышал четыре длины корпуса, а падение оборотов составило всего 100 об/мин.: на слух режим работы двигателей не изменился.

Уровень шума в помещениях на всех режимах допустимый; при этом следует отметить, что в рубке эти показатели

снимали при открытых дверях (было жарко) и с непрерывно работающей радией. Отдельно измерили шум при работающем генераторе WhisperPower (двигатели выключены) — его уровень составил всего 47–48 дБА при фоновом шуме 40 дБА, что оправдывает название бренда.

По заказу Госморречнадзора «Озерная Верфь» построит 18 таких катеров, а первый год эксплуатации «Патрульного-2» покажет, насколько удобнее инспекторам стало работать (в том, что это случится, мы не сомневаемся). И хотя комплектующие для катера преимущественно импортные, можно порадоваться и за верфь, разработавшую и построившую такой катер, и за нашу судостроительную индустрию в целом. «Патрульный-2» не стыдно держать на рейде у Петропавловской крепости в качестве форпоста порядка на воде и веского доказательства того, что строить лодки мы еще можем. **IMBY**



ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

Под столиком для карт устроен вместительный ящик для бинокля, портативных раций и других важных мелочей

Контроль за системой электроснабжения и пожарной сигнализация находятся на виду, что позволяет оперативно выявить проблему

Открытые двери в носовую каюту иногда хлопали на волне, но в закрытом положении они надежно фиксируются на магнитах

Последняя модель системы управления двигателями Volvo Penta позволяет автоматически управлять дифферентом и синхронизировать обороты

ДОСЬЕ

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДЛИНА	45 Ф (13,70 М)
ШИРИНА	13 Ф (4,20 М)
ОСАДКА	3 Ф (0,90 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	11,9 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	1200 Л
ЗАПАС ВОДЫ	100 Л
КАЮТ/СПАЛЬНЫХ МЕСТ	2/5
КЛАСС МОРСКОГО РЕГИСТРА	КМ * R3
КОНТАКТ	WWW.LAKYVERF.COM

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: 35% топлива, 100% воды, 7 человек на борту. Температура воздуха +25 °С, воды +19 °С, волнение 0–1 балл, сила ветра при скоростных заездах 2 балла.

ДВИГАТЕЛИ Volvo Penta D6, 330 л.с. при 3500 об/мин., 6 цилиндров, дизель 5,5 л, угловые колонки DPH

РЕЖИМЫ	ECO	ECO	ECO	ECO	ECO	FAST	MAX
Об/мин.	1000	1400	1800	2200	2600	3000	3450
Скорость	5,9	7,8	10,8	13,4	19,7	26,3	31,8
Дифферент	0°	0°	0,5°	1,0°	2,0°	3,0°	3,5°
Расход	7,1	16	35	58	81	104	134
Миль/л	0,83	0,49	0,31	0,23	0,24	0,25	0,24
Дальность	896	529	334	248	259	270	259
УРОВЕНЬ ШУМА, ДБА							
рубка	68	70	70	74	77	78	76
носовая каюта	66	66	65	70	78	78	80
кормовая каюта	62	65	71	74	77	76	79



LAKY VERF

СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ



СТРОИТЕЛЬСТВО ЯХТ И КАТЕРОВ

ШИП МЕНЕДЖМЕНТ

ЗИМНЕЕ ХРАНЕНИЕ

РЕМОНТ ЯХТ

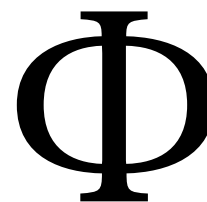
РЕКЛАМА



www.lakyverf.com

Лодка в законе





илософия — наука важная: без знания ее законов бывает трудно осмыслить те или иные процессы. Вот как без

диалектики закона перехода количества в качество понять, почему в Норвегии строят отличные лодки? А просто жители морской страны, приняв море как важнейшую компоненту своей жизни, стали активно развивать судостроение. По мере роста количества лодок, опыта строительства и мореплавания менялись конструкции и размеры судов, появлялись новые типы. Так количественные изменения постепенно привели к изменениям качественным. Закон есть закон, но у этого закона есть и возвратное движение — переход качества в количество, когда новое качество порождает количественные изменения.

Надежный способ преуспеть — строить лодки, которые пользуются спросом

Скажу проще: лодки становились все лучше, все больше норвежцев желали ими владеть. В результате сегодня при населении в 4,8 млн человек прогулочный флот норвежцев насчитывает 700 000 лодок, то есть одна лодка на 7 человек — феноменальный показатель! При этом неверно считать, что интерес этот вынужденный и лодки покупают люди из глухомани — городское население в Норвегии превышает 78%. Дело здесь в другом.

САГА О «САГЕ»

Эпитет «легендарная» подходит к норвежской компании Saga Boats без всяких оговорок: ее возраст уже перевалил за полвека. Начав с гребных лодок, в 1966 году там выпустили первую моторную Saga 20, и она сразу стала бестселлером. С той поры тысячи лодок разных размеров сошли на воду и обрели своих владельцев. В середине 1970-х годов концепцией модельного ряда верфи стали корпуса переходного режима движения. Выбор не случайный: такие лодки, будучи удачно спроектированными, более мореходны, нежели глиссирующие, а по скорости превосходят водоизмещающие. Помимо прочего, генеральная линия развития верфи затрагивала такие аспекты, как функциональность, надежность и долговечность — важнейшие составляющие понятия «качество» для

Норвежский круизер Saga 415 построен по всем законам физики, философии и общества.

Текст Михаил Романов



Пространство кокпита и салона можно объединить или разделить дверями

яхты. И еще дизайн, добавивший популярности бренду, — в меру консервативный, но всегда современный и вызывающий интерес у определенной группы покупателей. К бренду тяготеют люди, знающие толк в лодках, не гоняющиеся за вычурной внешностью, но отдающие предпочтение практичности во всех ее проявлениях.

ФЛАГМАН

Старшей моделью линейки Saga Boats пока является круизер Saga 415, запущенный в серию всего пару лет назад. На его примере легко убедиться в соблюдении непреложных правил физики, хорошей морской практики и эргономики, на которых основано судостроение.

Внешний вид Saga 415 именно такой, как сказано: без резких линий, спокойный и сбалансированный. Ему вполне соответствуют и интерьеры.

Салон Saga 415 организован по стандартной схеме: пульт управления впереди, диван и стол по левому борту, линейный камбузный модуль — по правому. Однако здесь стандарт заканчивается и начинаются

особенности. Пульт управления находится в диаметральной плоскости и вместе с динеттой стоит на некотором возвышении. Рулевая консоль имеет оригинальную конфигурацию: большой блок переключателей и рукоятка электронного управления двигателем помещены на стойку под правой рукой. Переднюю спинку дивана можно передвинуть, и там получается сиденье на двоих впередсмотрящих. Обзор с кресла у пульта идеальный в любом направлении, но и сидящие на диване не будут лишены удовольствия созерцать пейзажи за бортом. В базовую комплектацию камбуза входит газовая плита (три горелки), холодильник на 130 литров и двойная мойка; много места для продуктов и кухонной утвари. В салоне полно света и воздуха, и это благодаря большой площади остекления надстройки, сдвижным прозрачным дверям в кокпит и двум верхним открывающимся люкам. И еще, прежде чем покинуть салон, скажу, что его отделка тиком и синтетическими материалами в спокойной цветовой гамме мне импонирует гораздо больше, нежели роскошь ради роскоши

и вопреки функциональности.

Внизу под палубой расположены три двухместные каюты: мастер-каюта в носу, каюта с широкой койкой поперек корпуса на левом борту и еще одна с продольной — по правому (она чуть уже). Первые две каюты имеют двери, третья отгорожена шторой. На всех — один санузел с душевой кабиной, но большой. Такая компоновка выглядит несколько неожиданной, но потом начинаешь понимать ее преимущества. Хотя, наверное, было бы неплохо для «свободы маневра» иметь душ и туалет в отдельных помещениях. Высоты достаточно, особенно в каюте левого борта за счет подъема палубы в салоне.

Просторный самоосушаемый кокпит и кормовая платформа организованы едва ли не идеально и для отдыха, и для работы. Что касается отдыха, то мягкий угловой диван со складным столом

Этот круизер устойчиво глissирует при полных оборотах



SAGA 415

Камбуз линейной конфигурации весьма неплохо оснащен

Двухместная носовая мастер-каюта

Этот трап ведет вниз, к каютам; справа — винный шкаф

SAGA В РОССИИ

Saga 415, появившаяся в Москве в прошлом году, отличается от серийной. На ней установлен дизель Yanmar 6LY3 (480 л.с.), с которым максимальная скорость достигает 25 узлов. В соответствии с пожеланиями заказчика был удвоен запас топлива (до 2000 л), и теперь на скорости около 7 узлов дальность плавания превышает 2500 миль, на скорости 18–20 узлов — 600 миль (данные верфи). Капитанское кресло известной голландской марки Resago обеспечивает амортизацию, подогрев и даже обдув. Лодка до предела насыщена электроникой (навигация, связь, бортовые системы и устройства, развлечения). Есть интерцепторы и два подруливающих устройства.

Эта Saga 415 за год накрутила 900 моточасов, прошла от Черного моря до Белого, выдержала крепкий шторм в Баренцевом море — и... никаких проблем.

вместит тех же шестерых пассажиров, что и динетта в салоне; платформа удобна, чтобы купаться или ловить рыбу и даже держать там небольшую динги. А работа... Лодки иногда пристают к берегу, и тогда пригодится компактная рулевая консоль в кокпите с рукоятью двигателя и джойстиком подрулик. В транце умно устроен рундук для швартовов, кранцев или лодочного подвесника; отформованные по левому борту ступени ведут отсюда через проход по борту наottsуду палубу, а по правому — через калитку в кокпит. Кормовая якорная лебедка (опция) встроена в купальную платформу,

накрыта крышкой и не выступает над поверхностью палубы.

Три больших люка в палубе кокпита обеспечивают легкий доступ в моторный отсек — к двигателю, системам и «складам»: там достаточно места для хранения различного имущества. Кокпит отлично защищен (важно, когда на борту дети) и может быть полностью накрыт тентом; тогда там образуется второй салон, светлый из-за прозрачных вставок. Раз уж в Норвегии в нем не холодно, то и мы в России как-нибудь не замерзнем. А если еще раздвинуть секции дверей в основной салон, где включен отопитель, то формируется

На такой платформе вполне можно держать небольшую динги



✚ Легкая арка из металла несет необходимые огни и антенны

✚ Солнечные панели на крыше надстройки дают дополнительную энергию аккумуляторам

■ Тент, накрывающий кокпит, удобен, хотя придется потратить какое-то время на его установку

✚ Вместительный рундук в транце пригодится для швартовых концов и кранцев

✚ Большая платформа в корме расширяет спектр возможностей по использованию катера

*Внешний вид Saga 415
сбалансированный,
спокойный, без резких
линий*

единое большое и комфортное пространство.

Объемный корпус со скулой имеет невысокую килеватость на транце, что характерно для судов переходного режима движения. Развитой фальшкиль надежно защищает гребной вал, винт и руль при ударе о подводное препятствие. Зачем это нужно в Норвегии, с ее глубокими фьордами, не знаю, а для России — самое то. Наши внутренние воды изобилуют топляком и плавающим мусором, встречаются необозначенные на картах песчаные или каменные банки, другие «сюрпризы». Посему шанс погнуть вал или лопасть гребного винта без защиты довольно велик.

Материал корпуса — стеклопластик на основе полиэфирной смолы. Возвращаясь к законам, которым соответствует Saga 415, скажу следующее: на смену ручной выклейке на верфи пришел вакуумный метод

формования конструкций, а значит взаимобратный переход количества в качество проявляется и в новых технологиях. Неоспоримые преимущества — механизация серийного производства и снижение выбросов стирола (выгода производителя), повышение прочности и снижение массы (выгода покупателя).

В итоге легкий и прочный корпус под мощностью 435 л.с. (Volvo D6) на проведенных в Норвегии тестах показал скорость 21,8 узла (3350 об/мин.). На трехбалльной волне он легко поддерживал крейсерскую скорость 17–18 узлов, при этом оставаясь практически сухим. Ход был плавным и комфортным — без ударов, грохота и «звучащего» интерьера. Обещанная верфью экономичность проявилась в расходе топлива: на скорости около 9 узлов приборы показали 27 л/ч, а шум на полном ходу не превышал

Saga 415 прошла без повреждений через крепкий шторм в Баренцевом море

79 дБА. Показатель мореходности — категория «В». Но я нашел «обман»: по расчетам на полном ходу Saga 415 движется не в переходном режиме, а глиссирует (число Фруда превышает 2,5), что можно только приветствовать!

И под конец — о законах социума. Уже много лет рынком для Saga Boats является не только Норвегия. Дилеры компании успешно работают в странах с развитой лодочной индустрией — Великобритании, Германии, Нидерландах, Финляндии, Швеции. Этот перечень говорит сам за себя. Закон есть закон: надежный способ преуспеть — выпускать лодки, которые пользуются спросом. **МВУ**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



ДОСЬЕ



ФОТОТЕСТ



Этот тест известной модели Nord Star 40 Patrol оказался не вполне традиционным. Конечно, «обыск» лодки и все необходимые измерения мы провели, но это не главное. Перед беспристрастным объективом фотокамеры лодка показала, на что она способна.

Текст **Петр Шестаков** Фото **Андрей Данилов, Кари Вилем**

Подробно рассказывать об устройстве Nord Star 40 Patrol особой нужды нет, но быстро пройти по лодке все же стоит. Описывая эту модель, я буду больше говорить не о том, что с ней можно делать в принципе, но что делают с ней конкретные люди — ее хозяева. Лодкой владеет... ну, скажем, Владимир, человек чрезвычайно скромный, избегающий всякой публичности. У Владимира есть супруга и трое детей (младшему, который тоже участвовал в тесте, три года). Лодку они держат на Ладоге и используют как летнюю резиденцию. И в этом отдыхе, конечно, главное — рыбалка, для которой Nord Star 40 Patrol оказался отлично приспособленным.

Хотя Ладога скромно именуется озером (кстати, крупнейшим в Европе!), норв ее известен: погода может быстро измениться, и начнется самый настоящий шторм с волной более трех метров. В таких условиях и проявится выгода от высокого в носовой части борта, приличной килеватости (18,5°), прочного и жесткого стеклопластикового корпуса толщиной до 38 мм с усиленными шпангоутами и стрингерной рамой... Короче говоря, от всей совокупности характеристик, определяющих принадлежность катера к категории «В» (offshore). Вот еще несколько признаков. Во-первых, свойственный катерам этого типа обратный наклон мощного лобового стекла рубки (как у траулеров). В дождь или шторм, когда стекло заливает, видимость практически не ухудшается. Во-вторых, сдвижные боковые двери на палубу, практичность которых нет нужды доказывать. В-третьих, широкие бортовые проходы с достаточно высоким фальшбортом и прочным релингом (диаметр трубы 30 мм), по которым легко пройти из кормы в нос, к солидной бушпритной площадке, удобной для высадки на берег и несущей якорь. Объемный тиковый кокпит с мягкими сиденьями Владимир оставил свободным, а на транцевой платформе держит вертикально принайтованным надувной тендер (на время теста его убрали). Для флайбриджа, где на серийной модели стоит пульт управления и диван со столом, у Владимира предусмотрен газовый гриль.

Мы прыгали по собственным волнам, и лодка стойко переносила все эти издевательства

Интерьер рубки-салона на этом Nord Star 40 Patrol такой же, как и в серии: обеденная зона (угловой диван и стол с поднимающимися «крыльями»), пульт управления на правом борту, линейный камбузный блок за ним. Только здесь вместо кожи — обивка из практичного материала нирокса, похожего на алькантару, вместо красного дерева — темная вишня, а впечатление добротной солидности сохранилось.

Изменилась приборная панель. Прежде я сетовал, что часть приборов не отправили наверх; теперь там стоят второй (!) картплоттер, две (!) радиостанции... В этом дублировании есть резон: одна рация речная, другая морская, один картплоттер Furuno, другой Garmin (если надо перезагрузить на ходу одну систему, вторая работает). Вот кресла рулевого и штурмана с амортизаторами и регулировками остались прежними. И правильно.

На этой семейной лодке три двухместных каюты: большая и светлая носовая — хозяйский «люкс», кормовая (бизнес-класс) и в носу по левому борту (эконом), там спят дети. Я ввел градацию только для того, чтобы сопоставить каюты: они разные по размерам и оформлению, но все пригодны для ночлега, даже не разового. Гальюн с душем есть в носу, а в корме душ выделен в отдельную цилиндрическую кабину.

А что с ходовыми характеристиками? Несколько лет назад я тестировал практически такой же Nord Star 40 Patrol, только

У Nord Star 40 Patrol три каюты, что очень удобно для большой семьи или если у вас на лодке гости

оборудованный двумя IPS 600 по 435 л.с., и сейчас любопытно сравнить результаты. Даже притом, что условия теста были не абсолютно одинаковыми. С двигателями Volvo Penta D6 370 максимальная скорость достигла 37,5 узлов (против 40,5 при большей мощности). Но результат практически 70 км/ч при такой нагрузке — вовсе не плохо! Дальность плавания на крейсерской скорости 30 узлов (3000 об/мин) у обоих вариантов сопоставима (напомню, в таблице она приведена с оставленным резервом 10% — см. примечание). А если установить баки увеличенной вместимости, запас хода достигнет 350 миль! Разгонные характеристики не хуже: выход на глиссирование достаточно быстрый: уже при 2400–2500 об/мин, дифферент на всех режимах не более 5° (на полном ходу те же 3°). Транцевые плиты здесь не особенно помогают — они важнее для борьбы с боковым ветром и волной. Циркуляция при быстрой перекладке штурвала...

Считается, что у лодок есть характер. Пусть так, но какой характер у скачущего подле причала судна? Он проявляется лишь тогда, когда на лодку приходит хозяин, и та оживает, и оказывается, что совершенно одинаковые лодки в разных руках сильно

различаются характером. Nord Star 40 Patrol с IPS был покорным и послушным, аккуратно форсировал волны, плавно входил в циркуляцию и выходил из нее. Теперь, желая добиться эффектного кадра, Владимир закладывал такие виражи, что у меня закралось сомнения в маневренных преимуществах IPS (движение лагом обеспечивали два подруливающих устройства). Диаметр циркуляции с полного хода не превышал четырех корпусов, а крен был явно более 20°; при этом лодка плотно лежала на скуле, не сваливалась в дрейф и мгновенно возвращалась на ровный киль, когда Владимир того желал. Не рекомендую повторять его маневры, если только вы не обладаете достаточным опытом и не чувствуете лодку. Мы прыгали по собственным волнам, распахав спокойное до того озеро, и лодка стойко переносила все эти издевательства...

Данные по шумам не менее интересны. Учитывая тот факт, что IPS отличается невысокими показателями по шумности, с колонками уровень шума в салоне оказался на 3 дБА ниже (78 против 81 с IPS на максимальном режиме). В кормовой каюте более высокий уровень шума объясняется близким расположением моторного отсека; в носу шум меньше, но определенный вклад вносит обтекающая корпус вода (ее хорошо слышно).

Вот такая лодка у Владимира и его семьи. На ней они отдыхают, ловят рыбу: щуку, судака, окуня... Ладога на рыбу щедра, только нужно иметь к ней подход, например, на таком Nord Star 40 Patrol. Для поплавка и спиннинга ничего особенно менять не надо, но для троллинга Владимир собирается установить пару подвесников на кронштейнах — нужна скорость примерно 2 узла. В перерывах можно пристать к берегу, где дети вырежут себе луки и стрелы, вдоволь набегаются, играя в индейцев, вернутся на лодку и уснут. А завтра наступит новый день, полный новых впечатлений. И так — до глубокой осени... **IMBY**



На полном ходу лодка резала волну, как горячий нож — масло



Олли Линдквист, владелец верфи, показывает, как попасть в моторный отсек (2008 г.)



Уютный салон-рубка здесь отделан вишней и практичным нироксом

Сдвижные двери давно стали неотъемлемой конструкцией на лодках этого типа

Свободный кокпит и большая транцевая платформа дают «место для маневра» во время рыбалки и просто отдыха на воде

Высокий фальшборт и прочный релинг обеспечивают безопасность, что особенно важно, когда на борту дети

На лодке всегда много разного имущества, и вместо держателей крацев был бы полезнее еще один рундук

Галюн мастер-каюты — удобный и светлый



Эргономичная конфигурация приборов дополнена их дублированием



ДОСЬЕ



- ДЛИНА 42 Ф (12,98 М)
- ШИРИНА 12 Ф (3,85 М)
- ОСАДКА 4 Ф (1,10 М)
- ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 10 Т
- ВЫСОТА НАД ВЛ 2,85 М
- ВЫСОТА В РУБКЕ 2,34 М
- ЗАПАС ТОПЛИВА 900/1300 Л
- ЗАПАС ВОДЫ 320 Л
- МОЩНОСТЬ 700-1000 Л.С.
- СПАЛЬНЫХ МЕСТ 6
- ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ 2000 КГ
- ВМЕСТИМОСТЬ 15 ЧЕЛОВЕК
- КАТЕГОРИЯ RCD В (OFFSHORE)

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ Двигатели 2xVolvo Penta D6, 370 л.с. при 3500 об/мин., 6 цилиндров, дизель 5,5 л., угловые колонки DPH

	ECO	1500	2000	2500	FAST	MAX
Об/мин.	1000	1500	2000	2500	3000	3450
Скорость	7,1	8,8	12,1	20,7	30,6	37,5
Дифферент	0°	2,0°	4,0°	5,0°	4,0°	3,0°
Расход	8	22	48	74	102	156
Миль/л	0,90	0,40	0,25	0,28	0,30	0,24
Дальность	730	320	204	226	242	195
Уровень шума, дБА						
салон	58,3	63,2	72,2	73,3	75,6	78,2
носовая каюта	57,8	62,4	70,6	71,8	73,6	74,6
кормовая каюта	63,4	66,2	73,4	76,8	79,6	82,2

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: 60% топлива, 50% воды, 5 человек на борту. Температура воздуха +20 °С, волнение отсутствует, сила ветра при скоростных заездах 2 балла.



ОТПУСК во фьордах

Фото depositphotos

Побывав в норвежских фьордах,
я знаю, куда отправлюсь на яхте
в следующий отпуск.

Текст **Дмитрий Самойлов**
Фото **Дмитрий Самойлов, Сергей Андреев**



*Яхта Hallberg Rassy 54,
больше предназначенная для
океанского плавания, легко
приняла на борт пятерых*

Наш дружный экипаж арендовал разные яхты в разных точках планеты. Были освоены Сейшелы и Карибы, Австралия и Новая Зеландия, и даже далекая точка посередине Тихого океана — Французская Полинезия.

Но год назад родилась новая идея: мы решили избежать утомительных перелетов со сменой часовых поясов и избрали регион поближе — знаменитые норвежские фьорды. Кто-то был там давно, кто-то читал в детстве книги о Севере и мечтал там порыбачить. Но всем хотелось походить под парусом по местам, давшим миру Фритьофа Нансена и Руаля Амундсена, Тура Хейердала и Эрика Рыжего.

Яхту арендовали в питерской компании Jonacor Marine. Большой удачей стало бронирование красавицы Hallberg Rassy 54, обычно не сдающейся в аренду. Эта шведская яхта, больше предназначенная для океанского плавания, без труда приняла на борт пять человек. Три удобные каюты с отдельными санузлами позволили свободно разместиться двум отдыхающим парам и мне, шкиперу.

Мы понимали, что нельзя объять необъятное и обойти за две недели все фьорды. В итоге сложился такой маршрут: сначала на север, по кольцу Остер-фьорда и Веафьорда, потом

к югу от Бергена, по легендарному Хардангер-фьорду и обратно, немного «высунувшись» в Северное море. Лодка нас ждала в Бергене.

БЕРГЕН

Столица средневековой Норвегии и культурная столица нынешней встретила нас, естественно, дождями, но какими! Они все время разные — проливные и морозящие, кратковременные и долгоиграющие, косые и отвесные, с ветром и без... Говорят, на Севере знают 27 различных состояний снега. Наверное, бергенцы не уступают им в классификации дождей, а первые научные труды по тучеобразованию и дождепроливанию появились именно здесь.

В расщелинах меж зеленых гор, над ручьями и водопадами возникают облака. Некоторым удается подняться к небу, другие не успевают и опадают моросью прямо здесь... Давно, еще на школьных уроках географии, нам говорили о далеких странах, иных климатических зонах и разном уровне осадков. Уже тогда меня поразил бергенский столбик, разительно отличавшийся от «соседского»: он показывал 1958 мм осадков в год (для сравнения, в Петербурге — 673 мм, в Москве — 685 мм).

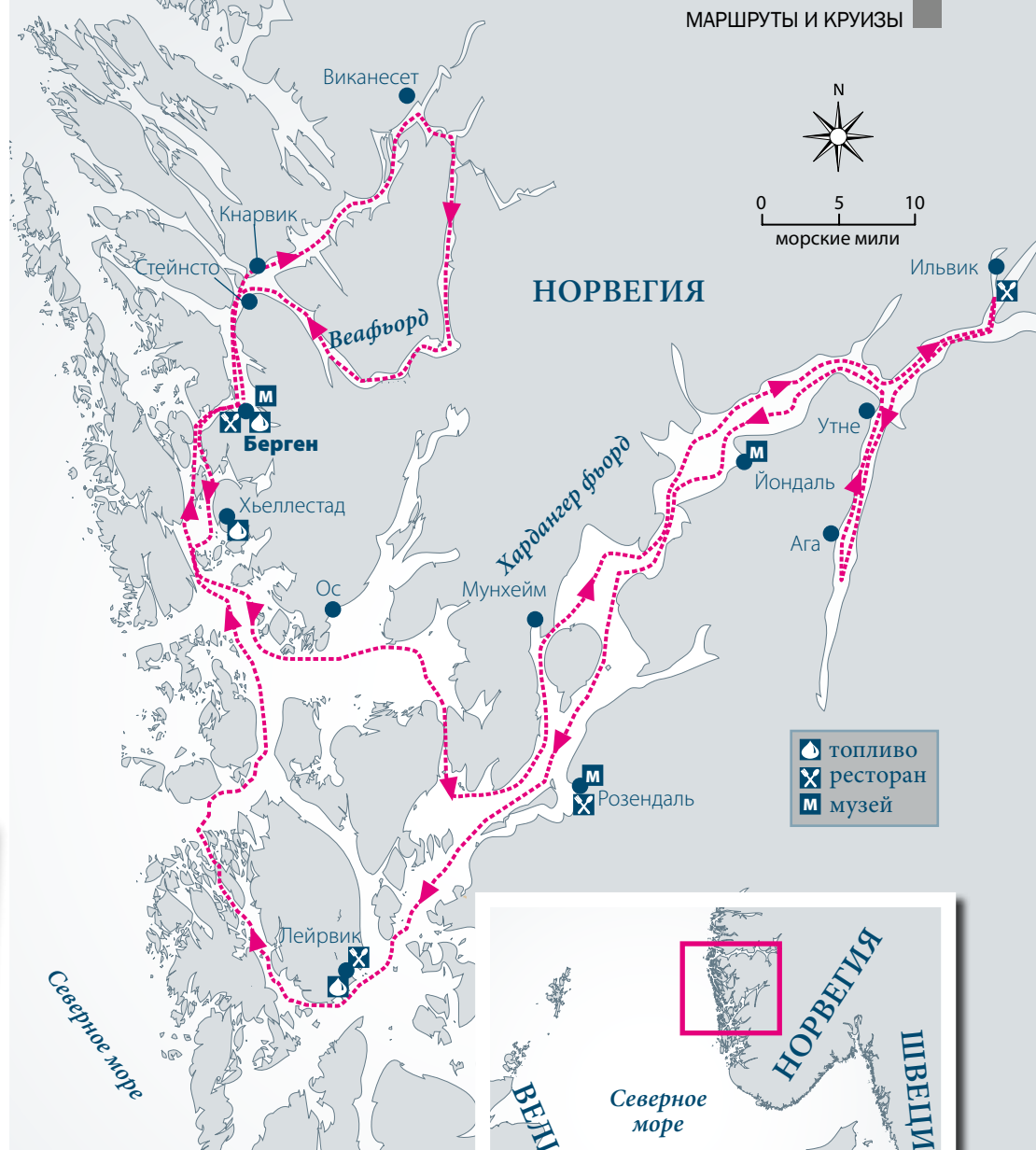
Приняв яхту и вдоволь нагулявшись по улочкам старинного города, мы улеглись спать. Место, хоть и в самом центре города, но средней шумности, спать можно.

КНАРВИК

Утром, после ритуального посещения рыбного рынка, мы отдали швартовы. Путь лежал на север, к началу Остер-фьорда. Погода резко поменялась, дождь прекратился, ветер 10–12 узлов в галфвинд позволял идти 7 узлов. Отсутствие волн во фьордах заметно повышает комфортность плавания. Пройдя миль десять, решили открыть рыболовный сезон.

Море приняло первую жертву: дорогая блесна, привезенная за 2000 км, зацепилась за камень на глубине 150 м. По изгибу удилица казалось, что клюнул кит; мы решили не мучить его и обрезали снасть. А рядом молодая норвежская семья ловила с моторной лодки на простенькие блесны... почти полуметровых рыб. Причем получалось у всех: у папы, мамы и двух ребятишек. Тут же поменяли тактику — и рыба пошла! Технология оказалась простой: если на удочке один крючок, то вытаскиваешь одну рыбку, если три, то три рыбки, если пять — то пять. Однако вскоре, вняв доводам разума и мольбам женской части экипажа, которой все это предстояло чистить и готовить, мы прекратили рыбалку.

Пришвартовались в местечке Кнарвик. Вполне приличный (по местным меркам) городок с населением 4000 человек. Здешняя марина расположена в пригороде Кнарвика с названием Литле Берген. Парковочный



Знаменитый рыбный рынок

Маршрут нашего путешествия по фьордам оказался непростым, но весьма интересным

автомат легко проглотил 320 норвежских крон и предоставил нам право стоянки и береговое питание. Пресная вода здесь предметом купли-продажи не является и льется свободно.

САЛЬСФЬЕЛЬ — ВИКАНЕСЕТ

Погода продолжает радовать: почти полдня светит солнце, и в просветах между облаками проявляются зеленые горы. Кому-то они покажутся небольшими — высота не более километра, но мы-то наблюдаем с уровня моря! Кругом изобилие водопадов: одни возникают прямо из лесистых склонов и тут же пропадают в зарослях, другие тянутся серебристой ниткой от вершины до фьорда, третьи с ревом падают широкой вертикальной рекой. Конец июля, самое теплое время года, но кое-где на склонах лежит снег. Из 20 самых крупных водопадов мира 9 находятся в Норвегии, и громадные гидроресурсы этой страны дают ей в достатке экологически чистую энергию. А добываемую

в море нефть поставляют в Европу, где она сжигается с ущербом для атмосферы.

На ночь встали на якорь на самом севере Остер-фьорда, между двух безымянных островков, зато с видом на аккуратную церковь деревни Виканесет.

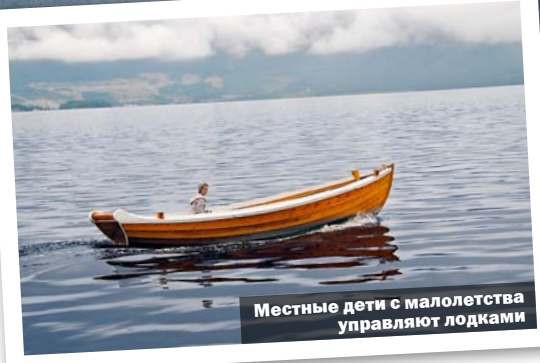
ВАКСДАЛ. МОСТЫ И ТОННЕЛИ

Странно видеть среди волшебных природных ландшафтов промышленные постройки, и все же они встречаются. Например, в Ваксдале. Многочисленные мосты и тоннели не появляются сами собой — кто-то их строит. Во время поездки до Бергена на машине нам пришлось миновать десятки тоннелей. Были и современные, с гладкими стенами и ярким освещением. Самый протяженный (24 км) находится на трассе E16; через каждые 6 км в нем оборудованы площадки, непривычно подсвеченные голубым: наверное, чтобы не так



В этих чистых водах еще водится рыба!





Местные дети с малолетства управляют лодками

Здесь пейзажи напоминают одновременно и Швейцарию, и Новую Зеландию



Стоянка у скалы

страшно было ехать. Встречались и старинные тоннели, созданные, полагаю, еще троллями: сырые и узкие, со следами когтей и клыков на стенах. Проходящая через них дорога не скоростная, и пасущиеся неподалеку овцы позволяют себе отдыхать прямо в тоннеле, на проезжей части. Почему-то у многих из них ярко-зеленые или синие уши...

СТЕЙНСТО. ДЕТИ МОРЯ

Встали, как водится, в центре города, к деревянному причалу, на котором не было электричества. Но батареи на нашей Hallberg Rassy 54 позволяют использовать все оборудование, включая три холодильника.

Перед сном, сидя в коките под теплым пледом, приятно наблюдать за купающейся ребятней. Глядя на скандинавских детей, особенно норвежских, понимаешь, что нам их не догнать в смысле общей закалки, отношения к холодной воде и воздуху. Они просто не знают, что +15 °C в июле — это холодно! Купаются, ныряют,

умудряются даже загорать! Дети на причале и в лодках одеты в спасательные жилеты, и это не считается постыдным. Часто можно видеть детей за рулем тендеров, гидроциклов и более серьезных плавсредств. Поэтому здесь, в отличие от южных широт, редко встретишь малоопытных и неумелых судоводителей.

РОЗЕНДАЛЬ

Баронство Розендаль — самый маленький замок в Скандинавии и единственный в своем роде в Норвегии. С 1661 по 1665 годы Людвиг Розенкранц строил свое поместье в Розендале. Потом король Кристиан V даровал ему

баронство: единственному дворянину в Норвегии, удостоенному этого титула. Гостями замка были Хенрик Ибсен и Эдвард Григ, а теперь еще и наш славный экипаж. Погуляв по разбитому вокруг поместья чудному саду, мы отправились в ресторан неподалеку, где нам подали потрясающую баранину и фрукты из того же сада. Вспомнил давно забытый вкус клубники: здесь она не «пластиковая», а настоящая, как в детстве.

Даже в таком небольшом городке встречаешь столь

распространенную в Норвегии современную городскую скульптуру. Смешная лошадь и толстая лягушка, суровый моряк и романтический скрипач всегда составят тебе компанию на улице.

ЙОНДАЛЬ

Здесь пейзажи напоминают то Швейцарию с ее аккуратными домиками и чистыми озерами, то Новую Зеландию с буйной растительностью и пасущимися овцами. Водопады встречаются повсеместно. Такое впечатление, что им совсем не нужен резервуар, из которого переполнившая его вода низвергается, а достаточно горного склона и естественной влажности.

Из Йондаля открывается великолепный вид на ледник Фольгефонна. Лед спокойно лежит на высоте 1400 м, и там можно кататься на лыжах с мая по август. Но мы не любим смешивать удовольствия и просто ходим под парусом, фотографируя эту красоту с уровня зеленого Северного моря.

Якорную стоянку при средних глубинах 200–300 м найти непросто: грунт преимущественно гранитный. Можно подойти к отвесной каменной стенке бортом, как к причалу, забить в щели швартовные скальные крюки и спокойно переночевать. Только не забывайте о приливах: их высота в районе Бергена около метра.



Обилие городской скульптуры — еще одна норвежская традиция



В Норвегии встречаются старые постройки с крышами, покрытыми дерном или сланцевой черепицей



Разнообразие и обилие водопадов поражает

АГА И УТНЕ. ПАРОМЫ

Географическое положение и скандинавское упорство сделали норвежцев прекрасными моряками. Фьорды защищают от суровых волн Северного моря, вода зимой не замерзает, а по горам добраться до соседей трудно, вот и стали они мореплавателями. Сейчас съездить к соседям легче: продолжением мостов и тоннелей стали паромы, очень разные — от маленьких, напоминающих пригородные автобусы, до больших, выглядящих гораздо элегантнее шведских и датских аналогов. Паромы типа «тяни-толкай», с двумя носами и одной рубкой. Капитан, придя в очередной порт, просто разворачивает кресло и направляется обратно.

УЛЬВИК. ФРУКТЫ И СИДР

Теплые ночи, отсутствие резкого перепада температур и трудолюбие позволяют норвежцам выращивать яблоки и черешню... Сам по себе сидр скорее ассоциируется с южной Францией, Провансом или теплым американским штатом из известного романа Ирвинга. Но чтобы здесь, в «холодной» Норвегии! Однако это правда: первые яблоневые сады появились в этих местах в XII веке. Такие давние традиции вызывают уважение, и мы с удовольствием отведали все местные

яблочные напитки — от сока до яблочного сидра и даже eplebrennevin — норвежский аналог кальвадоса, который выдерживают в дубовых бочках.

МУНХЕЙМ. РЫБА — ИСТОЧНИК ЖИЗНИ

Основу рациона норвежцев составляет рыба. Мы не стали искать альтернативы и всю жизнь наслаждались этой здоровой пищей. Благо в рыбалке нас никто не ограничивал: лицензия нужна только на ловлю лосося в горных речках. Ловить удочкой в море можно без ограничений; запрещено продавать и вывозить из страны более 15 кг рыбы на человека. Милая ремарка: «Квота не должна служить препятствием для вывоза одной большой рыбы — трофея».

Рыбалка здесь совершенно фантастическая. Нам уже приходилось слышать о том, что рыба прыгает прямо в лодку и не принято брать «мальков» длиной до 50 см. Все это правда! Рыба клюет, едва снасть касается дна, и улов строго соответствует количеству крючков. Люди, до этого не увлекавшиеся рыбалкой и сторонившиеся блесен, входят в азарт и понимают, что ловить рыбу интересно!

Но поймать — полдела, нужно еще и съесть! Вот это нелегко, и, кроме традиционной ухи и жареной рыбы, нам пришлось освоить запекание и гриль, засолку

Норвежцы построили самую крупную в мире буровую платформу водоизмещением 1 млн тонн

и сыроедение. Некоторые подумывали о рыбном десерте и компоте из палтуса... И хотя общеизвестно, что морская рыба полезна и легко усваивается, передвигаться с двумя мерлузами в желудке тяжеловато...

ЛЕЙРВИК

Еще один милый городок. Скромное объявление о 45 бутиках, работающих до 20.00, мирно пасущийся в центре заяц, недовольный нашим к нему повышенным интересом...

Современная Норвегия была образована в результате референдума 1905 года. Народ проголосовал за разрыв унии со Швецией, и это был первый в XX веке случай цивилизованного, бескровного «развода» государств. В то время никто не подозревал о современном значении нефти. В результате теперь у норвежцев есть нефть и самый высокий уровень жизни в Европе, а у шведов — технологии и социализм.

Повсюду заметно равномерное распределение нефтяного богатства по территории страны. Это и развитая сеть автомобильных дорог с современными мостами, тоннелями и паромными





Норвежцы не покоряют природу, но стараются жить в гармонии с ней

На дне Хардангер-фьорда покоится потопленный во время войны миноносец KNM Stegg

и соленым ветром надгробные плиты у собора Пресвятой девы Марии... Надпись на одной говорит о смерти достопочтенного Ингвара в 1702 году: всего год не дожил он до основания Санкт-Петербурга... Чудный памятник на центральной площади: тут викинги и купцы, инженеры и военные, моряки и исследователи Севера — дюжина фигур и ни одной женской...

Продавцы на знаменитом рыбном рынке говорят на своем родном... испанском языке — следствие глобализации мировой экономики. Смуглые Хорхе или Алессандро ловко соорудят вам ассорти из даров Северного моря...

Мы приехали сюда 22 июля, в день, когда были совершены страшные теракты. Проехав более 1000 км по дорогам Швеции и Норвегии, мы не знали о случившемся. Рассказал о трагедии полицейский патруль, перекрывший трассу и направивший нас в объезд. Они, как и все, были в шоке от таких новостей. Позже, уже в Бергене, мы видели импровизированный мемориал со свечами, усыпанный цветами... Слова премьер-министра Норвегии: «Мы не отойдем от политики открытости и демократии...» Что ж, жизнь продолжается.

За две недели, проведенные на яхте в норвежских фьордах, нам удалось познакомиться только с малой частью этого волшебного уголка Северной Европы. Зато появилось желание возвратиться сюда на лодке. В этих местах удивительным образом соединяются божественная природа и здравый смысл человека, и такое сочетание дает ни с чем не сравнимое, редкое ощущение полного душевного комфорта. Просто какая-то северная идиллия! **МВУ**

ЗАМЕТКИ ДЛЯ ЯХТСМЕНОВ

- **ОТПРАВЛЯЯСЬ В НОРВЕГИЮ** на яхте, не забудьте взять с собой полный комплект яхтенной одежды. Хороший непромоканец и палубные сапоги будут залогом комфортного путешествия.

- **В НОРВЕЖСКИХ ШХЕРАХ** с их средними глубинами 200–300 метров и отвесными скалами по берегам часто встречаются и отвесные банки; некоторые из них выступают над водой в виде опасных камней. Не доверяйте слепо картплоттеру, следите за подводным рельефом по лагу!

- **СИСТЕМА ОБОЗНАЧЕНИЯ** фарватеров в Норвегии своя, не международная и достаточно оригинальная. Если покупать Pilot Book побережья Норвегии, то лучше выбрать английский издательства IMRAY и ознакомиться с причудливыми знаками до выхода в море.

- **В ОТЛИЧИЕ** от Швеции и Финляндии в норвежских шхерах вы не найдете яркого обозначения гостевых причалов. Там можно встать на свободное место у муниципальной пристани, а потом отправиться искать автомат для оплаты стоянки. Чаще всего офис харбор-мастера найти не удастся; население Норвегии всего 5 млн чел. и кассиров на все марины не хватает.

- **В ПОИСКЕ** интересной информации о регионе Бергена будут полезны следующие сайты:

www.visitbergen.com;

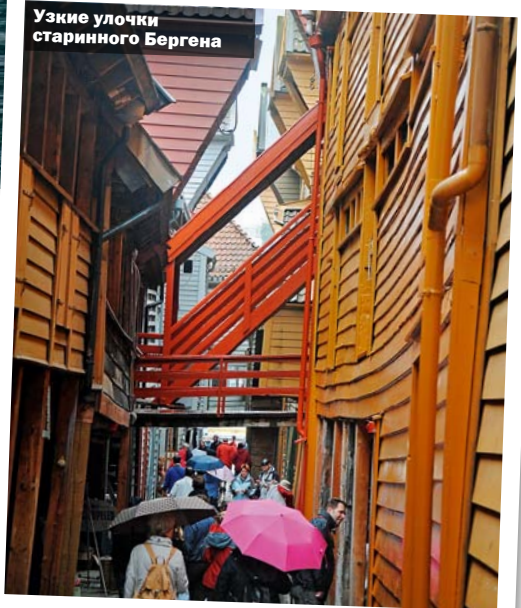
www.visitiedfjord.no;

www.hardangerfjord.com;

www.nautic-sailing.com

(чартерные яхты в марине Hjellesstad, неподалеку от Бергена)

Узкие улочки старинного Бергена



и приличные аэропорты в некрупных городках, и уличный дизайн с городской скульптурой, и даже такая «мелочь», как государственная программа поддержки деревянного флота. Если у вас есть деревянная яхта или катер старше 50 лет, вам дотируют ремонт судна и его реставрацию. Об этой программе с завистью рассказывали мне шведские партнеры по бизнесу.

И СНОВА БЕРГЕН

В Бергене удалось пришвартоваться там, откуда мы начали путешествие, — прямо в центре города, у живописного деревянного квартала на хрестоматийной набережной Брюгген.

До войны она называлась Немецкая пристань: в старину этот район принадлежал купцам торгового союза Ганзы, а в мае 1945 года ее переименовали просто в Пристань (Bruggan).

Здесь в порядке вещей считается встать вторым и даже третьим бортом. Все ведут себя корректно и при сходе на берег через чужую яхту используют пространство перед мачтой, а не копит. Яхтенная культура, однако!

Когда говоришь о Бергене, у собеседников возникают ассоциации с далеким Севером, а ведь это широта Питера и Хельсинки. Мы гуляем по городу. Истертые временем

МУЖСКАЯ ОДЕЖДА ИЗ ЕВРОПЫ
DIPLOMAT
MENSWEAR

LAGERFELD Benvenuto *van Saack*
pierre cardin *Baldessarini* A.FALKONI
DIGEL eterna pure MILESTONE
THOMAS BERGER KAPRAUN Göttmann
LODENFREY HATICO Ferkinghoff
DANIEL HECHTER Stefano Corsini POINT

Центральные магазины в Санкт-Петербурге:

Большой пр. П.С., д. 38-40

ТРК "Галерея", Лиговский пр., д.30, лит.А

тел.: (812) 333-33-08

Адреса других магазинов: WWW.DIPLOMATMAN.RU

У острова БУЯНА

То, что остров Рюген в Балтийском море, подле которого мы тестировали Moody DS45, и есть легендарный Буйан, — только гипотеза. Зато яхта оказалась на редкость удачной, и это неоспоримый факт.

Текст **Александр Галкин**





От статистики никуда не деться: на моторные яхты и катера падает примерно 70% мировых продаж. И только 30% — это парусные лодки. Соотношение держится уже много лет, справедливо вызывая удивление. Казалось бы, ну как можно быть равнодушным к романтике паруса? Но большинство, исходя из практических резонов, выбирает моторные суда. И дело тут не только в скорости. Кому-то кажется, что управлять парусной яхтой сложно. Кто-то не желает мерзнуть и мокнуть на палубе под защитой лишь биминитента. Многие находят, что под мотором проще путешествовать с семьей: не нужно много рук в помощь и легче уследить за детьми. В итоге некоторые «парусные» и «моторные» люди демонстративно воротят друг от друга нос. Вялые попытки примирения, конечно, случались; «скрестить ежа с ужом» пробовали неоднократно, но по-настоящему это получилось, пожалуй, только у Билла Диксона и верфи Moody Yachts.

Верфь строит яхты с 1934 года, а Диксон проектирует их последние 30 лет. До 2007 года британские лодки Moody выглядели классическими: традиционные парусные яхты с кормовым кокпитом. Но с тех пор, как верфь вошла в группу Hanse Yachts AG, изменилось немало. Штаб-квартира верфи переместилась из Саутгемптона в Германию, в старый ганзейский город Грайфсвальд неподалеку балтийского побережья. Там, у острова Рюген, в мае мы тестировали интересную лодку — Moody Decksaloon 45. Занятно, что некогда на острове обитало славянское племя руянов-ругов, Балтийское море называлось Морем Ругов, а сам остров связывают с мифологическим русским Буяном. Но вернемся к лодке.

Впервые мне довелось увидеть ее еще в Каннах. Когда взгляд цепляет такую непривычную конструкцию, пройти мимо, разумеется, уже никак нельзя. Тут же захотелось облизать лодку вдоль и поперек. К сожалению, выйти на ней в море тогда не удалось, поэтому яхту я покидал в смешанных чувствах.

Уж слишком много внимания на Moody DS45 уделено комфорту, и оставалось непонятным, как же со всем этим яхта будет ходить под парусом.

Какую задачу, собственно говоря, поставила Биллу Диксону команда Hanse Yachts AG? Ни много ни мало — создать парусную яхту, позаимствовав полезные качества у лодок моторных. Сделать это Диксону было несложно: его портфолио полно разных проектов. Так в активе Moody появилась концепция палубного салона. Если убрать мачту, паруса и не особенно обращать внимание на «гоночный» форштевень, может показаться, что перед вами моторная яхта, особенно если смотреть с кормы. Самая непривычная деталь — высоченная надстройка с круговым остеклением (такую можно увидеть на катамаранах, но на небольших однокорпусных яхтах подобного еще не делали).

При ветре 20 узлов в бакштаг лодка развивает скорость до 11 узлов!

Внутри устроен салон, тот, что на парусных яхтах обычно располагают «этажом» ниже. Сдвижные стеклянные двери отделяют его от кокпита, который тоже выглядит необычно за счет продленного козырька надстройки. Эта «крыша» защищает кокпит сверху, как свес флайбриджа. В центральную ее часть врезан тканевый тент — можно открыть, если погода хорошая.

Кокпит спланирован традиционно: диваны по бортам, посередине — стол. Два штурвала; управляя яхтой стоя, можно смотреть поверх надстройки. Если сидеть, обзор тоже приличный: круговое остекление надстройки позволяет смотреть сквозь нее. К торцу стола крепится приборная консоль; на нее можно вынести полный набор навигационных приборов и управление двигателем, якорной лебедкой, подрульками, чтобы выполнять все действия самому, не покидая кокпита. То же касается и парусов, хотя, по сути, заниматься придется только гротом (с закруткой), а самоперекидывающийся



Сильно сдвинутые к бортам штурвалы и мощное остекление рубки позволяют не беспокоиться насчет обзора

МНЕНИЕ



БОРИС ЛАШКОВ, Nord Star Yachting

Первое впечатление — DS45 следует позиционировать как мотосейлер. Однако в море сразу понимаешь, что это полноценная парусная яхта, по обитаемости способная конкурировать с катамаранами. При слабом и умеренном ветре с лодкой справится один человек среднего уровня подготовки. Площадь парусов избыточной не назовешь, но при усилении ветра нужно брать рифы или понадобится помощник. Это больше связано с психологией, чем с техникой — обстановка на палубе становится более нервной.

Все управление из кокпита осуществляется через две электрические лебедки. Стакель-автомат напоминает о себе только при заметном изменении курса, при повороте он даже не пошевелит. Грот убирается в мачту, можно заказать закрутку в гик или остановиться на классическом гроте.

Два разнесенных пера рулей дают при лавировке полный контроль над лодкой независимо от крена. Она отлично сбалансирована и почти «не лежит на руле». Реакция на штурвал — выше всех похвал, без оговорок. Но для швартовки кормовая подрулька просто необходима.

На борту лодки уместился даже гараж для тендера

стакель сделает работу за вас. Такое решение устроит не всех, зато позволяет смело выходить в море с детьми или неопытным экипажем, когда все заботы лягут на плечи капитана.

Еще один элемент безопасности — неожиданный на яхте таких размеров и довольно высокий фальшборт. Вам случалось поскользнуться и повиснуть на леерах при швартовке? А смахнуть за борт мобильник, оставленный «на минутку» на палубе? Если на борту дети, о них не так беспокоишься, и нет нужды натягивать на борта сетку для страховки малолетних членов команды.

В салоне сходство с моторной яхтой усиливается. По правому борту есть обеденная зона, по левому — большой камбуз, впереди — штурманский стол для работы с картой и, разумеется, навигационные приборы. Помещенный

наверху камбуз оценят те, кому приходится готовить на ходу на классических яхтах: пока все наслаждаются жизнью на воздухе, ты торчишь у плиты внизу. А наверху и готовка проходит веселее, и нет нужды бегать из кокпита в салон и обратно, не говоря уже о тех, кто страдает «морской болезнью» и просто не может долго находиться внизу. Вот оно, удобство концепции «одного уровня»: все, что нужно днем, находится на палубе, при этом остается больше места для кают. Хотя есть вариант планировки с камбузом на нижней палубе: салон станет еще больше, зато пропадает одна каюта.

Предусмотрено несколько вариантов компоновки — с двумя или тремя каютами. Варьируется их расположение и формат: двуспальные или отдельные кровати. Санузлов два, а их отделка приятно удивляет на фоне «массовых» лодок той же длины. Всякие приятные излишества вроде мини-офиса или стиральной машины, спрятанной в нише, тоже возможны. И самое



Оба места рулевого подняты на уровень диванов



У этого стола с приборной консолью поднимаются «крылья»

Салон яхты напоминает моторный круизер той же длины



Носовая каюта в одном из вариантов компоновки

интересное — на борту есть гараж для тендера длиной 2,4 м, а опционально можно получить шкиперскую каюту!

Теперь мы подошли к главному: как пойдет Moody DS45, учитывая, что лодка создана не для гонок, а для путешествий с семьей? Результаты теста в известном смысле «порвали» шаблоны: при ветре 20 узлов в бакштаг (130°) лодка делает до 11 узлов! На острых курсах с полной генуей и половиной грота при ветре 20–25 узлов она выдает 6–7 узлов, что тоже неплохо. Немного смущает, что гик находится высоко, над надстройкой (как, кстати, и на круизных катамаранах). От этого парус меньше видишь и хуже

чувствуешь. Зато гик никого не ушибет, что, согласитесь, тоже важно.

Если ветра нет, понадобится двигатель Volvo Penta D3–110 (106 л.с.), вполне достаточный для 45-футовой лодки. Кстати, о размере... Учитывая, сколько всего удалось вместить в эти 45 футов, закрадывается подозрение, будто на чем-то сэкономили. Обычно этим «чем-то» оказывается запас топлива и воды. Нет, объем топливного танка здесь 600 литров, а на сколько миль его хватит, зависит от вас. С водой проще: по моему опыту, 800 литров вполне достаточно команде из 6 человек дня на 3–4, и можно не экономить! **MBY**

ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДЛИНА	45 Ф (13,72 М)
ШИРИНА	15 Ф (4,57 М)
ОСАДКА	6 Ф (1,99 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	14 ТОНН
ЗАПАС ТОПЛИВА	600 Л
ЗАПАС ВОДЫ	800 Л
ДВИГАТЕЛЬ	VOLVO PENTA D3-110, 106 Л.С.
ПЛОЩАДЬ ПАРУСОВ	98 КВ. М
ВЫСОТА НАД ВЛ	21,7 М
КАЮТ	2–3
ДИЗАЙН	БИЛЛ ДИКСОН
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ	€ 365 000



ВРЕМЯ бесценно

С 16 по 19 июня
в Италии прошла
регата классических
яхт Argentario
Sailing Week —
один из этапов
Panerai Classic Yachts
Challenge.

Текст **Ольга Селезнева**
Фото **Officine Panerai**





На свете не так много прославленных часовых марок, чья история связана с морем не только маркетинговыми узами. Конечно, «яхтенные» часы выпускали и выпускают, ведь небедные судовладельцы всегда были перспективной аудиторией для часовщиков. Но сейчас речь не о них, а о тех компаниях, что внесли по-настоящему серьезный вклад в морское дело, создавая, например, высокоточные хронометры для навигации или специальные часы для военных моряков и водолазов. Таких марок очень мало.

Одним из членов этого «закрытого клуба», безусловно, является итальянская марка Panerai, ведущая свою историю с 1860 года. Первоначально компания занималась продажей швейцарских часов, но на рубеже XIX–XX веков начала производство высокоточных оптических и механических инструментов, что

естественным образом привлекло внимание военно-морского флота Италии. Одной из первых начав эксперименты с люминесцентными материалами, Panerai предлагала технику, которой можно было пользоваться в темноте: компасы, глубиномеры, фонари для подводников и даже часовые механизмы взрывателей. Носить Panerai на руке стало возможным в 1936 году: компания разработала первые в мире водонепроницаемые светящиеся часы Radiomir для работы на глубине. Ну а в «открытую продажу» часы Panerai поступили только в 1993 году.

Связь Panerai с морем сегодня олицетворяют не только часы: с 2005 года компания спонсирует крупнейшие регаты классических парусных яхт. Сегодня Panerai Classic Yachts Challenge включает 10 этапов, проходящих по всему миру. Места проведения ежегодных гонок иногда варьируются, но формат соревнований неизменно предусматривает «средиземноморский» цикл (Mediterranean Circuit) проходит во Франции, Италии,



*Luminor Submersibile
1950 Regatta 3 Days GMT
Automatic Titanio*

Panerai Classic Yachts Challenge состоит из 10 этапов, проходящих по всему миру



Sirius, 1937 г., 13.84 м. (на переднем плане) и *Marjatta*, 1943 г., 17.90 м.

Mariska, 1908 г., 23.40 м. (слева) и *Cambria*, 1928 г., 34.55 м.



Испании) и «североамериканский» (North American Circuit, побережье Новой Англии). Кроме того, есть два совершенно отдельных с географической точки зрения события: Antigua Classic Yacht Regatta и Panerai British Classic Week. Проходящая в конце апреля Antigua Classic Yacht Regatta — не только самое крупное соревнование классических яхт в Карибском регионе, но еще и самое «заслуженное»: официальной датой учреждения регаты является 1988 год, а в менее формальном, любительском варианте она существует с 1960-х гг. С 2006 года Antigua Classic Yacht Regatta проводится под «крылом» Panerai. В прошлом году частью Panerai Classic Yachts Challenge стала и British Classic Week. Последние 10 лет регата стартует в конце июля из порта Каус на острове Уайт и проходит в проливе Солент, отделяющем остров от Англии. Сложная комбинация местных ветров и течений делает регату весьма захватывающей — не зря она считается главным парусным событием Великобритании и привлекает множество яхт и яхтсменов,

Поиск и реставрация старых яхт — занятие увлекательное, но весьма затратное во временном и финансовом плане

в основном из Северной Европы. British Classic Week включает пять этапов, а также знаменитую гонку вокруг острова Уайт (Panerai Classic Round the Island Race), маршрут которой повторяет «Кубок ста гиней» 1851 года. Если кто не помнит, именно это историческое событие положило начало «Кубку Америки» — ныне самому престижному и дорогому парусному соревнованию в мире. Но мы отвлеклись...

Цикл регат Panerai Classic Yachts Challenge 2011 года интересен тем, что после трехлетнего перерыва в расписание вновь вернулась гонка в Арджентарио. Именно здесь, на тирренском побережье Италии, мне удалось побывать в июне во время Argentario Sailing Week.

Монте-Арджентарио — небольшой островок, приткнувшийся настолько близко к побережью Тосканы, что с континентом его соединяет автомобильная дорога. Время и место проведения регаты выбраны очень удачно: с середины июня ветра здесь усиливаются, что создает отличные условия для гонки. Старинный городок Порто Санто Стефано

ПОБЕДИТЕЛИ ARGENTARIO SAILING WEEK — 2011

«Классические яхты»	менее 12 м	<i>Mania I</i>
«Классические яхты»	менее 18 м	<i>Naif</i>
«Классические яхты»	более 18 м	<i>Stella Polare</i>
«Винтажные яхты»	менее 15 м	<i>Sirius</i>
«Винтажные яхты»	менее 19 м	<i>Marjatta</i>
«Винтажные яхты»	более 19 м	<i>The Blue Peter</i>
«Традиционные яхты»		<i>Rorolima</i>
«Большие лодки»		<i>Elena</i>



В наши дни гафельное вооружение можно увидеть только на старых яхтах: современные лодки оснащают треугольными бермудскими парусами

MARIGOLD

Яхта принца Монако Альберта *Tuiga*, 1909 г., 23,18 м. (слева) и однотипная *Mariska*, 1908 г. — две из четырех сохранившихся яхт международного 15-метрового класса (15 м. — длина по ватерлинии)



Гафельный куттер, 59 ф (17,98 м)

Год постройки: 1892

Верфь: Camper & Nicholson (Великобритания)

Класс: «Винтажные яхты»

Одна из немногих сохранившихся яхт XIX столетия, *Marigold* неизменно привлекает всеобщее внимание, где бы она ни оказалась. Нынешний владелец и капитан лодки — 77-летний англичанин Гленн Алан — решил полностью сохранить ее истинно «викторианский» облик. В результате сегодня *Marigold* выглядит точно так же, как 130 лет назад: на борту нет электричества, для освещения помещений лодки и в качестве навигационных огней используют парафиновые и масляные лампы. Для навигации применяются компас и бумажные карты. Чтобы выполнить современное требование наличия связи на борту, с собой берут портативную радиостанцию на батарейках. На яхте нет ничего синтетического: деревянные корпус и оснастка, хлопковые паруса, кожа и дерево в интерьере. Построенная для парусных гонок, *Marigold* на заре своей жизни завоевала немало призов в различных регатах, сменила множество владельцев, пережила, заброшенная, две мировых войны. Новая жизнь яхты началась в 1981 году, когда ее обнаружили в ужасном состоянии на острове Уайт. Много лет ушло на поиски спонсора реставрации; наконец в 1989 году яхта была продана с аукциона нынешнему владельцу. Полностью отреставрированную *Marigold* снова спустили на воду в 1994 году.



Все эти яхты уникальны, и у каждой собственная, непростая история жизни

обладает достаточно удобной и просторной мариной; неудивительно, что парусные и гребные регаты здесь начали проводить отнюдь не вчера. Одна из них — существующая с 1992 года гонка Vele d'Argento — в 1999 году была переименована в Argentario Sailing Week. В 2005 году к названию гонки присоединилось имя Panerai, и сегодня это одно из важнейших событий в мире «классического» парусного яхтинга, наряду с Les Voiles d'Antibes и каннской Regates Royales. Правда, в отличие от последних, собирающих иногда сотни яхт, Argentario Sailing Week носит более камерный, «домашний» характер, что даже к лучшему: есть возможность в спокойной обстановке поближе приглядеться к яхтам. Несмотря на общую принадлежность к классическому флоту, все они уникальны, различаются

размерами, конструкцией, парусным вооружением и, конечно, у каждой собственная непростая история жизни.

Сегодня мировой флот классических яхт насчитывает около 500 корпусов. Впрочем, называть их все классическими неверно: на соревнованиях таких яхт существует строгое деление на классы. К винтажным относятся яхты из дерева или металла, спущенные на воду до 31 декабря 1949 г. Классические яхты (деревянные или металлические) должны быть построены не позднее 31 декабря 1975 г. Еще одна категория — традиционные яхты (Spirit of Tradition) — те, что построены до 1970 года; они отличаются классическим дизайном, но с использованием при строительстве современных материалов и технологий. Эта категория впервые была введена в 1996 году на Antigua Classic Yacht Regatta, что было связано с естественным уменьшением на Карибах количества оригинальных классических судов, готовых сразиться на дистанции. Отдельным классом выступают реплики — современные копии судов



Гоночный дебют *Eilean* состоялся в 2010 году на регате в Антибе

Естественную убыль винтажных яхт компенсируют реплики старых судов

прошлого. К винтажным репликам относятся копии судов до 1950 года постройки. Классические реплики, соответственно, копируют суда, созданные до 1976 года.

Есть еще несколько категорий яхт, которые время от времени появляются на некоторых классических регатах в зависимости от состава участников. Такова, например, категория «Большие лодки» (Big Boats), где соревнуются яхты длиной более 30 м. В 1999 году на Антигуа после 60-летнего перерыва состоялась гонка легендарных больших парусников J-класса. Регулярно проходят гонки винтажных монотипов, например, в классе «Дракон» или в интернациональных метрических классах, скажем, в знаменитом 12-метровом: на лодках этого типа с 1958 по 1987 год шла борьба за «Кубок Америки». Но если в случае с монотипами выявить победителя не составляет труда — им становится тот, кто пришел к финишу первым, то для остального флота, где собираются яхты разных размеров и конструкций, приходится применять систему гандикапа. Время, за которое яхта прошла дистанцию, исправляется при помощи специального коэффициента — гоночного балла, определяемого для каждой лодки в соответствии с правилами обмера.

Колоссальная разница в длине яхт заставляет дополнительно подразделять каждый класс на подгруппы по три подгруппы. Не обошлось

и без казусов: в классе «Традиционные яхты» выступала (и, естественно, победила) всего одна лодка — *Rorolima*. Та же история повторилась со шхунной *Elena*: она единственная попадала в категорию «Больших лодок» и «Винтажных реплик» одновременно и соревновалась... сама с собой. Впрочем, *Elena* скорее была специальной гостьей: спущенная в 2009 году, эта копия яхты 1911 года только дебютирует на мировых классических регатах. Зато при своей 55-метровой длине она единственная обладала достаточно просторной палубой, чтобы собрать на приветственный коктейль экипажи яхт-соперниц.

Еще один интересный дебют на регатах сезона 2010 года — 22-метровый бермудский кеч *Eilean*. Эта яхта 1936 года постройки была найдена и отреставрирована самой Officine Panerai и теперь отгаивает честь компании на дистанции. Согласитесь, красивый ход! Как и то, что ежегодно Panerai выпускает специальные часы, посвященные своей регате. Модель 2011 года — Luminor Submersible 1950 Regatta 3 Days GMT Automatic Titano. Это профессиональные дайверские часы в 47-миллиметровом корпусе из титана, непроницаемые до глубины 300 м (30 атмосфер). Они оснащены вращающимся безелем с градуированной шкалой для расчета времени погружения и стрелкой второго часового пояса. Часы, выпущенные ограниченной серией в 500 экземпляров, служат и главным гоночным призом Panerai Classic Yachts Challenge – 2011. Хотя даже наблюдение за этой регатой, не говоря уже об участии в ней, — само по себе удовольствие поистине бесценное. МВУ

EILEAN



Бермудский кеч, 73 ф (22,20 м)

Год постройки: 1936

Верфь: William Fife & Son (Шотландия)

Класс: «Винтажные яхты»

Eilean — лодка с довольно странной судьбой. До своей реинкарнации ей вообще не довелось участвовать в регатах, а с 1939 года и до середины 70-х о ней неизвестно почти ничего. В 1976 году яхту нашел и отреставрировал британский архитектор Джон Ширер, после чего *Eilean* стала знаменитой и даже снялась в клипе на песню Rio группы Duran Duran. В те годы она многократно пересекала Атлантику, но в последнее из путешествий произошло роковое столкновение с паромом. Восстановить яхту после этого Ширеру уже не удалось. В 2007 году ее в жалком состоянии нашел на о-ве Антигуа глава Officine Panerai Анджело Бонати, которому показалось символическим, что яхта построена в год появления первых часов Panerai. С тех пор отреставрированная *Eilean* представляет компанию на регатах.

Гафельное парусное вооружение имеет свои преимущества: низко расположенный центр парусности позволяет нести большие парусов в свежую погоду

Апсель, от голландского «Aap-zeil» — обезьяний парус

Стеньга, удлинение мачты

Краспицы, они отводят ванты от мачты

Геннакер, современный парус для попутного ветра

Бом-кливер и кливер, помогают эффективно ходить при встречном ветре

Фок-мачта

Фок, основной парус фок-мачты

Бушприт, служит для отнесения центра парусности от центра тяжести судна и увеличения вращательной силы кливеров

Мартин-штаг

Мартин-гик

Гик

Грот-мачта



ELENA



Гафельная шхуна, 180 ф (55,00 м)

Год постройки: 2009

Верфь: **Factoria Naval de Marin Galicia (Испания)**

Класс: «**Винтажные реплики**»

Elena — блестяще воспроизведенная копия одноименной шхуны 1911 года постройки. Яхту восстанавливали по сохранившимся чертежам дизайнера Натаниэля Хэрешофа — создателя многих выдающихся яхт-участниц «Кубка Америки». Обладая великолепными гоночными качествами, *Elena* является еще и очень комфортабельным судном: на борту имеются пять кают с ванными комнатами, роскошные салон и столовая, оформленные в классическом морском стиле. Конечно, учитывая современные требования к комфорту, яхту воссоздавали не совсем буквально: на борту предусмотрены система кондиционирования и современное медиаоборудование. И уже совсем интересно — *Elena* сдается в чартер.

Топсель, самый высокий парус для использования верхнего ветра

Гафель (отсюда название «гафельная шхуна»)

Грот, основной парус (стоит на грот-мачте)

Сегарсы, ими парус крепится к мачте

Топенант грота-гика

Латы, сохраняют форму задней шкаторины паруса

Задняя шкаторина (край паруса)

Грота-гик длиной 25 м!

Две пары бакштагов, поддерживают грот-мачту

LIFESTYLEMBY

Всё о яхтенном образе жизни



Семейный ковчег

Сколько людей, столько и мнений о том, как лучше отдыхать. Но вряд ли кто откажется от отдыха у воды или на воде, разве что сугубый альпинист или турист-спелеолог.

Текст **Зарий Черняк**



П

роводить отпуск, короткий или долгий, на воде можно по-разному. Я бывал на парусных и моторных яхтах, в теплых и холодных морях, ловил рыбу в океане, гостил на круизных лайнерах и, казалось, имею представление о том, как это бывает и как это здорово. Но несколько дней, проведенных этим летом на необычном судне на великой русской реке, запомнятся мне надолго. Это совсем другой отдых.

Место действия — Волгоградское водохранилище вблизи Саратова. Здесь Волга, сохраняя свое величавое течение, разливается и образует плавни — потрясающий природный заповедник с бесчисленными островами и островками, узкими и широкими протоками, петляющими среди зарослей тростника. Раздолье для птицы и рыбы, настоящая Амазонка, только без тропической флоры и фауны!

Не меньшее удивление вызвало у меня судно. Затрудняюсь подобрать этому типу название: не речная яхта, не плавучая... Существует довольно точный термин house boat, но как же надоели эти заимствования! Пожалуй, назову его... ковчегом, а почему — узнаете дальше.

Судно это внешне напоминает оказавшийся на воде коттедж с солярием на крыше, но устроено оно, как настоящая яхта. На борту есть шикарный салон с мягкими диванами, барной стойкой с высокими табуретами и великолепно оснащенной кухней. Находиться в нем исключительно приятно, особенно в жару: климат-контроль



НАШ «КОВЧЕГ»

ДЛИНА	75 Ф (22,50 М)
ШИРИНА	18 Ф (5,40 М)
ОСАДКА	2/3 Ф (0,60/0,90 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	25 ТОНН
ЗАПАС ТОПЛИВА	1100 Л
ЗАПАС ВОДЫ	2350 Л
ДВИГАТЕЛИ	2×MERCUISER 5.0 260 Л.С., BRAVO 2
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	20 КМ/Ч
МАТЕРИАЛ КОРПУСА	АЛЮМИНИЕВЫЙ СПЛАВ
ИЗГОТОВИТЕЛЬ	THOROUGHNBRED HOUSEBOATS (США)
ЦЕНА В РОССИИ (ПОЛНЫЙ НАБОР ОПЦИЙ)	29 700 000 РУБ

реально спасает (в один из дней в Саратове было за 40 °С!). Система кондиционирования — она работает от генератора, которого совершенно не слышно, — есть и в каютах: их четыре, все двухместные. Интерьеры ковчега, где я гостил, были отлично и стильно оформлены: кожа, дерево (шпон и массив), фактурные ткани, ковры, натуральный камень, плитка...

Особенность компоновки — в отсутствии наружных проходов вдоль палубы: из носа в корму можно попасть либо через салон и коридор на правом борту, либо по верхней палубе, поднявшись по одному трапу и спустившись по другому. Такой по размерам флайбридж увидишь разве что на яхте длиной под 100 футов; да и вообще, хаусбот предоставляет минимум на 30% больше полезных площадей, чем моторная яхта таких размеров. Оборудование флайбриджа ему под стать: большой обеденный стол, барная стойка, диваны, плетеные кресла, газовый гриль, джакузи и, конечно, пульт управления. Главный пост находится в салоне, хотя это еще вопрос, какой из постов главный, — рулить с флайбриджа много приятнее. Он накрыт жесткой крышей, поэтому полуденное солнце не дожимает. Дует освежающий ветерок, мимо степенно тянутся волжские берега, время от времени радуют глаз нетронутые цивилизацией патриархальные пейзажи...

Еще из преимуществ такого судна — рациональная конструкция корпуса из алюминиевого сплава, малая осадка, отсутствие утомляющей качки, мореходность до трех баллов

(для отдыха на реке этого, думаю, вполне достаточно).

Есть все, что положено на яхте для безопасной эксплуатации, а помимо того — купальная горка, устройство для швартовки и транспортировки катера и аквабайка: съемная платформа с лебедкой для спуска и подъема. С адреналиновым аквабайком и так все ясно, а на катере мы поутру ловили рыбу в плавнях — крупный окунь и голавль охотно шли на блесну даже в жару. Правда, надо знать, где ловить и на какую блесну. Местные эксперты уверяли, что мы напрасно не попробовали наживку на щуку и судака. Ну, от добра добра не ищут! Мы ловили даже с борта нашего «ковчега»: смотришь, где над водой кружат чайки, переходишь поближе к тому месту, бросаешь якорь — и... подсекай да вытягивай!

Откуда на Волге такой плавучий самоходный коттедж, столь непривычный для наших акваторий? Его заказала в США саратовская компания «Лодка Хаус», доставила на борту судна-перевозчика в Санкт-Петербург, а потом он дошел в Саратов своим ходом — это к вопросу о возможности на нем путешествовать. А в Америке традиция использовать такие суда длиной от 50 до 120 футов на внутренних водах существует давно.

Наверное, это судно может вызвать закономерные вопросы: как с ним быть зимой? не велика ли парусность при сильном ветре? Парусность, конечно, присутствует, однако двигатели (два бензиновых MerCruiser мощностью по 260 л.с.



Отважный мопс готов к заплыву



Красота — по-американски,
гостеприимство — по-русски



В такой каюте жить
можно долго



Девичник на флайбридже, а мужики
не знают: они на рыбалке

Отдаешь швартовы, выходишь на реку, выбираешь приглянувшееся место в стороне от судового хода и... речная идиллия начинается!

с угловыми колонками Bravo 2), позволяющие двигаться со скоростью 20 км/ч, справятся с ветром; помогут и подруливающие устройства. С зимой бороться сложнее. Но, как мне пояснили, судно несложно вытащить на берег по слипу, законсервировать и оставить дожидаться весны.

...Только что вспомнилось предсказанное скорое наступление конца света. А ну как опять будет Великий потоп?! Тогда почему бы не подстраховаться, если средства позволяют? Тем более что миллион долларов — совсем невысокая цена для судна таких впечатляющих размеров и возможностей. А в 2012 году компания «Лодка Хаус» начнет сборку хаусботов на своей верфи, что удешевит их. Библейский ковчег спас и Ноя со всей его семьей, и кучу всякой живности. Это судно также способно спасти тех, кто на борту, если не от потопы, то от несусветной жары, скуки и гиподинамии, от бешеного ритма больших городов с их духотой, губительной суетой и раздражающим потоком машин. Там и жизнь — уже не жизнь, и радость — не вполне радость. А здесь — солнце, воздух, вода, бесконечные возможности для рыбалки и... абсолютный покой в семейном ковчеге. В наше суматошное время все это начинаешь как-то больше ценить. **IMBY**

...и пусть остальной
мир подождет



КОМПАНИЯ «ЛОДКА ХАУС»

- ГОД ОСНОВАНИЯ 2002 г.
 - ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР Yamaha, Volvo Penta, Alumacraft, Beneteau, Chaparral, Crownline, CruisersYachts, Fourwinns, Galeon, Jeanneau, Larson, Monterey, Regal, SeaRay
 - ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬТОР компании Thoroughbred Houseboats в Поволжском регионе
 - ЯХТ-КЛУБ на 650 катеров
 - СЕРВИСНЫЕ ЦЕНТРЫ: полный комплекс услуг по ремонту и обслуживанию
 - МАГАЗИНЫ с полным спектром товаров для активного отдыха
- WWW.LODKAHAUS.RU

Дух восторга

Компания Rolls-Royce отметила свой столетний юбилей еще в 2004 году, а сейчас один из старейших и самых легендарных мировых брендов отмечает вековой юбилей своего главного символа — статуэтки The Spirit of Ecstasy.

Текст **Игорь Сирин**





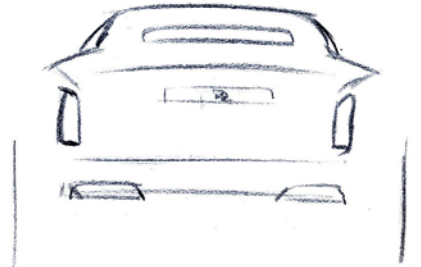
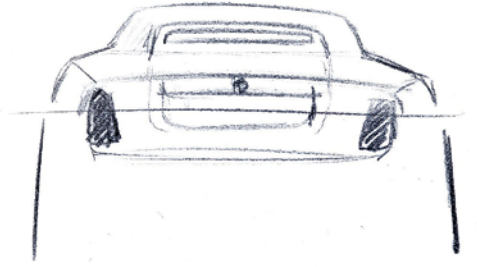
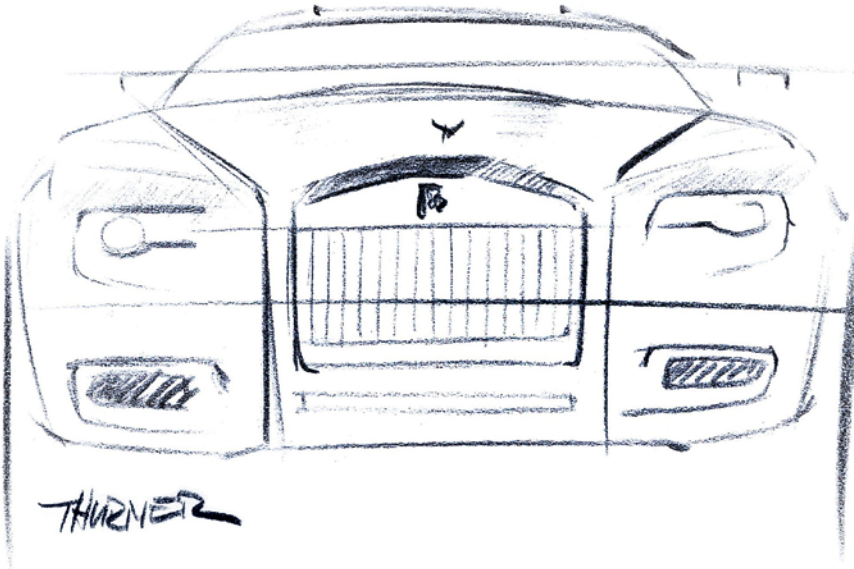
В начале прошлого века пэр Англии Джон Уолтер Эдвард Скотт-Монтегю, один из первых постоянных покупателей Rolls-Royce, влюбился в свою юную и прелестную помощницу Элеанор Торнтон. Роман людей, принадлежащих столь разным социальным слоям, не имел никаких шансов на развитие, к тому же сэр Монтегю был женат.

Тут надо сказать, что в начале XX века существовала мода украшать автомобили статуэтками. И лорд Монтегю заказал своему другу Чарльзу Сайксу, известному дизайнеру и оформителю журнала *Car Illustrated*, статуэтку Элеанор для капота своего Rolls-Royce. Сайкс с самого начала был невольным свидетелем бурного романа и, создавая статуэтку, он передал не только истинную красоту мисс Торнтон, но и все те эмоции, которые исходили от этой пары. Фигурка стройной леди в развевающемся платье, с приложенным к губам указательным пальцем получилась настолько изящной и яркой, что даже люди, не знавшие реальной love story, восторгались красотой статуэтки, которую стали называть *The Whisper* («Шепот»).

Rolls-Royce — это не столько динамика, сколько высокий комфорт и великолепная отделка салона

Генеральный директор Rolls-Royce Клод Джонсон поручил Сайксу разработать мотив, который в будущем мог бы стать украшением каждого автомобиля Rolls-Royce. В феврале 1911 года Сайкс представил фигурку *The Spirit of Speed* («Дух скорости»), в которой узнавался образ *The Whisper*. Впоследствии от этого названия отказались: ведь Rolls-Royce — это не только и даже не столько динамика, сколько высокий комфорт и великолепная отделка салона. Фигурку переименовали в *The Spirit of Ecstasy* («Дух восторга»), после чего Сайксу было поручено ее изготовление для каждого автомобиля Rolls-Royce.

А история любви лорда Монтегю и прелестной Элеанор Торнтон, к сожалению, закончилась трагически. Элеанор сопровождала Монтегю, который направлялся в Индию, чтобы возглавить там военный округ. Судно *Persia*, на борту которого они находились, 30 декабря 1915 года было торпедировано немецкой подводной лодкой. Элеанор погибла, Джона Монтегю также считали погибшим, однако



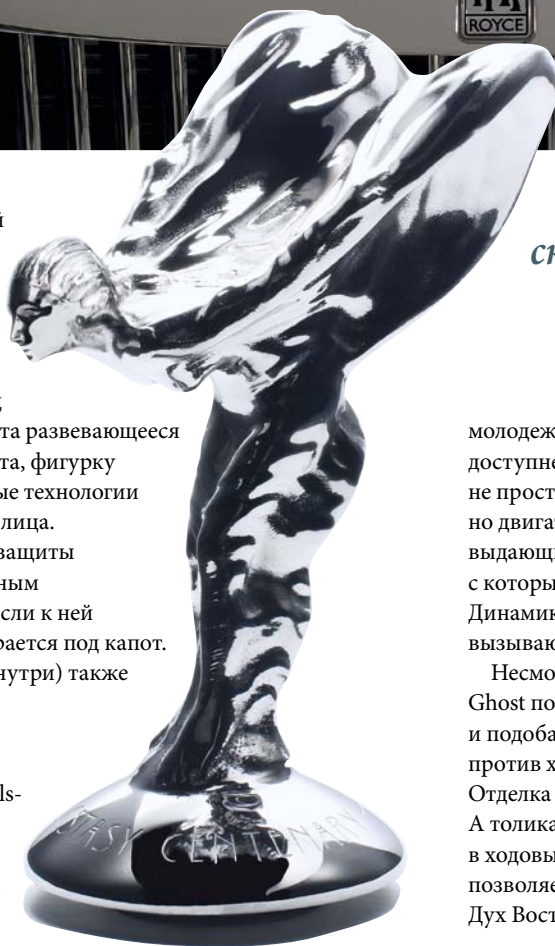


он чудом спасся, и спустя несколько дней был подобран проходящим судном.

Но фигурка на капоте каждого Rolls-Royce существует до сих пор. За свою вековую историю «Дух восторга» неоднократно попадал под различные гонения, но выжил, хотя и претерпел ряд изменений. Чтобы при открывании капота развевающаяся платье Элеанор не задевало кромки капота, фигурку немного наклонили вперед, а современные технологии литья позволили улучшить детализации лица.

На новейших моделях Rolls-Royce для защиты от вандалов фигурку снабдили специальным механизмом; ее невозможно сломать — если к ней приложить силу, она автоматически убирается под капот. Положение фигурки (она снаружи или внутри) также меняется нажатием кнопки в салоне или программируется на дисплее.

Ну а для тех, в ком душа не потеряла способность восторгаться, компания Rolls-Royce совсем недавно выпустила новую модель Ghost. Построенный на удлинненной платформе BMW 7 серии, новый автомобиль отличается более



Под капотом Rolls-Royce Ghost скрыт не просто сильный мотор, а 6-литровый двигатель мощностью 563 л.с.

молодежным и динамичным имиджем, а также значительно доступней старшей модели Phantom. Под капотом скрывается не просто мотор достаточной мощности, но двигатель V12 объемом 6,6 литра, да еще с турбонаддувом, выдающий аж 570 л.с. (больше, чем у старшего «собрата»), с которым разгон до «сотни» занимает 4,7 секунды. Динамика не просто достойная, а прямо скажем, вызывающая.

Несмотря на родство с баварским брендом, Rolls-Royce Ghost получился поистине британским. Задние двери, как и подобает аристократическому автомобилю, открываются против хода, образуя на тротуаре «зону безопасности». Отделка салона традиционно роскошная и безупречная. А толика немецких генов, которые можно обнаружить в ходовых качествах солидного английского лимузина, позволяет его владельцу еще ярче ощутить подлинный Дух Восторга. **МВУ**

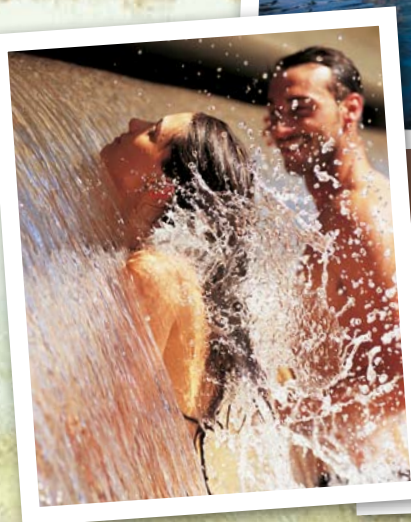




Живая вода

Мы продолжаем исследовать отели Италии, находящиеся вдали от привычных туристических направлений. На этот раз нас влюбили в себя сиенские холмы Тосканы.

Текст **Мария Мошкина**



Долина Орчия, где расположился городок и термальные источники Сан Кашьяно дей Баньи, очень напоминает пейзажи, так живописно показанные Бернардо Бертолуччи в фильме «Ускользящая красота». Здесь все желания как-то моментально сходятся к одному: остановиться и созерцать. Плавные очертания покрытых зеленью возвышенностей; искусной рукой архитектора вписанные в них дома; медленно передвигающихся во всей этой красоте людей (торопиться, когда вокруг столько пищи для глаз и души, просто невозможно). А теперь представьте, что за этой красотой вы наблюдаете прямо из термального бассейна с оптимальной температурой воды и с бокалом вина столь же оптимальной температуры... Поверьте, это возможно. Об этом еще в XVI веке позаботилась могущественная семья Медичи, а точнее — герцог Фердинандо I. Именно он построил на горячих источниках курорт, который теперь носит название Fonteverde Natural Spa Resort.

В Италии, безусловно, найдется множество spa-курортов и оздоровительных центров, но не каждый из них стоит на природных источниках термальной воды. Прелесть Fonteverde именно в этом. Здесьняя вода богата сульфатами,



Классический интерьер
апартаментов Camera
Privilege



Панорама отеля
Fonteverde Natural
Spa Resort

Этот известный курорт на горячих источниках в долине Орчиа построил еще в XVI веке герцог Фердинандо I

кальцием, фтором и магнием и показана для лечения суставов, аллергии, заболеваний дыхательных путей, а также для расслабляющих процедур и снижения веса. Сюда хорошо приехать всей семьей: дети могут порезвиться в теплом бассейне, а родители — отдать себя в руки косметологов и массажистов, работающих со средствами, созданными на основе той же термальной воды, умеющих подобрать оптимальный лечебный курс. Если в вашей семье есть увлекающиеся гольфом, для них открыт партнерский Aquarendente Golf Club всего в нескольких километрах от Fonteverde. А после игры, вернувшись в спа-отель, можно рассчитывать на расслабляющий массаж.

Остановиться в Fonteverde хорошо в любое время — отель открыт круглый год, но особенно полезно осенью, после летнего отдыха. Получившая большую дозу ультрафиолета кожа нуждается в особом уходе, поэтому в спа-отеле



разработали специальную двухдневную программу Beauty After Summer. В нее входят легкий пилинг, процедура для лица, предупреждающая старение, а также гоммаж для тела. Славится Fonteverde и традиционной spa-процедурой, известной даже до времен, когда в Тоскане правили великие и ужасные Медичи. Для нее используется морская соль, термальная вода, масла и средиземноморские лечебные грязи.

Тоскана не была бы таковой, если здесь нельзя было бы сочетать столько прекрасного. Например, из Fonteverde Natural Spa Resort можно отправиться на оперный фестиваль в местечке Торе дей Лаго Пуччини (в этом году он проходил с 22 июля по 27 августа). Отсюда также удобно добираться до крупнейших аутлетов и бутиков курорта Форте дей Марми. В отеле даже разработали специальный пакет Shopping & Spa: забронировав его, вы получите идеальный маникюр, уход за лицом и телом, а также услуги персонального шоппинг-гида. А близость виноградников знаменитого хозяйства Brunello di Montalcino сулит приятное и познавательное времяпрепровождение гурманам.

Как знак признательности основателю курорта Fonteverde Natural Spa в его честь назвали ресторан. В Ferdinando I вы отведаете любовно приготовленные шеф-поваром блюда тосканской кухни или можете воспользоваться light-menu.



Что особенно приятно, Fonteverde Natural Spa Resort — отель небольшой. Здесь всего 66 стандартных номеров, 7 апартаментов и столько же апартаментов категории junior. Даже в высокий сезон вы ни за что не почувствуете себя, как в советском санатории: среди толпы спящих между процедурными кабинетами сильно озабоченных людей. Семь отдельных бассейнов, ресторан, кафе и бар, а также широчайший выбор видов spa, вариантов культурных, спортивных и туристических активных занятий предоставляют каждому возможность составить свой сценарий отдыха.

Уезжая из Fonteverde, вы непременно дадите себе обещание вернуться сюда снова. И, бросив с террасы отеля прощальный взгляд на сиенские холмы, не забудьте поднять бокал Brunello di Montalcino за герцога Фердинанда Медичи. **MBY**



ЛЕТО. Время думать о зиме

Подготовка лодки к навигации, как бы странно это ни звучало, начинается по завершении предыдущего сезона. Чтобы весной не обнаружить свое судно в удручающем состоянии, необходимо грамотно провести консервацию и организовать зимнее хранение.

Ошибки при проведении консервации яхты, к сожалению, случаются и впоследствии могут дорого обойтись. Как застраховать себя от ненужных трат? За экспертным мнением MBY обратился в ведущие российские компании по сервису яхт.

ОСЕНЬ

Поднять лодку из воды поздней осенью — это еще и не подела. Современные яхты и катера напичканы всевозможными системами, не рассчитанными на минусовые температуры. И даже если есть возможность хранить судно

в теплом элинге, необходима консервация. Также хорошо бы, не откладывая, определиться с графиком работ по техническому обслуживанию, ремонту и обновлению судна: что можно сделать еще осенью, что — в период зимнего отстоя, а что отложить до весны.

Работы по консервации в первую очередь касаются силовых установок, приводов и систем. Двигатели, особенно на больших яхтах, могут работать годами и переживают сами лодки. Но только если заботиться о них. В конце сезона необходимо заменить все фильтры, другие расходные элементы, масла и эксплуатационные жидкости. Причем делать это надо даже на двухтактных подвесных



Антифоулинг не обязательно наносить заново — иногда его достаточно просто обновить

моторах, которые, казалось бы, не требовательны к обслуживанию, ведь даже в их редуктор с маслом за сезон через сальник может просочиться вода. Подшипник зимой гарантированно заржавеет, мороз может разорвать силиконовый корпус или выдавить сальник.

Чем больше лодка, тем больше на ней различных механизмов и систем: гальюны, души, кондиционеры, джакузи, кран-балки и т. п. Внутри у всех них течет своя «кровь», и системы эти необходимо профессионально и по-разному обслуживать. Например, водяную систему консервируют жидкостями, включающими безопасные в пищевом отношении пропиленгликоль или этиленгликоль с добавлением спирта и красителя. Подкрашенная в розовый цвет жидкость весной легко удаляется: ее

Яхта должна зимовать либо с полными, либо с абсолютно пустыми топливными баками



Хранение яхты в теплом ангаре позволяет проводить многие работы зимой

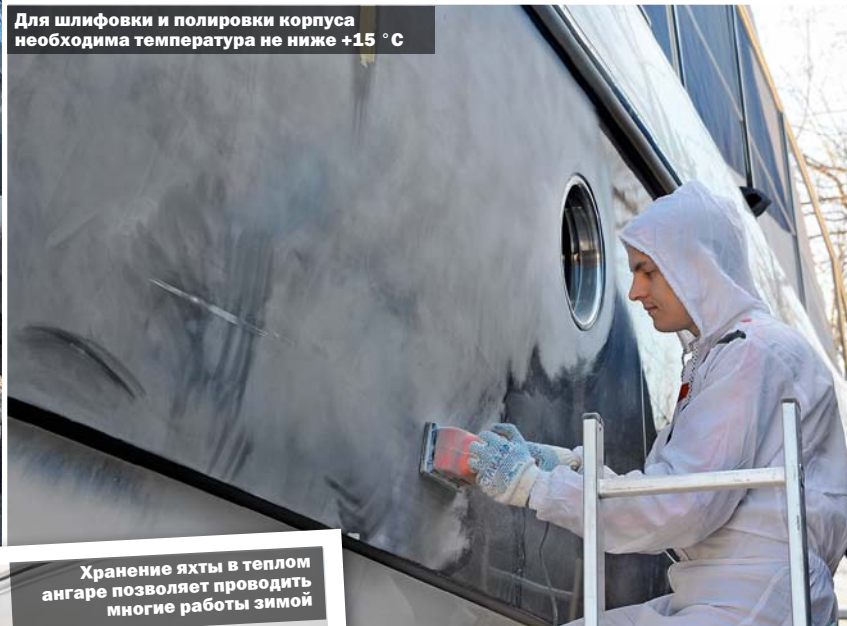
сливают и промывают танки до тех пор, пока не пойдет прозрачная вода. А вот токсичные жидкости (тосол и пр.) сегодня уже не используют даже в системах технической воды.

По поводу зимовки топливных баков существуют разные мнения. Их рекомендуют оставлять либо абсолютно пустыми, либо полными. В промежуточных вариантах образуется конденсат, из-за которого впоследствии забиваются фильтры. Тем не менее многие яхты зимуют с тем количеством топлива, которое остается в танках: сливать горячее, как правило, некуда, а заливать тонны дизеля в конце сезона жалко. Лучше



Большинство яхт в России зимуют на открытом воздухе под тентом

Для шлифовки и полировки корпуса необходима температура не ниже +15 °С



к зиме. Поэтому лучше, когда консервацию и подготовку яхты к сезону делает одна и та же компания, а еще лучше — один и тот же механик (механика, как и дантиста, стоит менять как можно реже). Хорошо, если на лодку ведется формуляр, где отмечается состояние систем и механизмов, результаты проверок и устранения неполадок, фиксируются расход топлива, скорость, вес и прочие параметры. Заранее, перед подъемом лодки неплохо провести ходовые испытания, во время которых проверяется «под нагрузкой» работа всех систем: опреснителя, генератора, кондиционера и пр. Тогда и владелец, и сервисная компания будут иметь полную картину, составят график работ, а весной у сторон не возникнут друг к другу лишние вопросы.

ЗИМА

Если с металлическими корпусами более или менее просто (некоторые стальные яхты зимуют даже во льду), то с пластиком сложнее. Идеальные условия для стеклопластикового корпуса можно обеспечить только в сухом и теплом эллинге, что не отменяет процедуры консервации

не экономить. Большинство специалистов советуют все-таки зимовать с полными баками, так как пустые не гарантируют абсолютного отсутствия конденсата, равно как и применение специальных присадок.

Винты и валы сами по себе не требуют обслуживания, но изменение их геометрии, даже незаметное для глаза (в результате, например, неудачной встречи с топляком), может стать причиной вибрации и серьезных повреждений редуктора. Так что этот вид работ можно отнести к категории срочных.

Нелишне отметить, что предъявить какие-либо претензии весной может только тот, кто правильно готовил лодку



Стеллажи с лодками в Майами: теперь такие технологии доступны и в России

СЛУЧАЙ ИЗ ЖИЗНИ



ЮРИЙ БАРАНОВ,
компания
«Квартет»,
С.-Петербург

Один клиент долго интересовался процедурой консервации, получил детальный счет на работы и посчитал, что у нас все очень дорого. Прошло время, наши механики работают на консервации лодки в яхт-клубе, а на соседней лодке вдруг крики, суматоха и открытое пламя. Наши, конечно, приняли участие в тушении, ибо не забудешь огонь в зародыше — пострадают все вокруг. Потом выясняем в чем дело. Это был тот самый несостоявшийся клиент; он купил все материалы и занимался консервацией самостоятельно: поменял масло, фильтры, вынул импеллер — все по инструкции. Залил в водяную систему спирт и, устав, решил выпить чайку. Налил из крана бортовой системы «воды» в чайник, поставил на его газовую плиту и вышел в кокпит покурить... А в системе — как мы помним, — уже спирт. В общем, повезло, что не рвануло. Потом белодага сам признался, что консервация у нас обошлась бы ему дешевле.

Идеальные условия для стеклопластика зимой — только в сухом и теплом эллинге

на случай перебоев с электричеством. Однако, эллинги есть не везде, на всех их не хватает, да и стоит такое хранение недешево — в среднем \$ 8 за метр длины корпуса в сутки (Москва). Период зимнего хранения — с начала ноября до конца апреля, и полугодовая зимовка в тепле 10-метрового катера может стоить до 400 000 рублей. В других городах и за границей цена ниже: например, в Котке она составляет € 130 за кв.м (включая подъем и спуск), и крупные суда выгоднее отправлять зимовать туда. Но в России уже появляются компании (например, «Порт Дубровка», С.-Петербург), предлагающие хорошие условия зимнего хранения по ценам даже ниже финских.

Но большинство яхт остаются дома, на берегу под тентами. Некоторые лодки хранят с обогревателями внутри или упаковывают в термоусадочную пленку. Под тентом в каждом помещении судна поддерживается температура около +10 °С. Применение обогревателей в этом случае — пожалуй, один из самых спорных вопросов. Их ставят, чтобы защитить интерьер яхты:

Транспортировка лодки на самоходном погружном трейлере



Замена гребных винтов



от морозов и перепадов температуры могут покоробиться деревянные детали или потрескается лак. На практике это иногда приводит к обратному результату. Сотрудники сервисов сообщают об излишне усердных капитанах, в чьи обязанности входит присматривать за судами зимой. Натопив яхту внутри до температуры финской сауны, они забывают о проветривании и необходимости поддерживать требуемую влажность. В итоге пересушенное дерево интерьеров к весне приходит в плачевное состояние.

Немало судовладельцев предпочитают и вовсе обходиться без «излишеств»: лодку попросту накрывают тентом и забывают о ней до весны. В принципе, ничего ужасного в этом нет: многие

ПЛАНЫ И РЕАЛИИ



ИГОРЬ МАКАРОВ,
Генеральный директор ООО «Порт Дубровка»

Короткое лето вот-вот закончится, и многие начинают думать о грядущей зиме с ее снегом и морозами, которые предстоит пережить вашей лодке. В нашем регионе хорошо организованных и теплых зимних стоянок любительского флота практически нет, хотя флот растет постоянно. Ближайшие стоянки — у соседей, в государствах Балтии и в Финляндии. Но уже в октябре начнет работу первая очередь нашего высокотехнологичного комплекса «Порт Дубровка» — 6600 кв. м складов теплого зимнего хранения (общая площадь 11 000 кв. м) и сервисная станция для катеров длиной до 20–21 м, оборудованная по самым высоким техническим стандартам. В ангарах высотой 12 м около 450 лодок длиной до 10 м могут храниться в четыре яруса на стеллажах, причем не только зимой, но и круглый год. Спуск на воду осуществляется по заявке

в любое время, длительность спуска — 10 минут.

Такой способ хранения лодок имеет массу преимуществ: защита от неблагоприятных погодных условий, охрана, снижение эксплуатационных расходов. Возможно хранение лодок на стеллажах вместе с прицепом — современные технологии позволяют делать и это. Также мы предлагаем круглогодичное хранение больших катеров на берегу или в эллинге. Имеется охраняемая автомобильная стоянка, заправка водой; планируется строительство топливозаправочной станции и вертолетной площадки.

Преимущества расположения «Порта Дубровка» — небольшая удаленность от Петербурга, непосредственная близость к Ладожскому озеру, удобный подъезд на автомобиле с Мурманского шоссе и федеральной трассы, идущей вдоль Невы через город Кировск.

Эта зима будет первой в нашем опыте теплого хранения судов, и мы постараемся, чтобы вашим лодкам было комфортно.

стеклопластиковые яхты и катера зимуют так без особых последствий по 5–7 лет, особенно при отсутствии дорогих и чувствительных материалов в отделке. Но некоторый риск все же есть: опасен не столько мороз, сколько резкие перепады температуры.

Если ваша лодка хранится в теплом эллинге, немало работ на борту можно проводить и зимой. «На улице» список зимних работ ограничен. Обычно это предустановка дополнительного навигационного, аудио- и видеооборудования, спутниковых систем, антенн. Зимой можно подготовить технологические отверстия, чтобы с наступлением тепла «посадить» оборудование на герметик. А вот полировку и шлифовку корпуса, нанесение необрастающего покрытия, укладку тика можно проводить при температуре не ниже +15 °С. Поэтому большинство подобных работ выполняют перед началом навигации в авральном порядке: обычно сотрудникам сервисов приходится проверять, ремонтировать и спускать на воду целый флот лодок в течение одной–двух недель. Не факт, что у них

срочно окажутся нужные запчасти или просто свободное время. Выход: проводить хотя бы некоторые работы и устранять неисправности осенью или, если есть возможность, зимой.

ВЕСНА

Если всему перечисленному уделить должное внимание: лодку качественно консервировать осенью и хранить зимой в приемлемых условиях — то перед спуском останется только проверить и настроить все системы, удалить консервант, сбросить лодку на воду и совершить пробный выход.

В хороших сервисах существуют специальные чек-листы для подготовки яхты к навигации. Они включают до 100 позиций, предусматривающих обследование лодки перед спуском. Это не означает, что лодка окажется на воде лишь после полной проверки, ведь многие системы подлежат диагностике только на ходу (например, проверка генератора, устойчивости работы

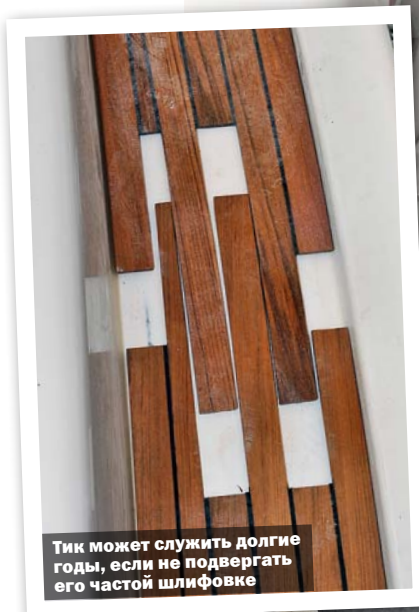
Все, что возможно, лучше сделать заранее: весной работы проводятся в авральном порядке



Из-за обилия мусора и топлива в наших водах «боевые шрамы» есть почти у всех лодок



Работы по укладке тика



Тик может служить долгие годы, если не подвергать его частой шлифовке



Состояние приводов, подруливающих устройств, анодов проверяется только на берегу



В конце сезона необходимо заменить все фильтры, масла и эксплуатационные жидкости



Зима — лучшее время для преданстройки дополнительного оборудования

При хранении лодки зимой под тентом не так опасны морозы, как резкие перепады температуры

двигателей при смене режимов, обнаружение вибрации и т.д.). Поэтому после схода льда со сбросом лодки лучше не затягивать, чтобы хватило времени на ходовые испытания и устранение возможных неисправностей.

Но есть и такие позиции, которые можно проверить только на суше: привод (вал, опора вала, винт, угловая колонка, водомет), аноды, состояние необрастающего покрытия и его обновление, если вы не сделали это осенью. Обязательно оценивается состояние стеклопластика на предмет отсутствия трещин, провоцирующих развитие осмоса (об этом читайте статью на с. XXX). Обычно сотрудники сервиса помечают все «проблемные» места прямо на корпусе и демонстрируют владельцу, чтобы потом не было споров в отношении объема и стоимости проведенных работ.

При подготовке лодки к навигации нередко обновляют электронные карты, проводят настройку навигационного и ТВ-оборудования, особенно если в предстоящем сезоне планируется смена акватории. В Европе, например, не только не работает НТВ+, но и вообще, скорее всего, практически не принимается спутниковое телевидение из-за другой поляризации сигнала.

Часто перед началом сезона владельцы лодок хотят освежить интерьер: перетянуть стеновые панели, поменять винил (особенно на флайбридже), почистить или обновить тиковое покрытие. Если лодка хранится «на улице», эти работы лучше оставлять на весну, поскольку суровая зима может свести на нет ваши усилия и вложенные средства.

ДОВЕРЯЙ, НО ПРОВЕРЯЙ

Как утверждают сотрудники компаний, занятых яхтенным сервисом, более половины владельцев крупных дорогих яхт не слишком интересуются их устройством и техническим

состоянием, предоставляя управление своим судном и заботу о нем наемному капитану. В этом нет ничего зазорного, если только вы полностью уверены в его квалификации и здравомыслии (что бывает от излишнего усердия, мы уже рассказывали). В то же время многие судовладельцы интересуются, на что тратят их деньги. В хороших сервисах обслуживание стараются сделать максимально «прозрачным», в частности, дают подробную информацию о том, что представляет собой консервация и расконсервация. В процессе проверок в конце сезона или перед началом навигации обычно выявляются хотя бы мелкие дефекты вроде неработающей подсветки или трещин в корпусе. В этом случае вместе с чек-листом владельцу яхты вручается список рекомендаций по ремонту. Внимание к мелким вопросам обычно уберегает впоследствии от крупных трат. Ну и, конечно, лодку не зазорно посетить самому хотя бы два-три раза за зиму: она честно работала на вас летом — оплатите ей заботой и вниманием. К тому же, если вам придет в голову продать свое судно не в сезон, то в приличном виде лодка будет стоить дороже.

И последний аспект подготовки лодки к сезону, правда, совсем не технический, — это страховка, на которой экономить не стоит. Перед навигацией и, конечно, перед спуском лодки на воду краном яхту лучше застраховать, так как случиться может всякое. Да и в другое время никто не гарантирован от упавших деревьев, снегопадов, пожаров и прочих катаклизмов, которые время от времени происходят даже на охраняемой территории. **МВУ**

Благодарим за помощь в подготовке статьи:

— компанию «Ультра-Стиль» — сервисное подразделение Azimut Yachts Russia
— компанию Unisail T — официального сервис-дилера двигателей Volvo Penta
— компанию «Док-Сервис» — мультибрендовый сервис яхт премиум-класса

ПРИБЛИЗИТЕЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ (тыс. руб.)

ВИДЫ РАБОТ	ДЛИНА ЯХТЫ (ФУТЫ)		
	До 40	40–50	50–60
подготовка яхты к эксплуатации (проверка систем по чек-листу)	30–35	45–55	55–70
легкая полировка корпуса	80–100	100–125	125–155
глубокая полировка корпуса	150–180	200–240	250–295
обновление необрастающего покрытия	50–62	65–80	100–130
генеральная уборка помещений	18–23	23–26	28–30
мойка корпуса	12–15	18–23	23–28

*Шлифовка тика 1,5–3 за кв.м
**ТО двигателя 25–50
**ТО редуктора 10–25
**ТО генератора 10–12

* В зависимости от состояния тика
** В зависимости от производителя



ХРАНЕНИЕ ЯХТ И КАТЕРОВ

www.PortDubrovka.ru
www.NevaPort.ru

СРОЧНЫЙ СЕРВИС • ЗАМЕНА ВИНТОВ



187340, РОССИЯ, ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛ. КИРОВСК, НАБЕРЕЖНАЯ УЛ., 20 Б
+7 (812) 96-390-96, +7 (812) 318-14-50, +7 (812) 430-25-02

ВАШЕ РЕШЕНИЕ

Советуют эксперты и читатели МВУ



ЛОЖКА ДЕГТЯ

Вода в топливном баке может вызвать крайне неприятные последствия.

ПРОБЛЕМА

Вы оставили свою лодку пришвартованной у плавучей заправки и отправились разыскивать оператора топливной колонки. Пока вас не было, один из членов экипажа решил проявить инициативу и пополнить запасы воды, но случайно вставил шланг в горловину топливного бака по левому борту. К моменту вашего возвращения внутри бака уже плескалось более ста литров воды. Каковы ваши действия?

СОВЕТУЮТ ЧИТАТЕЛИ МВУ:

hib: Отвинтите пробку сливного отверстия бака и следите по цвету жидкости и запаху, когда оттуда потечет топливо. Затем присоедините отводной шланг с краном, который и дальше позволит избавляться от воды в любой момент.

SolentPhill: Если вы можете добраться до своего причала, не заводя левый двигатель, проблема на время

останется локализованной в пределах топливного бака.

Starfire: Переключите краны топливной системы таким образом, чтобы запитать оба двигателя из бака правого борта, а затем уже начинайте разбираться с водой.

DAKA: Полагая, что вода смешалась с топливом, я подождал бы час-другой, пока жидкости разделятся (вода окажется внизу), затем налил в трюм детергент и с помощью перепускного патрубка начал бы сливать туда воду из бака. Потом я бы медленно наполнил бак соляжкой, после чего начал движение на одном моторе, чтобы завести второй еще через час, когда остатки воды окажутся на дне. Каждые полчаса необходимо проверять, осушать или менять

фильтры предварительной очистки.

Если оставить лодку на ночь, то утром через перепускной патрубок можно слить еще какое-то количество воды. Я бы не стал использовать специальные присадки для соляжки, чтобы вода не превратилась в эмульсию.

DrGonzo: Если топливные системы одного и другого борта независимы, дойти до места можно на одном моторе. Важно не запускать двигатель левого борта, чтобы проблема ограничивалась лишь топливным баком и не распространилась на мотор и топливопровод. Это можно делать только после предварительного полного осушения бака, иначе даже небольшое количество воды может

Пока двигатель не заведен, проблема локализована в баке и не затрагивает всю топливную систему

спровоцировать появление ржавчины и преждевременный выход из строя плунжерных пар и прокладок ТНВД. В марине, перед тем как сливать воду со дна топливного бака в трюм, следует отключить автоматическую осушительную помпу.

МНЕНИЕ МВУ:

Системы подачи топлива на разных лодках отличаются: в некоторых баках даже есть специально предназначенные для слива воды и осадка дренажные краны, но на серийных моделях они встречаются редко. Во многих случаях рациональнее всего будет воспользоваться перепускным патрубком, чтобы слить воду со дна топливного бака. Разумеется, попадания соляжки в льяльные воды лучше не допускать. По возможности следует слить смешанную с горючим воду в канистру, ведро или другую емкость, чтобы не дать ей оказаться на днище. Если все же соляжка проникла в льяльные воды, можно использовать наполненные поглощающими топливо гранулами матерчатые подушки или хотя бы ветошь, чтобы минимизировать загрязнение и снизить риск попадания топлива за борт. **МВУ**



УРОК №6

МВУ публикует серию материалов для тех, кто хочет улучшить свои шкиперские навыки и сдать экзамен на международные права RYA. Продолжаем рассматривать вопросы навигации.

Традиционно умение работать с бумажной картой делает навигацию безопаснее и дает хороший опыт оценки происходящего

Yachtmaster: прокладка курса

Как влияют на судно течение и ветер и что с этим делать.

Текст Джон Мендес Фото Лестер МакКарти

Многие уже привыкли настолько доверяться GPS, что смело можно говорить об утрате традиционных навыков ориентирования в море. В прошлом выпуске журнала мы рассмотрели несколько основных методов определения положения судна путем пеленгов на объекты. Теперь добавим к ним еще пару проверенных способов (как это преподают в Великобритании — прим. ред.).

Студенты часто спрашивают, почему мы так настойчиво предлагаем все эти «традиционные» методы навигации. Могу ответить. Мой опыт показывает, что, несмотря на возможности GPS/картплоттера, многим нравится работать с бумажными картами, и не только потому, что с ними приятно иметь дело. Бумажная карта дает другое понимание пространства; привлекает и та простота, с которой определяешь свое местоположение в гораздо большем «разрешении», чем с помощью большого экрана. Кроме того, правильная работа с картой формирует в голове картинку происходящего, что не только создает ощущение спокойствия, но и на деле

повышает уровень безопасности: вы не просто слепо полагаетесь на показания электроники, но сами проверяете их правильность. Электроника, в свою очередь, может подтвердить верность ваших расчетов.

РАБОТА С КАРТОЙ

Аккуратность — главное в работе с картой. Ниже приведена таблица символов, которые часто используют для навигационной прокладки. Неважно, каким инструментом вам удобнее ее делать (самые популярные — параллельные линейки и бретонский прокладчик), но всегда используйте остро заточенный карандаш 2B, а также хороший ластик.

ОБСЕРВАННОЕ МЕСТО СУДНА

Когда бы вы ни решили уточнить ваше местоположение, отмечайте его на карте, чтобы знать, что вы были в этой точке в конкретный момент времени. Эта позиция называется «обсервованное место судна»; определить его можно, взяв пеленг на объект при помощи GPS или оказавшись рядом с нанесенным

РИС. 1
НАВИГАЦИОННОЕ
СЧИСЛЕНИЕ

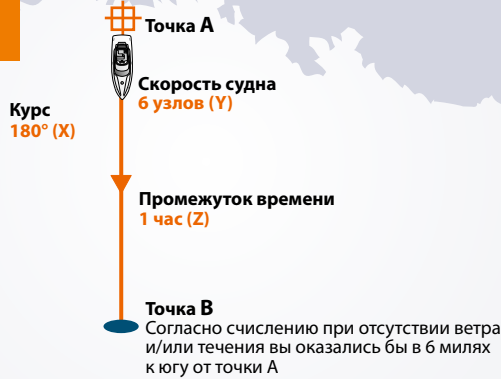


РИС. 2
РАСЧЕТ СНОСА



на карту объектом. Просто не забывайте рядом с точкой всегда отмечать время и отсчет лага.

НАВИГАЦИОННОЕ СЧИСЛЕНИЕ

Рис. 1 В прошлом выпуске мы уже говорили о навигационном счислении, то есть, расчете положения судна, основанном на времени, курсе и пройденном расстоянии. К примеру, если вы вышли из точки А курсом Х° (на карте обозначается одиночной стрелкой) на скорости Y узлов, вы окажетесь в точке В через Z минут. Здесь мы будем использовать традиционное для навигационной прокладки обозначение времени в часах, хотя для скоростной моторной яхты такие промежутки времени не очень удобны. Впрочем, принцип расчета для часов и минут одинаков.

РАСЧЕТ СНОСА

Прогнозирование позиции судна на основании времени, курса и расстояния было бы идеальным

методом определения положения, если бы на судно не действовали такие факторы, как ветер и течение. В море, к сожалению, редко бывают ситуации, когда судно не испытывает их влияния, поэтому при планировании перехода эти факторы приходится учитывать.

Нужно понимать, что при наличии течения судно сносится с линии пути вместе с перемещающимся верхним слоем воды, поэтому взятый вами курс и скорость относительно воды будут неизменными. Особенно важно учитывать влияние течения, когда вы движетесь с небольшой скоростью: чем дольше судно находится в пути, тем больше времени оно подвергается воздействию течения. Правда, можно утешаться фактом, что на малых ходах у вас больше времени понять, куда и насколько сильно вас сносит.

Чтобы рассчитать, где вы окажетесь спустя определенное время, следуя заданным курсом при наличии течения, начните с предварительной прокладки курса из точки А в точку В.

Затем нужно будет скорректировать точку В при помощи имеющихся данных о направлении и силе течения. Не забывайте: если вы делаете расчеты, находясь в пути, все время, которое вы тратите на вычисления, лодку продолжает сносить; с учетом изменения местоположения ваши расчеты могут оказаться неточными.

Рис. 2 На этой схеме, в дополнение к заданному курсу из точки А в точку В, нам нужно рассчитать, как сильно течение отклонит судно от заданного маршрута. Чтобы сделать это, проведем линию от точки В, используя информацию из приливного атласа. Линию отмечаем тремя стрелками — так обозначается приливное течение (см. таблицу символов справа).

Чем медленнее движется судно, тем больше оно подвергается воздействию течения

РАБОТА С КАРТОЙ



Использование бумажных карт для подтверждения показаний электроники и наоборот дает дополнительную страховку от ошибок

РИС. 3
КУРС ОТНОСИТЕЛЬНО
ЗЕМЛИ



В нашем случае курс течения — 120°, а его скорость — 2 узла. Как видим, маршрут, спланированный из точки А в точку В, на самом деле при наличии течения приведет нас в точку С, обозначенную треугольником.

Рис. 3 Хотя судно при переходе держится курса 180°, мы видим, что его сносит к востоку вдоль линии АС. Эта линия называется курсом относительно земли (COG — Course Over Ground). Нанесите эту линию на карту, обозначив двумя стрелками.

КАКОВА РЕАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ?

Используя часовой промежуток времени для расчетов курса, скорости и течения, из составленной схемы мы можем извлечь дополнительную информацию, такую, как скорость движения судна относительно земли. Снова взгляните на рис. 3 и увидите, как это можно сделать.

1) Если бы судно двигалось из пункта А в пункт В на скорости 6 узлов без влияния течения, то за час пройденное расстояние составило бы 6 миль.

2) Отрезок ВС показывает снос судна течением за тот же часовой интервал. При скорости течения в 2 узла этот отрезок составит 2 мили.

3) Расстояние из пункта А в пункт С (путь, пройденный относительно земли) преодолевается за тот же самый час.

Поскольку все эти отрезки связывает единый часовой промежуток времени, у нас получился чертеж в масштабе. Следовательно, длина отрезка АС может дать нам скорость относительно земли. Измерьте отрезок линейкой или циркулем и приложите к шкале рамки карты. В нашем случае расстояние будет 7,2 мили, соответственно, скорость составит 7,2 узла.

Заранее рассчитав курс с учетом течения и ветра, до места назначения можно добраться быстрее

СЧИСЛИМОЕ МЕСТО СУДНА

Если во время перехода изначальные значения скорости и курса судна, а также параметры течения останутся неизменными, вы можете рассчитать дальнейшее местоположение судна и время, когда вы там окажетесь. Это полезно с позиций безопасности, поскольку позволяет заранее понять, устроит ли вас тот или иной маршрут.

Рис. 4 Рассчитать дальнейшее местоположение судна можно, либо продлив отрезок АС еще на час (7,2 мили), либо снова нарисовав фигуру из трех линий (курс без учета течения; направление течения; курс относительно земли) — так вы сможете оценить, что вас ждет в ближайшее время. На рис. 4 видно, что примерно на половине второго часа вам предстоит пройти в опасной близости от скалы. Возможно, будет лучше заранее сменить курс!

ВЕТЕР

Другим фактором, отклоняющим вас от намеченного маршрута, является ветер. Его влияние называют дрейфом, о наличии которого обычно судят, наблюдая за кильватерным следом судна. Если при неизменном курсе оставляемый след не выглядит прямолинейным, это может означать, что ветер отклоняет вас от намеченного курса (тогда как течение сносит кильватерный след с той же скоростью, что и лодку). Если вы заметили это, возможно, придется в ходе навигационной прокладки учитывать и ветер тоже.

Рассчитать дрейф, который зависит от многих факторов, включая дизайн яхты и ваши способности как рулевого, непросто. Однако в основном дрейф тем меньше, чем выше ваша скорость, так что многие владельцы скоростных моторных яхт вообще не утруждают себя включением этого фактора в свои расчеты. Но если уж ваш тип судна подвержен дрейфу, придется полагаться на опыт предыдущих переходов, чтобы судить о том, насколько нужно скорректировать курс.

РИС. 4
СЧИСЛИМОЕ МЕСТО
СУДНА



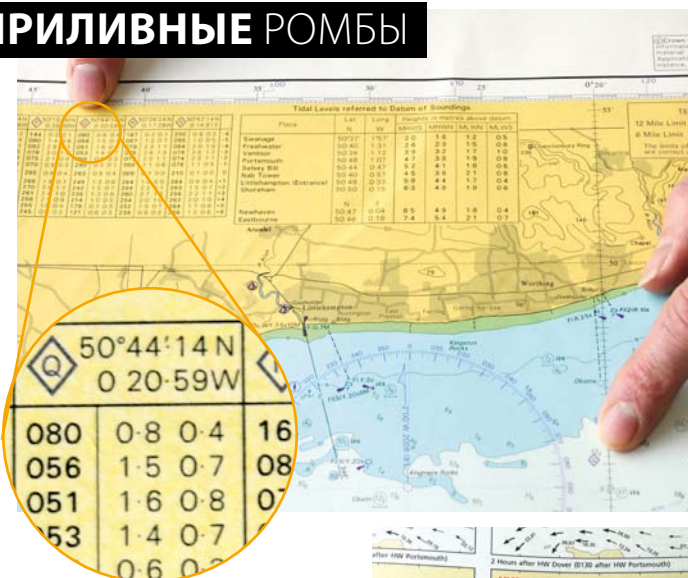
ВЫВОДЫ

В отличие от яхтсменов-парусников, владельцы моторных лодок более свободны в выборе направления движения, им проще планировать переходы, они меньше зависят от описанных обстоятельств. Но в любом

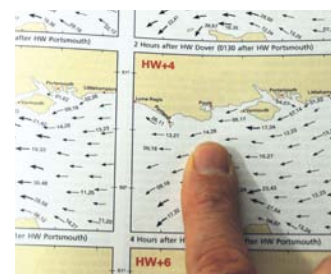
случае лучше заранее рассчитать курс с учетом течения и ветра, тогда до пункта назначения вы доберетесь быстрее и без приключений.

В следующем выпуске — несколько простых методов быстро и легко рассчитывать компасный курс. **МВУ**

ПРИЛИВНЫЕ РОМБЫ



Информацию о приливах обычно размещают на бумажных картах в виде приливных ромбов. В углу такой карты находится таблица, столбцы которой соответствуют данным для каждого ромба. Там указано направление течения на разных стадиях прилива (в зависимости от момента времени до или после наступления полной воды в порту отсчета). Еще две колонки показывают скорость течения в сизигийные и квадратурные приливы. Данные между этими временными точками необходимо интерполировать.



Как вариант, можно воспользоваться приливными атласами, которые выпускают для конкретных районов. Они содержат карты-схемы, где стрелками отмечено направление течения в разных точках. Возле каждой стрелки указывается скорость течения.



*Мой сын, учись — ученье свет,
А неученье тьма;
А жизнь на всё уж даст ответ,
По-своему, сама...*

Василий Курочкин, русский поэт-сатирик, 1865 г.

УЧЕНЬЕ — СВЕТ!

«В России все так управляют лодками?» — изумился Такаши Матсусе, когда на наших глазах на катере отдали швартовы — на течении и с выключенным мотором, а потом он двинулся из марины, оставляя за собой высокую волну. Нам оставалось лишь изобразить перед японцем удивление на лицах и приступить к занятиям.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Роман Романишин**

Свою академию (Yamaha Riding Academy) — так называются различные курсы безопасного вождения, которые проводит Yamaha Motors CIS — компания ввела в российскую практику уже более десяти лет назад, однако до сих пор они касались в основном наземной техники: мотоциклов, снегоходов и квадроциклов. Теперь настал черед «водного образования», ориентированного на повышение безопасности эксплуатации катеров с подвесными моторами и аквабайков. Думаю, всем известно, что удостоверение на право управления маломерным судном (права ГИМС) выдают человеку, более или менее знакомому с теорией



Матсусе-сан объясняет, как правильно работать с якорем

Узлы должны быть не только надежными, но и эстетичными



управления катером, однако его практические навыки почти всегда оставляют желать лучшего. Традиционное в такой ситуации обучение на собственных ошибках может стоить не только нервов, но и загубленной техники и даже жизни. Именно поэтому Yamaha стремится подготовить начинающих судоводителей так, чтобы они с первого дня получали удовольствие от своей лодки, не создавая аварийных ситуаций и уважая других участников движения на воде.

В Японии такая практика существует давно, и московское подразделение Yamaha пригласило Такаши Матсусе — ведущего консультанта компании по контролю качества и обучающим семинарам — провести первый цикл занятий по катерам, чтобы в дальнейшем организовать этот курс на базе всех российских дилеров.

Матсусе-сан — далеко не рядовой инструктор: он работает в Yamaha Motors Co уже 40 лет и испытал за это время более 1000 лодок, поэтому его опыт интересно перенять даже тем, кто за штурвалом не первый год.

Для проведения первого курса было выбрано очень удачное место: занятия проходили на базе костромского яхт-клуба «Правый берег». Рядом в Волгу впадает река Кострома, ширина акватории здесь достигает километра, а удобное положение и современные причалы яхт-клуба как нельзя лучше подходят для обучения. Учебный катер — 7-метровый Velvette 23 AS — был оснащен 4-тактным подвесным мотором Yamaha мощностью 150 л. с. с дистанционным гидравлическим управлением (без усилителя).

Не стоит путать «Академию безопасного вождения» со «Школой экстремального вождения» —

к экстриму на воде этот курс не имеет никакого отношения. Основная цель его — привить новичкам базовые навыки, научить грамотно выполнять основные приемы, начиная от вязания правильных узлов и заканчивая безопасной швартовкой. Во время занятий вас не станут перегружать теоретическими знаниями, а лишь напомнят некоторые важные, связанные с хорошей морской практикой основы, которые, кстати, изложены доступным языком в специальном иллюстрированном пособии. Не менее важно и то, что судно для занятий предоставляет организующий обучение дилер, а группа включает не более четырех слушателей — оптимальный вариант для работы на борту в паре. Для безопасности



Умение бросить конец человеку за бортом обязательно

Не стоит путать «Академию безопасного вождения» со «Школой экстремального вождения»

Хороший капитан предупредит пассажиров о маневре

во время нахождения обучающихся на катере Такаши Матсусе рекомендует по возможности активно использовать схему партнерства «капитан — помощник». Работа в паре во время отхода от причала, швартовки и других операций облегчает задачу капитана и снижает риск получить травму. Например, с подъемом якоря на лодке длиной до 10 м без электрической лебедки капитан может справиться в одиночку, но это не всегда безопасно. Поэтому в академии эту процедуру учат выполнять вдвоем:

помощник выбирает якорный конец, одновременно указывая его направление капитану, который, в свою очередь, ведет судно к якорю на малом ходу. Такой прием не требует больших усилий от помощника, обеспечивает контроль за положением

Во время движения важно правильно размещать руки на органах управления



При швартовке рукоятку удобнее держать у основания



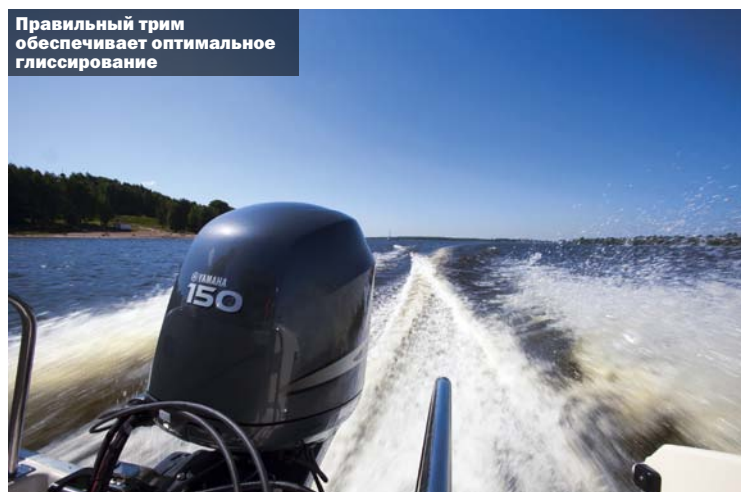
судна в непогоду и позволяет быстро принять меры, если вдруг человек оказался за бортом.

Отдельное внимание Yamaha уделяет общению капитана с пассажирами и стилю управления. Свойственная некоторым нашим водномоторникам манера, когда «ручка газа до отказа, а кто

не ухватился за поручень — я не виноват», в Японии, да и вообще в цивилизованном мире считается дурным тоном. Хороший капитан заранее предупредит пассажиров о маневре и по возможности постарается осуществить его как можно более мягко, чтобы находящиеся в лодке люди продолжали получать удовольствие, а не боролись с центробежной силой или инерцией. Японцы, ценящие красоту и изящество в окружающем мире, вообще призывают управлять катером мягко, без резких движений, если только того не требует ситуация. А что касается вязания узлов, то, в понимании Yamaha, узел должен не только работать, но и быть красивым. «Порой люди наматывают на небольшую утку невероятное количество петель, лишая других возможности ошвартоваться рядом, — поясняет Такаши Матсусе. — А для надежного закрепления катера на кнехте достаточно всего пары кольцевых шлагов и двух шлагов восьмерок».

Цивилизованный яхтинг складывается из подобных мелочей,

Правильный трим обеспечивает оптимальное глиссирование



КРУИЗЕРЫ YAMAHA

Yamaha Exult 36 Sport Saloon



Мало кто знает, что Yamaha Motors со уже достаточно давно производит не только моторы, аквабайки и небольшие катера, но также рыбацкие лодки и круизеры длиной более 10 м. Например, 12-метровый флайбриджный Exult 36 Sport Saloon обладает современной, во многом переключившейся с итальянскими лодками внешностью и оснащен двумя Volvo Penta IPS450 (330 л.с.). Хотя компания пока ограничивает продажи внутренним рынком, ценителям японского качества и поклонникам бренда есть из чего выбирать: в активе Yamaha шесть моделей длиной более 30 футов.

СЛЕДУЕТ ✓

- Уметь вязать три узла для швартовки (выбленочный, беседочный и узел для кнехта)
- Подготавливать и заводить подвесной мотор перед отходом от причала
- Правильно держать руки на органах управления катером и выбирать оптимальный угол откидки подвесного мотора (трим)
- Предупреждать пассажиров о совершении маневров
- Подходить к причалу на самой малой скорости, на которой лодка слушается руля
- Правильно использовать силу ветра и течения

НЕ СЛЕДУЕТ ✗

- Создавать волны в марине и рядом с маленькими (или работающими) судами
- Внезапно резко ускоряться и замедлять движение судна (кроме чрезвычайных ситуаций)
- Идти на высокой скорости без картплоттера (карты) в незнакомых местах
- Скапливаться на одном борту судна, провоцируя его опрокидывание
- Буксировать водные игрушки на скорости, превышающей 15 узлов
- Ходить рядом с пляжами и другими местами, где высока вероятность травмировать купальщиков

и дело здесь не только в мощности двигателя и максимальной скорости. Освоив простые приемы безопасного и культурного вождения, вы обеспечите себе и своим спутникам спокойствие и удовольствие от отдыха на воде. А поскольку культура поведения многих наших

соотечественников на водных дорогах, впрочем, как и на суше («права купили, а научиться ездить — не купили!») пока явно хромает, такая «Академия безопасного вождения Yamaha» может стать отличным дополнением в образовании любого яхтсмана. **МВУ**

BÉNÉTEAU SWIFT TRAWLER 34

ОДИН В МОРЕ ВОИН!

Иметь лодку с одним двигателем вместо двух не так уж плохо, особенно учитывая расходы.

С момента приобретения нашей Beneteau Swift Trawler 34 Blue's Away прошел год. Теперь, когда ее подняли из воды в марине Сванвик на реке Хэмбл, настало время осмыслить, что произошло на борту за этот период. Стоявшая на кильблоках лодка вполне походила на годовалую, однако аноды серьезно износились. Те из них, что были закреплены на транцевых плитах, теперь напоминали шайбы, а находившийся на руле анод растворился или просто отвалился вместе с крепежным болтом.

Я уже писал на страницах журнала, что всех нас немного беспокоило наличие у этой редакционной лодки всего одного мотора. Теперь, по прошествии времени, я понимаю, что причин для волнения не было, однако в тот момент отказ от повышающего надежность дублирования двигателей, когда при поломке одного не останешься посреди штормящего моря, казался большой проблемой.

На самом деле установленный на ST 34 двигатель Cummins мощностью 425 л.с. уже наработал без поломок и нареканий достаточное количество моточасов. Должен сказать, что мы серьезно относимся к ежедневным проверкам мотора и каждый раз, приезжая на лодку, проводим в моторном отсеке некоторое время, выполняя все необходимые процедуры.

Если у нас и были какие-то сомнения по поводу одного двигателя в самом начале эксплуатации Blue's Away, то они полностью испарились после получения первого счета за сервисные работы. На прошлой лодке Beneteau Monte Carlo 37 с двумя Volvo Penta D4 по 260 л.с. и транцевыми колонками сервис каждого двигателя и привода обходился в £ 500, что в сумме составляло аж £ 2000. Обслуживание нового Cummins в прошлом месяце стоило всего £ 326 со всеми налогами;



Сервисные работы на одном двигателе в четыре раза дешевле

Если у нас и были сомнения насчет одного двигателя Blue's Away, то они испарились после получения первого счета за сервисные работы

мы могли сэкономить еще больше, если бы не пришлось вызывать официального представителя Cummins для продления гарантии.

Что еще мы узнали за год эксплуатации Swift Trawler 34? Конечно, нужно научиться получать удовольствие от переходов

со скоростью на 10 узлов меньше привычной. Мы и раньше старались синхронизировать длинные и короткие переходы с приливо-отливными течениями, а для Swift Trawler 34 это стало еще более насущным. Обычно мы предпочитаем не развивать более 2800 об/мин, и

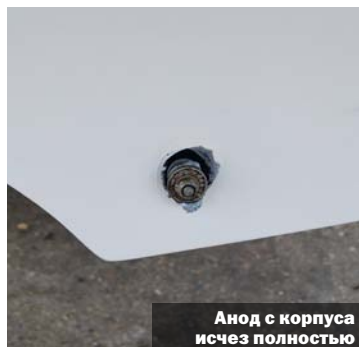
при слабом приливе это дает скорость около 18 узлов. При сильном встречном приливном течении уже приходится тащиться на 15 узлах. Ну очень медленно! Мы обнаружили, что на встречной волне Blue's Away ведет себя блестяще. Благодаря острому форштевню и развалу бортов в носу лодка форсирует волны без сляминга и содрогания корпуса. На попутной волне, наоборот, лодка чувствует себя менее уверенно и движется тяжело — не так, как наша старая Monte Carlo 37. Если бы мы могли что-нибудь изменить на борту, то, возможно, установили бы 12-дюймовый картплоттер.

Теперь Blue's Away снова вернулась на воду с блестящими бортами и справкой об отменном здоровье. А мы строим планы отправиться в этом сезоне по Каналу к Юго-Западным графствам и ждем не дождемся, когда уже отчалим.

Джэк Хейнс **IMBY**



Анод на руле растворился вместе с болтом



Анод с корпуса исчез полностью



Лишь аноды на транцевых плитах демонстрируют признаки жизни



Эксперт МВУ
Грег Копп
E-mail: editor@mbv.ru

ТЕХНИКА БУДУЩЕГО

Раскрываем возможности Volvo Penta IPS на тестовом судне Penta 80

Текст Антон Черкасов Фото Сергей Довгялло

Среди представленных этим летом на международном Военно-морском салоне судов можно было увидеть одну необычную лодку, привлекавшую к себе внимание посетителей. 22-метровое судно шведской верфи Wester не зря называлось Penta 80: его назначение — служить «платформой» для тестирования пропульсивных систем Volvo Penta IPS. Днищевые колонки IPS уже прижились на рынке прогулочных судов, и теперь шведы перешли к активному их продвижению на рынке профессиональных плавсредств. Компания «Вольво Пента Россия» выступила инициатором балтийского «турне» Penta 80 (модель PTA80), во время которого, кроме России, судно посетило еще пять стран для показа преимуществ IPS. А показать было что, и на лицах вернувшихся с мини-теста военных и гражданских специалистов читались изумление и восторг. За пять лет на PTA80 обкатали все варианты двигателей D9 и D11, теперь настал черед D13. На рекреационном рынке они известны по 900-сильным IPS1200, но для профессиональных приложений Volvo предлагает менее мощные (800 л.с.), но более надежные (класс 5) IPS1050, которыми и была

оснащена выставочная PTA80. Наиболее отчетливо преимущества IPS проявляются на лодках длиной от 12 до 35 метров; в этом диапазоне основные технико-экономические плюсы днищевых колонок: топливная экономичность, легкая швартовка, маневренность — хорошо известны. Однако IPS обладают и другими впечатляющими возможностями.

GPS-позиционирование

С IPS эта пока «экзотическая» функция реализуется легко. Гидравлические муфты не так сильно изнашиваются во время постоянного реверсирования при сохранении положения в пространстве (позиционирование), в отличие от механических муфт в угловых колонках. Мы убедились во время теста, что судно PTA80 способно оставаться в заданной точке при скорости течения до 3,5 узла с погрешностью в пределах длины корпуса (тест проходил в устье Невы). Точность позиционирования можно увеличить до 2–3 метров, но за это придется расплачиваться повышенным износом редукторов. Опция доступна для всей линейки IPS и активируется программным путем.



Разворот на месте

Традиционный разворот с двигателями «враздай» осуществляется на лодке с IPS так же, как и на судне с валами (винты колонок вращаются в разных направлениях), и круговой оборот на PTA80 занял у нас 40 секунд. Неплохо, но IPS может и лучше. Специальный режим fish mode, когда колонки «разводятся» (меняют свое положение относительно диаметральной плоскости), позволяет разворачиваться в два раза быстрее. Именно эта

функция обеспечила высокий спрос на IPS среди американских рыбаков, для которых возможность моментально повернуть лодку при троллинге, когда крупная рыба начинает ходить кругами, норвя запутать лесу вокруг надстройки, крайне важна. Вопреки ожиданиям, джойстик здесь не задействован и вся операция выполняется только с помощью рукояток управления двигателями. Fish mode можно программно активировать во всем модельном ряду IPS.

МНЕНИЕ: Важно понимать, что перед продажей IPS верфям наши инженеры проводят тщательную экспертизу каждого проекта судна. Цель экспертизы — убедиться, что конструкция судна подходит для установки IPS. Только тогда система обеспечит все заявленные преимущества. Наши коллеги из Швеции говорят так: «IPS хороша настолько, насколько хороша лодка, где она установлена». **Всеволод Гаврилов, директор «Вольво Пента Россия»**



МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

НАДЕЖНОСТЬ IPS



Время нынче
считается самым
ценным ресурсом

Маневр «часовая стрелка»

На фарватере мы увидели еще один «трюк», возможный с IPS, — движение лагом с одновременным поворотом судна вокруг внешней оси. Этот маневр востребован, когда при ветре и течении необходимо удерживать нос лодки строго в определенном положении по отношению к внешнему объекту (во время нашего теста это был навигационный буй). «Часовая стрелка» выполняется с помощью джойстика и, несмотря на кажущуюся сложность, на 22-метровом судне этот маневр смогли повторить даже те, чья рука впервые коснулась джойстика IPS. Динамику движения можно изменять чередованием режимов docking (до 1000 об/мин) и high mode



Пост управления РТА80 буквально напихиван электроникой

(до 1600 об/мин). В Европе подобные возможности маневрировать более всего оценили на судах, обслуживающих «ветряки», плавучие навигационные знаки, нефтяные платформы и другие объекты.

Ходовые качества РТА80

Говорить о скоростных возможностях этого судна сложно: комбинацию корпуса и пропульсивной установки нельзя назвать оптимальной. Но это и не было задачей: как известно, судно используют для испытаний новых моделей IPS. Именно поэтому палуба в корме непривычно свободная; два больших люка позволяют без труда менять силовые агрегаты в огромном моторном отсеке. Тем не менее в акватории залива мы оценили скоростные характеристики судна. Максимальная скорость РТА80 при полной загрузке (водоизмещение 36 т, 10 человек на борту) составила 28 узлов (2300 об/мин) — неплохой показатель для таких габаритов и массы. Результаты предыдущих тестов Volvo Penta с минимальной нагрузкой судна — 31,8 узла. Маневренные характеристики РТА80 на малом ходу уже вызвали удивление, однако и на высоких оборотах судно ведет себя неплохо. При входе в циркуляцию на полном ходу лодка плотно ложится на скулу (крен более 15°) и далее идет без сноса, как

автомобиль на треке. Падение оборотов незначительное (менее 100 об/мин), скорость снижается до 20 узлов, а диаметр циркуляции составляет примерно четыре длины корпуса (около 80 метров). В циркуляции корму не заносит, проскальзывание корпуса не наблюдается (угол килеватости 18°). Заодно измерили уровень шума.

На судне никто не занимался специально мероприятиями по его снижению, тем не менее показатели неплохие. На режиме 2180 об/мин (скорость 25,8 узла) шум в ходовой рубке достигал 71 дБА (дверь в кокпит открыта) и 68 дБА (закрыта). В носовой и кормовой каютах — 72 дБА, моторный отсек — 107 дБА (но там на полном ходу никто не находится).

На Военно-морском салоне была возможность посмотреть и опробовать разные суда: большие и маленькие, мощные, скоростные и... необычные. Наблюдая с берега за швартовкой всех этих произведений корабельного искусства, можно было увидеть, как быстроходные пограничные катера с водометами стремительно уносились от причала на скорости более 50 узлов, а вернувшись, тратили на швартовку почти столько же времени, сколько провели в море. Однако нынче время считается самым ценным ресурсом, и увеличивать экипаж только ради ускорения процедуры швартовки — путь не самый прогрессивный. Один из вариантов решения задач — насыщенные электроникой пропульсивные установки IPS. Но Volvo Penta пошла дальше, обеспечив при помощи этих систем возможность судоводителям совершать практически любые маневры в море или гавани. И если сегодня мы можем пользоваться такой совершенной техникой, то сложно даже вообразить, что ожидает нас в будущем.

В среде яхтсменов можно слышать мнение о том, что днищевые колонки по сравнению с валами являются «нежными» приводами и больше подходят для чистых морских акваторий где-нибудь на юге Франции, нежели для российских водоемов с топлями и не самой лучшей навигационной обстановкой. Если подойти к вопросу с технической стороны, то это утверждение оказывается не более чем мифом. Представьте ситуацию (вполне реальную), когда на крейсерской скорости стеклопластиковая яхта с валами налетает на плохо закрепленный буй со стальным буйрепом. Трос наматывается на винт, вырывает вал, за которым следует кронштейн и руль, приводя к потере водонепроницаемости корпуса. Похожий сценарий можно допустить при наезде такого судна на каменистую грядку: вероятность нарушения водонепроницаемости из-за того, что кронштейн или руль выломают часть корпуса, высока.

Конструируя IPS, инженеры Volvo Penta уделили вопросу особое внимание. Они создали математическую модель, описывающую эти процессы и позволяющую прогнозировать повреждения при ударах колонки (с разными скоростями, углами атаки и характером дна/подводного объекта), и провели десятки краш-тестов. В результате для днищевых колонок IPS определились зоны запрограммированного смятия; помимо того, при столкновении колонки срезаются прежде, чем происходит повреждение корпуса. В итоге судно сохраняет водонепроницаемость, а ремонт часто сводится лишь к установке новой «ноги», что может оказаться существенно дешевле восстановления корпусных конструкций.



МНЕНИЕ: РТА80 уже пять лет каждый день ходит в море в любую погоду — главное, чтобы не было льда. Балтийское турне — это возможность еще раз испытать двигатели и показать достижения Volvo Penta в создании пропульсивных систем. Интерес российских специалистов во время выставки был высок. Сначала люди не верили в возможности IPS, но, поработав джойстиком, покидали судно под большим впечатлением.

Нико Холм, менеджер тестового полигона Volvo Penta



Камеры ночного видения от Iris Marine

Новая линейка камер, дающих изображение высокого качества

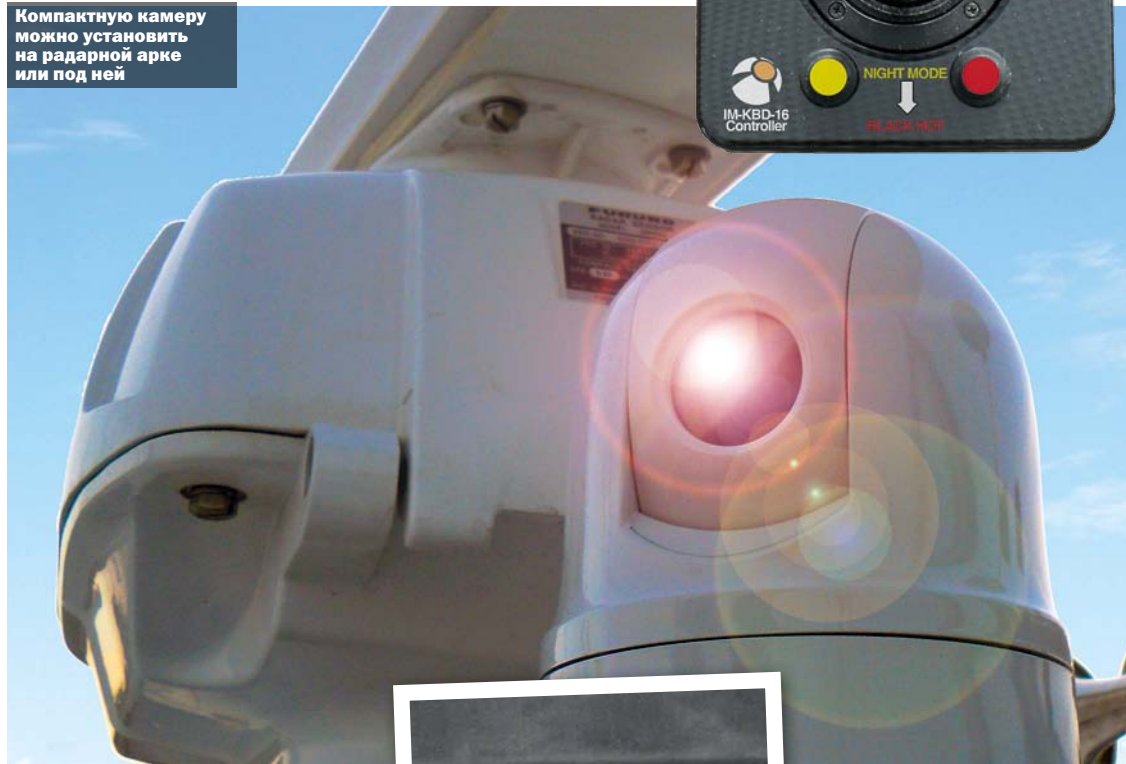
Компания Iris Marine представила ряд камер ночного видения по приемлемой цене. Базовая модель IM-PTZ-16 управляется дистанционно и для работы требует всего 0,004 люкса (свет от одной звезды), поэтому производители уверяют, что она способна функционировать почти в полной темноте. Прежние модели подобных приборов в таких условиях были практически бесполезными и для эффективной работы требовали инфракрасной подсветки.

Камера помещена во вращающийся водонепроницаемый корпус с габаритами 16×13 см. Устройство может поворачиваться на 360°, отслеживать сектор 90° и снабжено 30-кратным оптическим зумом.

Если необходимо повысить чувствительность камеры ночного видения, то Iris Marine предлагает еще и тепловизоры. Созданная на базе того же корпуса камера IM-PTZ-16t способна регистрировать тепловое излучение и позволяет видеть в полной темноте, когда усиление картинки не работает. Чувствительность прибора составляет +0,2 °C: этого достаточно, чтобы распознать навигационный буй на поверхности воды и даже определить гребни волн.

Камера обладает интересными возможностями, включая «сканирование» и «автоопределение», когда она мониторит заданный сектор и останавливается на захваченных объектах, значительно облегчая навигацию в ночное время. Камера имеет пять режимов («ночь», «туман», «марина», «день», «человек за бортом»)

Компактную камеру можно установить на радарной арке или под ней



и, в отличие от приборов с усилением изображения, может работать при дневном свете.

IM-PTZ-16t продается в четырех модификациях, с разной оптикой и разрешением. Кроме оптического увеличения, камера обладает 2–4-кратным цифровым зумом. Управлять всей системой очень просто с помощью джойстика или сенсорного экрана. Компактный корпус можно установить на радарную арку или под ней, а кабель подключается к видеовходу любого современного картплоттера, причем IM-PTZ-16t



Тестовые снимки в условиях почти полной темноты: человек за бортом и лодка на воде

работает как в PAL, так и в NTSC-режиме. Стоимость IM-PTZ-16 составляет £ 2160, а IM-PTZ-16t продается по цене £ 7494.

ИНТЕРФЕТ: www.boat-cameras.com

Литий-ионный аккумулятор Mastervolt

Легкая и компактная батарея превосходит свинцовые аналоги

Mastervolt запустила в производство 12-вольтный литий-ионный морской аккумулятор емкостью 320 Ач. В арсенале компании уже была линейка 24-вольтных батарей; 12-вольтная версия имеет такие же габариты, но вдвое большую емкость.

Разработку нового аккумулятора начали некоторое время назад в рамках законодательной инициативы Евросоюза по гибридным морским системам. Литий-ионные батареи давно монополисты в сфере

портативной электроники благодаря небольшому весу. Относительно большое количество циклов разряда-заряда и отсутствие эффекта памяти делает их оптимальными источниками энергии для гибридных судов, где условия диктуют размеры и масса. По габаритам, массе и сроку службы такой аккумулятор в три раза превосходит эквивалентную свинцовую батарею.

Крепкий корпус аккумулятора имеет надежные ручки, а сложная

электроника позволяет осуществлять ультрабыструю зарядку и разрядку. Он весит 55 кг и за 2000 циклов работы теряет 80% емкости. С помощью интерфейса MasterBus его можно подключить к бортовой системе, включая дисплеи MasterView. По заявлению компании, стоимость литий-ионных технологий снизилась на 20% благодаря возросшему спросу, однако цены до сих пор остаются с тремя нулями (£ 5070).

ИНТЕРФЕТ: www.mastervolt.com



Аккумулятор 12 В весит 55 кг

Энергия на борту

Тихая и компактная система энергообеспечения

Genverter M-GV 7i от компании с говорящим названием WhisperPower является простым и комплексным решением для обеспечения потребностей лодки в электричестве. Система состоит из комбинированного генератора на 3,5 кВт с переменной частотой, инвертора и зарядного устройства, выдающего 240 В переменного тока.

В генераторе используется маховик

с постоянным магнитом, что позволяет ему быть меньше и тише конкурентов. Трехступенчатое зарядное устройство подключено к гелевым и AGM-аккумуляторам WhisperPower.

Общая нагрузка генератора и инвертора составляет 7 кВт, хотя кратковременный пик может достигать 10 кВт при высоком начальном потреблении кондиционера и холодильников. Когда потребление энергии снижено, должно хватать аккумуляторов и инвертора. Генератор включается только для заряда батарей

или питания мощных потребителей переменного тока; когда необходимость пропадает, он отключается. При этом любое подсоединенное оборудование на 230 В будет продолжать работу без перебоев. Функция предупреждения о разрядке аккумуляторов не дает им полностью сесть и автоматически запускает генератор для заряда.

Возможные скачки напряжения компенсируются за счет «буферной» функции инвертора. В этом режиме он сглаживает любые пики, предотвращая возможный выход из строя ваших приборов.

Для 12-вольтовых систем 2 кВт дает инвертор, а генератор — 3,5 кВт, кроме того, доступен вариант для 48-вольтовых систем постоянного тока. С сентября компания начинает продажи фотогальванических ячеек, обеспечивающих дополнительное использование солнечной энергии. Стоимость Genverter составляет £ 10228.

ИНТЕРНЕТ: www.whisperpower.eu



Светильники идеально подходят для кокпита

Светильники Regulus

Удобное освещение для неудобных мест

Дизайнерская лаборатория Кристиана Гранде разработала компактные бортовые светильники на светодиодах под названием Regulus. Смысл в том, чтобы иметь возможность проводить свет в затрудненных для этого местах: кокпит, боковые проходы, навесы и зоны для загара. Светильники из силикона имеют прямоугольную форму, снабжены поликарбонатными линзами и мощными светодиодами. Мягкие липкие подкладки на внутренней стороне светильников позволяют крепить их прямо к трубам диаметром до 22 мм.

ИНТЕРНЕТ: www.forestiesuardi.it

СТРАННОВЕДЕНИЕ

К счастью, самостоятельно ковчег двигаться не может



СУДНО МЕСЯЦА НОЕВ КОВЧЕГ

Что это такое?

Это сооружение — копия ковчега, на котором библейский Ной спасался от Великого потопы. Судно 135 м длиной и 22 м шириной построено жителем Голландии Йоханом Хьюберсом с целью «восстановить приверженность людей христианству».

Как его построили?

Поразительно, но голландец построил его самостоятельно, иногда прибегая к помощи сына. Работа началась в 2005 году, а в 2008 году он купил стальную баржу, на которую погрузил ковчег. Надстройка выполнена из древесины сосны и кедра.

Есть ли на борту животные?

Чтобы придать ковчегу достоверный облик, Хьюберс «заселил» его парами чучел: так посетители могут ярче

представить себе библейский сюжет о Ное и грядущем потопе.

Может ли он двигаться?

Самостоятельно — нет, но, в отличие от библейского ковчега, для движения по рекам и каналам Северной Европы он использует помощь буксира-толкача. Возвышающийся на 13 метров над речными берегами ковчег вряд ли когда-нибудь выйдет в море, но первые тесты показали, что судно

обладает превосходной статической устойчивостью и обеспечивает хорошую защиту в проливной дождь.

Можно ли жить на борту?

Внутри не слишком много кают, зато оборудованы великолепные конюшни. Говорят, в будущем году ковчег прибудет в Лондон к Олимпийским играм. Поскольку номера в гостиницах уже разобраны, ковчег может стать неплохим вариантом.



Погода online на вашем картплоттере

GDL 40 загружает на картплоттер метеообстановку

Компания Garmin надеется отучить яхтсменов узнавать о погоде из телевизора или ноутбука, предлагая новый, основанный на мобильных технологиях сервис трансляции прогноза прямо на экраны картплоттеров или многофункциональных дисплеев (МФД).

Предоставляет информацию Digital Syclop — компания, основанная на заре развития мобильного интернета, являющаяся «дочерью» Garmin и разрабатывающая связанные с погодой приложения для смартфонов последнего поколения.

Выпускаемая Garmin аппаратная платформа GDL 40 Weather Receiver состоит из белой пластиковой антенны размером с половину грейпфрута, которая подсоединяется к любым картплоттерам или МФД по протоколу NMEA 2000.

После активации, если судно находится в зоне приема сети сотовой связи (обычно 10–20 миль от побережья), европейские яхтсмены смогут ощутить удобство доступности информации о погоде online, чем американцы с их спутниковыми сервисами пользуются уже не один год. Сюда входит метеорологический радар, скорость и направление ветра, температура на поверхности воды,



высота волн, местный прогноз, штормовые предупреждения и информация об ударах молний. Стоимость антенны и комплекта для установки составляет £ 199,9 и включает активацию на первый год (£ 9,99). На этом затраты не кончаются: абонентская плата за загрузку доступной информации составляет £ 4,99 в сутки.

ИНТЕРНЕТ: www.garmin.com



Круиз-контроль: новый автопилот для небольших катеров



Автопилот Raymarine для маленьких лодок

SPX-5R — отличное решение для спортивных крузеров и RIB'ов

Новый автопилот Raymarine SPX-5R создан для катеров водоизмещением до 3,5 тонн, что соответствует длине корпуса до 9 метров. В нем применен устанавливаемый на посту управления привод (монтируется на ось рулевого колеса), поэтому нет нужды врезаться в гидравлические трубопроводы или использовать обратную коммутацию на руле. «Мозг» системы составляет вычислительное устройство X-5 для расчета курса, расположенное под палубой или в рулевой консоли

и связанное с гироскопом, и AST (Advanced Steering Technology) — такое же программное обеспечение, как на старших моделях автопилотов.

AST «изучает» характеристики лодки и адаптируется к изменяющимся морским условиям, тогда как гироскоп смягчает сигнал индукционного компаса, обеспечивая лучшее управление и более точные данные для радара и картплоттеров. Стоимость полной системы составляет £ 1434.

ИНТЕРНЕТ: www.raymarine.co.uk

Серийный AIS для прогулочных судов

AIS класса «А» становятся доступными

Компания Digital Yacht нацелилась на рынок профессионального оборудования, создала подразделение Digital Deep Sea и выпустила линейку AIS для коммерческих судов.

Неудивительно, что первый продукт является AIS-транспондером класса «А» и называется CLA1000. Устройства класса «А» обязательны для судов водоизмещением свыше 300 тонн, но опциональны для прогулочных и коммерческих лодок. Владельцы многих из них разочаровались после установки относительно дорогих и сложных в управлении AIS Class A с малоинформативными по сравнению с устройствами класса «В» дисплеями.

Времена изменились, и Digital Yacht CLA1000, как и похожий Comar CSA300 (оба по сути представляют собой Poseidon A от компании SRT под другим брендом), является компактным устройством с легким управлением и невысокой, по сравнению с аналогами, ценой. За CLA1000 просят £ 2040, а Comar стоит £ 2250 — в среднем в 4 раза больше, чем устройство класса «В».

Преимущества класса «А» — более широкая зона действия, повышенный приоритет сообщений при перегрузке системы и интервал передачи в 2 секунды по сравнению с 30 в устройствах класса «В».

ИНТЕРФЕТ: www.digitaldeepsea.com



AIS Class A постепенно приходят в сегмент прогулочных судов

Больше, чем микрофон

Совместимая с Garmin карманная УКВ-рация

Отдать £ 350 за микрофон?! За эти деньги можно купить целых две или три УКВ-рации. Однако, по совести говоря, GHS 20i — гораздо больше, чем просто микрофон, да и в рознице устройство много дешевле, чем в прайс-листе изготовителя.

Этот беспроводный дистанционный терминал совместим с любой УКВ-радиостанцией Garmin 300-й серии, хотя вам для его использования придется обновить прошивку и приобрести беспроводный модуль GWN 20. Сделав это, вы обретете мобильность и сможете перемещаться с карманным терминалом по лодке,

используя все возможности главной судовой радиостанции. Как и у стандартного проводного GHS 10i, в новом микрофоне применяется двухдюймовый экран, а управление осуществляется кнопками

(программными и аппаратными) и вращающейся ручкой. GHS 20i может взаимодействовать с тремя карманными рациями, превращаясь в универсальную систему внутренней связи или многотерминальную УКВ-рацию. Стоимость GHS 20i в магазинах составляет менее £ 300 за первый микрофон и беспроводный адаптер, а второе и третье устройство будет стоить менее £ 200.

ИНТЕРФЕТ: www.garmin.com



Не отказывайтесь от здравого смысла

ЖИВИ СВОИМ УМОМ

ТИМ БАРТЛЕТ: «Умные» технологии — отличный инструмент. Но, пользуясь ими, мы зачастую забываем про здравый смысл.

Некоторое время назад я получил письмо от читателя, где он описывал серьезный, по его мнению, изъян AIS. «На моем картплоттере, — рассказывает он, — каждое посылающее сигналы судно отображается в виде серого

понятия, но ошибался, обвиняя в этом других и полагая, что дело в разнице между истинным курсом и направлением, в котором смотрит нос судна.

Представьте на минуту, что ваша лодка стоит на месте, а ее нос направлен на север. В полумиле по правому борту находится другое судно, идущее прямо на вас. Очевидно, что, если ничего не предпринять в этой ситуации, возникнет опасность столкновения. Но, предположим, вы начали движение. К тому времени, когда второе судно достигнет этой точки, вы уже уйдете вперед, то есть судно пройдет позади вас.

Чтобы столкнуться с вами, ему бы пришлось изначально двигаться в точку впереди вас. Именно так и происходило в случае с нашим читателем. Выясняется, он просто забыл о том, что его лодка тоже движется.

Самое интересное, что все мы живем в мире относительного движения. Мы учимся жить с этим с раннего детства: ловим мячики на школьном дворе, играем в футбол или теннис и ежедневно обновляем навыки, садясь за руль или перемещаясь с тележкой по супермаркету. Так почему, глядя на экран, мы часто забываем этот бесценный жизненный опыт и доверяемся бесконечным пиктограммам и акронимам?

Почему перед экраном жизненный опыт внезапно испаряется?

треугольника, вершина которого указывает направление движения. На длинных переходах наблюдать за треугольниками на экране одно удовольствие, особенно когда ни один из них не указывает на твою лодку». Затем читатель сообщил минимум о пяти случаях, когда он оказывался в опасной близости от судов, которые, судя по показаниям AIS, должны были пересечь его курс гораздо раньше. Проблема, на его взгляд, решается переключением режима AIS на отображение истинного курса вместо направления. Человек совершенно верно отметил, что проблема возникает из-за путаницы в двух различных

ЗНАНИЯМВУ

Мы знаем ответы на все вопросы



НЕ РАДУЖНЫЕ ПУЗЫРИ

*Поцелуй смерти или
излечимый недуг:
разбираемся
с явлением осмоса.*

Текст Джек Хейнс

Удаление поврежденного
гелькоута является частью
«лечения» осмоса

Что такое осмос?

Слово «осмос», способное нагнать страх на любого владельца лодки, на деле оказывается обычным научным термином, означающим естественный процесс перемещения молекул воды через полупроницаемую мембрану в раствор большей концентрации. Звучит безобидно, только на стеклопластиковой лодке такой мембраной является наружный слой гелькоута. Проходя через него, вода смешивается с растворимыми соединениями и образует раствор, молекулы которого слишком велики, чтобы выйти обратно через гелькоут-мембрану. В результате по мере накопления воды формируются маленькие очаги избыточного давления, приводящие к вздутию.

Но ведь стеклопластиковые лодки водонепроницаемы...

Это справедливо в отношении плавучести и непотопляемости. Однако наружный слой гелькоута, дающий красивую блестящую поверхность утолщенного к днищу стеклопластика, является в основном декоративным и практически не участвует в общей прочности судна. Известно, что гелькоут пронизан многочисленными микроскопическими порами, по которым мизерное количество воды медленно проникает внутрь; но это еще не означает, будто вы выходите в море в пластиковом решетке.

Что происходит, когда на лодке начинается осмос?

Молекулы воды проникают через микропоры гелькоута в ламинат, где могут вступать в реакцию с микродозами растворителя неполимеризовавшейся смолы или других составляющих. Они прицепятся к чему угодно — к мельчайшим частицам грязи, нерастворившемуся связующему и образуют раствор. Если взаимодействия не происходит, вода уходит обратно через гелькоут с той же скоростью, с которой поступала внутрь. Если же образовался раствор, связанная вода уже не может выйти через поры гелькоута, так как молекулы слишком велики. Чем больше воды поступает внутрь, тем выше давление, вызывающее появление пузырей.

Как узнать, что лодка поражена осмосом?

Когда вы поднимете лодку из воды, обязательно осмотрите корпус ниже



Со временем начинают появляться такие осмотические пузыри



Пузыри могут содержать зловонную жидкость



Пузыри надо срезать или использовать систему вакуумной сушки HotVac



Пузыри являются первыми видимыми признаками осмоса

Если осмос не «лечить», то корпус со временем может стать настолько мягким, что его промнут кильблоки

ватерлинии на наличие пузырей. Если вы их обнаружите, подцепите пузырь ногтем и примухайтесь. Осмотические пузыри обычно заполнены зловонной жидкостью, по запаху напоминающей уксус. Это уксусная кислота, образующаяся при взаимодействии воды с химическими веществами в ламинате. Если вы подозреваете самый неприятный диагноз, то лучше позвонить опытному сюрвейеру, который с помощью измеряющего влажность оборудования определит степень серьезности проблемы.

Если есть осмос, то лодке конец?

У осмоса ужасная репутация, и чаще всего это проявляется при продаже лодки. Некоторые суда спокойно живут десятком и более лет с осмотическими пузырями без особых проблем с обслуживанием или мореходностью. Им точно не грозит внезапное затопление и уход ко дну.

Если осмос не «лечить», то в худшем случае корпус со временем становится достаточно мягким — в него можно воткнуть нож, а если лодку поставить на кильблоки, то они могут попросту продавить корпус.

Какова вероятность появления осмоса?

К счастью, современные стандарты в судостроении настолько высокие, а материалы настолько качественные, что осмос уже давно не представляет собой столь масштабную проблему,

как раньше. Даже если на лодке есть признаки осмотических пузырей, это никак не смертный приговор. Осмос обычно протекает крайне медленно: на образование пузырей уходят годы, и проблема вполне устранима. Процесс начинается с момента спуска судна на воду, но в последующие тридцать или более лет серьезных последствий не возникнет, если, конечно, не были использованы неправильные материалы или серьезно нарушена технология.

Как «лечить» осмос?

Необходимо удалить гелькоут и, если нужно, стеклопластик снаружи до слоя, куда добрались пузыри. Открытую поверхность слегка отпескоструить, почистить и высушить. Для ускорения процесса это делают с помощью системы HotVac или в инфракрасном свете, во время сушки регулярно сдувая несвязанный растворитель с поверхности воздушной струей из шланга.

Когда подготовка завершена, первый герметизирующий слой эпоксидной смолы наносят в условиях контролируемой температуры и влажности. Затем шпатлюют, обрабатывают негрубой наждачной бумагой и шлифуют, чтобы поверхность стала гладкой. Потом наносят еще слой смолы до получения необходимой толщины и прочности.

Эпоксиламинирование одного или даже двух слоев стеклоткани перед

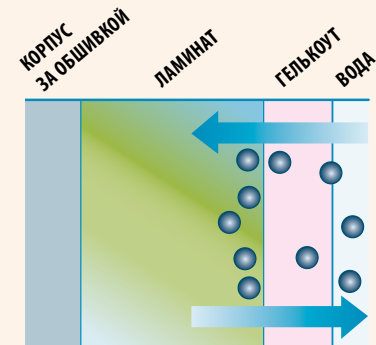
шпатлеванием обеспечит еще лучшую защиту от осмоса. Сюрвейер МВУ Джим Притчард рассказал, что ему ни разу не встречались повторные случаи осмоса на отремонтированных таким образом лодках. Избавление от осмоса — процесс простой и понятный, однако при этом достаточно легко все испортить и еще больше повредить корпус. Особенно критична сушка: инфракрасные лампы и обработка с помощью HotVac, где для удаления влаги используется вакуум и высокая температура, могут быть весьма агрессивны к корпусу.

Цены большинства компаний, занятых устранением осмоса, зависят от площади поверхности, которую необходимо обрабатывать. Ремонт маленькой лодки, конечно, дешевле, однако по удельным затратам картина получается иной. «Лечение» 30-летней 25-футовой лодки может стоить 50% от ее рыночной цены, тогда как обработка такого же 50-футового судна обойдется всего в 20%.

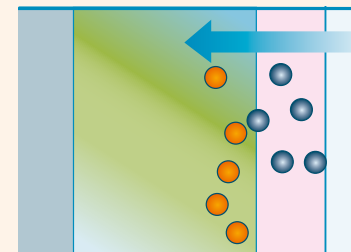
Как не допустить осмоса?

Самое простое, с чего стоит начать, — поднимать лодку из воды каждый год, чтобы корпус хорошенько просох. Четырех месяцев сухого хранения лодки вполне достаточно для выхода влаги из корпуса. Когда судно на берегу, установите где-нибудь на борту осушитель воздуха и расставьте вокруг тепличные обогреватели. Откройте люки и рундуки — это поможет ускорить высыхание, а также вымойте все места, где могла скопиться грязь, препятствующая испарению воды.

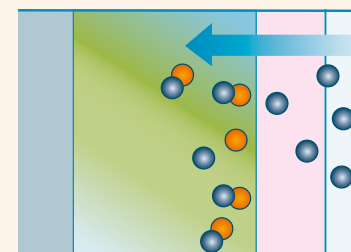
ПРОЦЕСС



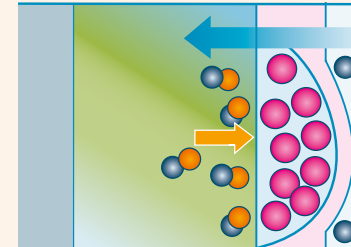
Вода свободно проходит сквозь гелькоут



Грязь и неотвержденные волокна в ламинате притягивают влагу



Молекулы воды связываются с частичками грязи и неотвержденным стекловолокном в ламинате



Пузыри возникают из-за возросшей плотности молекул воды вокруг частичек грязи и неотвержденного стекловолокна в ламинате

- Вода
- Грязь/неотвержденные волокна
- Раствор воды и грязи/неотвержденных волокон

Более серьезные меры — можно нанести на корпус новой лодки ниже ватерлинии эпоксидное покрытие, которое является в 50 раз менее проницаемым для воды по сравнению с полиэфирной смолой. Винилэфирная смола хоть и дорогая, но также является весьма эффективным барьером, когда применяется на стадии производства.

За свою карьеру Джим Притчард не встретил ни одной построенной с использованием эпоксидной смолы

лодки, у которой бы развился осмос. Из 6000 осмотренных им судов лишь на одном осмос был настолько запущен, что корпус можно было проткнуть шилом. Это лишний раз доказывает, насколько редко лодки действительно гибнут из-за осмоса.

Что еще провоцирует осмос?

Живущие в пресной воде лодки более подвержены осмосу, нежели те, что находятся в соленой. Чем теплее вода, тем выше скорость осмоса. Но все эти факторы менее значимы соблюдения правильной технологии изготовления корпуса на верфи. Хороший пример — парусные лодки одного производителя, на корпусах которых в метре друг от друга появлялись диагональные полосы пузырей. Причину выяснили: при разматывании рулона стеклоткани один ее конец оказывался на полу, где набирал влагу и грязь, спровоцировав возникновение осмоса. Даже мелкие детали вроде валиков для нанесения гелькоута, которые моют в ацетоне, способны многократно повысить риск развития осмоса.

Разные корпуса по-разному уязвимы для осмоса?

Корпус лодки может содержать много влаги, но это еще не осмос. Осмос диагностируется при осмотре гелькоута (именно для этого сюрвейеры соскребают антифоулинг во время работы). Большие пузыри заметить легко, но чтобы определить раннюю стадию осмоса, необходим опытный глаз. Более того, если лодка стояла на берегу, то корпус, скорее всего, высох, и пузыри исчезли.

Многое зависит и от конструкции корпуса. На обычном стеклопластике с гелькоутным покрытием выявить проблему достаточно легко. В случае с сэндвичевыми конструкциями ситуация усложняется. Если в таком корпусе обнаружена влага, то важно определить, находится она во внешних слоях ламината или во внутренней части — «сердечнике». При этом сценарии у корпуса могут быть серьезные проблемы, пусть не связанные с осмосом. Сэндвичевый корпус изготовлен из блоков пены или древесины бальсы, заформованных

Если на корпусе один-два пузыря или содержание влаги немного превысило среднее, некролог лодке готовить еще рано

между поясами стеклопластика. Проблемы появляются, когда вода попадает в зазор между блоками сердечника или накапливается в волокне бальсы. Попавшая в корпус в определенном месте вода может перемещаться по всей его длине. Следствие — высокая влажность, но, как уже говорилось, не обязательно осмос.

Если при изготовлении корпуса применены блоки из пеноматериалов, вода будет оставаться между ними и не проникнет в пористую структуру пены; в таком случае ее можно осторожно извлечь, не разрушая блоки. В случае с бальсой задача сложнее, поскольку влажная среда создает хорошие условия для роста и размножения бактерий, которые могут «въедаться» в древесину и нарушать ее целостность. Если дело дошло до этого, единственным решением будет снять наружные слои стеклопластика, извлечь и заменить разрушенный блок, а затем заново все заламинировать, что недешево. Именно поэтому большинство производителей отказались от бальсы в пользу пеноматериалов или твердого ламината ниже ватерлинии.

Определенное внимание необходимо уделить путям проникновения воды в корпус. Например, если вырезано отверстие для фитинга или трансдюсера, через него вода может проникать внутрь, и здесь необходима изоляция. Саморезы для крепления скоб, держащих трубы в трюме, также могут способствовать попаданию воды.

Сложно ли продать лодку с осмосом?

Не всегда так, хотя люди опасаются покупать такие лодки из-за связанных с этим негативных ассоциаций. Брокеры, с которыми мы общались, говорят, что если проблема очевидна и стоимость ремонта учтена в цене, лодку вполне возможно продать.

Как относятся к лодкам с осмосом страховые компании?

Майк Халберт из компании Pantaenius рассказал, что они не беспокоятся насчет осмоса, но при заключении договора обычно просят провести сюрвейерский осмотр лодок старше десяти лет. Для имеющих клиентов инспекция редко необходима, даже если возраст судна столь солидный.

Компания Haven Knox-Johnston практикует похожий подход, и Джон Макулэй, генеральный директор, говорит, что за 32 года работы в морском страховании он не встречал утонувших вследствие осмоса лодок. Компания не видит причин отказывать в страховке из-за осмоса, даже если инспекция выявила серьезный случай. Требуется только соблюдение рекомендаций сюрвейера.

«Единственное, что вызывает опасения, — это увеличение стоимости ремонта поврежденного корпуса, у которого к тому же есть и осмос, — говорит Джон. — Тогда мы можем попросить владельца оплатить часть возросших расходов».

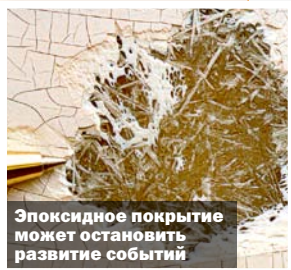
То есть шумиха вокруг осмоса надумана?

Все зависит от размера и степени повреждений. Если на корпусе появилась пара пузырей или содержание влаги немного превысило среднее, то готовить некролог вашей лодке рано. Необходимо заботиться о ней должным образом, проводить профилактическое обслуживание — и, скорее всего, она походит много лет, а вы не «попадете» на масштабный ремонт. При нарушении технологии или некачественных материалах осмотические изменения происходят гораздо быстрее, поэтому, если у вас есть сомнения, проведите сюрвейерскую инспекцию. Возможно, осмос, всегда нагонявший ужас на владельцев лодок, на самом деле не такой уж неукротимый зверь. **IMBY**

МНЕНИЕ СЕРВИСНОЙ КОМПАНИИ

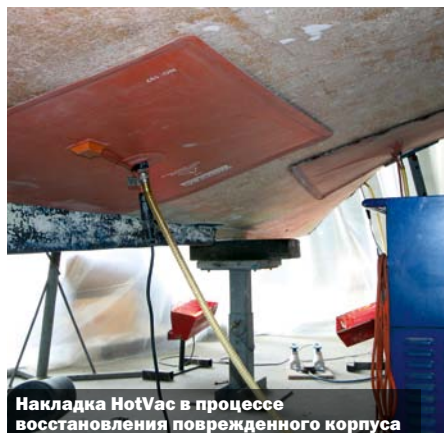
Лучшая первичная защита от осмоса — правильные технологии и хорошие материалы при строительстве. Однако вы можете также нанести на корпус защитное покрытие, формирующее твердый водонепроницаемый барьер. Чтобы достичь нужных результатов, поверхность следует тщательно подготовить. На новых лодках гелькоут надо хорошо очистить, используя обезжиривающие средства, удалить разделительный слой, используемый при

выклейке в матрице. После этого поверхность нужно отполировать, вымыть пресной водой и высушить перед покраской. На бывших в употреблении лодках следует удалить антифоулинг, вымыть корпус пресной водой и дать ему высохнуть. Любые маленькие трещины необходимо заполнить эпоксидной смолой и загрунтовать, прежде чем наносить покрытие. Если гелькоут в плохом состоянии, есть пузыри, то может потребоваться полная



Эпоксидное покрытие может остановить развитие событий

противоосмотическая обработка: удаление гелькоута, сушка корпуса (может занять до трех месяцев), а затем покрытие ламината гелькоутом заново для создания водоотталкивающего барьера. **Мэлт Эггерс, компания Hempel. (www.hempel.com)**



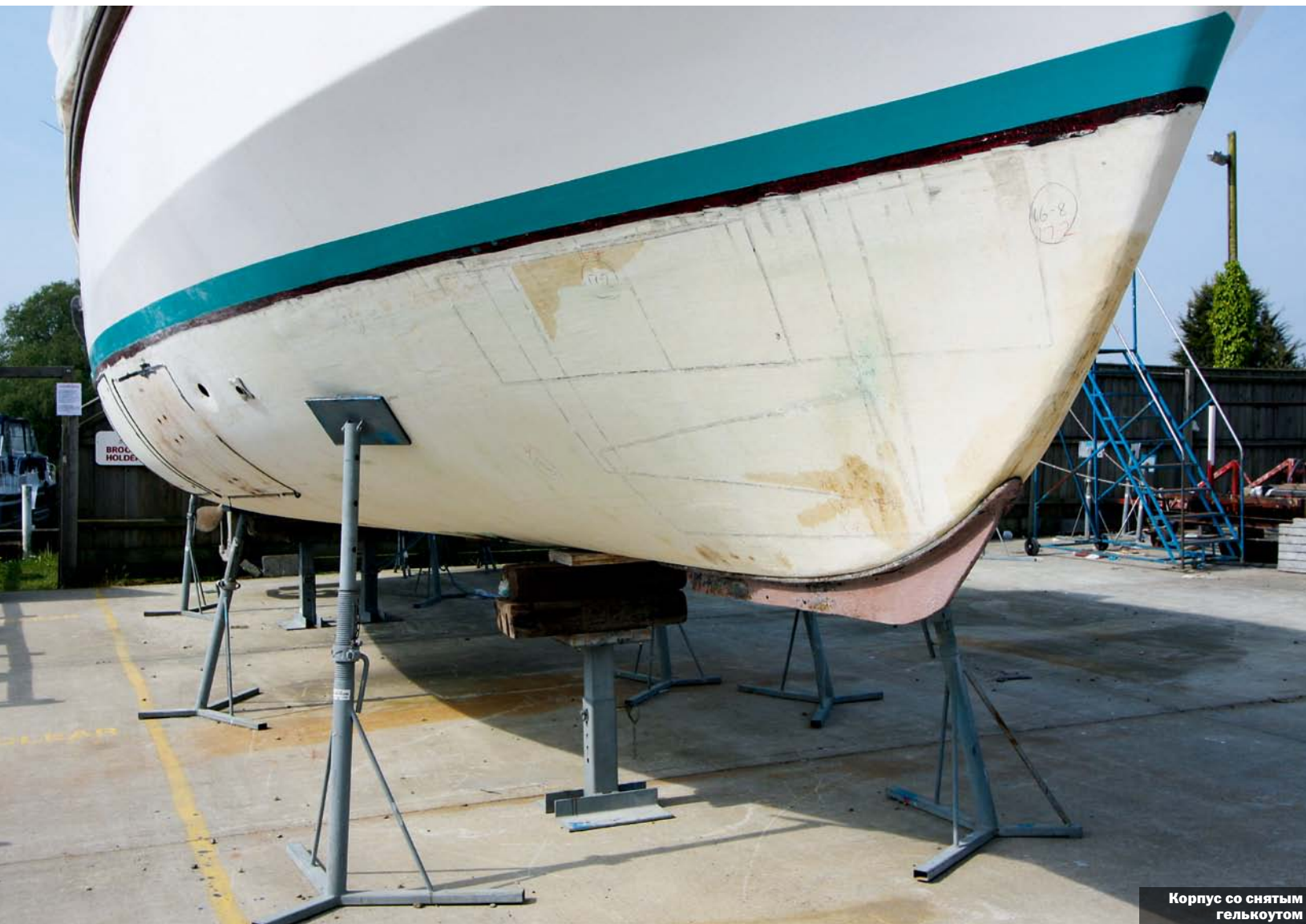
Накладка HotVac в процессе восстановления поврежденного корпуса



Система HotVac может быстро избавиться от осмоса



Температура и вакуум могут повредить корпус, поэтому работу должны выполнять профессионалы



Корпус со снятым гелкоутом



Для сушки корпуса применяются инфракрасные лампы

МНЕНИЕ СЮРВЕЙЕРА

Я работаю на Норфолкских озерах, и потенциальные покупатели часто обращаются с просьбой осмотреть лодки с пузырями на корпусе. Сложно сказать, что является причиной: возраст, низкое качество определенных лодок, теплая погода или пресная вода, в которой суда проводят целый год. Опыт показывает, что умеренное количество пузырей, особенно на старых лодках, редко негативно влияет на продажу. Типичное заблуждение, что корпус с пузырями сильно изношены или повреждены. Во многих случаях это не так.

За годы работы я inspected множество корпусов с различными типами пузырей и встретил крайне мало случаев серьезного ухудшения конструкции, неизбежно ведущего к разрушению корпуса. Если говорить о «лечении» осмоса, то мой опыт свидетельствует в пользу наибольшей эффективности системы HotVac, однако результаты могут различаться от случая

к случаю. Решаясь на ремонт, лучше дважды подумать о его стоимости по отношению к повреждениям, которые пузыри могут нанести в будущем. Конечно, проблему осмоса необходимо решать, однако первые симптомы вовсе не означают конец вашей лодки.

Стивен Трасс,
компания **Insight Marine Surveys.** (www.insightmarinesurveys.co.uk)



Сюрвейеры в состоянии оценить степень осмотических повреждений

ПРОВЕРЕНО МВУ

Тестируем яхтенное оборудование и снаряжение

ОЦЕНКА МВУ ★★★★★☆
СТОИМОСТЬ ★★★★★☆



Помимо основных секций, в сумке много полезных карманов

Сумка Helly Hansen

Стоимость £ 95

Баулы на колесиках незаменимы, когда вам необходимо, например, проделать путь от ленты выдачи багажа до припаркованного на дальней стоянке автомобиля. Но так ли они полезны на лодке, где свободное место всегда в дефиците? 90-литровая сумка HH Trolley, несомненно, способна вместить всю необходимую одежду и вещи для длительного круиза. Она качественно сшита из прочной нейлоновой ткани и снабжена широкими колесами большого диаметра. Внутренний объем сумки под клапаном на «молнии» разделен на две удобные секции. Сверху предусмотрены два глубоких закрывающихся кармана, позволяющих отдельно складывать мокрые или грязные вещи.

Выдвижная ручка убирается внутрь в специальную нишу с «молнией», а рядом имеется еще один аккуратный карман для всяких мелочей: ключей от машины, сотового телефона и пр. Сам по себе баул отличный, но, распаковав вещи, вам придется где-то его хранить. Хорошо, если в каюте окажется вместительный рундук под кроватью, в противном случае стоит поискать более компактную сумку. Джек Хейнс
[ИНТЕРНЕТ: www.hellyhansen.com](http://www.hellyhansen.com)

Защищенный телефон Outlimits DDS

Стоимость £ 191

Смартфоны сегодня встречаются на каждом шагу, но мобильники вроде Outlimits — устойчивые к падению с высоты, прочные (выдерживают нагрузку до 100 кг) и непроницаемые (стандарт IP57: пребывание на глубине метр в течение 30 минут) — редкие «звери». Выделяет этот телефон и функция SOS — при нажатии кнопки автоматически начинается набор заданного номера. Одновременно телефон может послать на тот же номер короткое (до 30 знаков) сообщение. Интересно, что SOS-сигнал способен активироваться после падения телефона, хотя эту функцию можно отключить. Многим яхтсменам преимущества SOS-связи не очевидны. Конечно, хорошо иметь на телефоне «красную» кнопку, но при

*«Убить»
этот
телефон
даже
в морских
условиях
непросто*

реальной опасности в море вы первым делом схватитесь за УКВ-рацию. В руководстве сказано, что кнопку SOS нужно удерживать две секунды, однако у меня она сработала после легкого удара самопроизвольно.

Но, задав интервал ожидания 10, 20 или 30 секунд, в течение этого времени вызов можно отменить. Outlimits явно преуспела в создании отличного, не боящегося воды телефона с двумя SIM-картами, что снижает расходы в роуминге.

Телефон не тонет, оснащен фонариком, крупные кнопки можно нажимать даже толстыми пальцами. Во время тестирования прием и качество связи в сети 3G

ОЦЕНКА МВУ ★★★★★☆
СТОИМОСТЬ ★★★★★☆



Телефон перенес все издевательства и доказал, что на него можно положиться

не вызвали нареканий. Я испытал прочность устройства: ронял на тиковую палубу с высоты двух метров, становился на него ногами, погружал на полчаса в ванну. Телефон перенес все издевательства и доказал, что даже в суровых морских условиях на него можно положиться.

Дэвид Марш
[ИНТЕРНЕТ: www.durrocomm.com](http://www.durrocomm.com)

Кулер Icey-Tek

Стоимость £ 140 за 56-литровую версию

Этот прочный термоизолирующий контейнер для съестных припасов позволит вам легко сохранить продукты свежими. Не требуя электроэнергии, кулер послужит хорошим дополнением к бортовому холодильнику. Если вы увлекаетесь рыбалкой, кулер будет незаменим для сохранения улова. Производители

заявляют, что заполненный льдом Icey-Tek сохраняет пониженную температуру в течение десяти дней благодаря хорошей изоляции стенок и крышки. Мы опробовали кулер в деле с тремя гелевыми аккумуляторами

холода, которые замораживали четыре часа: на борту они удобнее льда и сохраняют продукты охлажденными несколько дней.

Для любой лодки можно подобрать кулер нужных размеров. Вы можете выбрать форму контейнера, цвет и объем — от 25 до 760 литров. Транспортировка такого заполненного продуктами контейнера по силам двоим, так как

сам кулер весит 10 кг. Прямоугольные кулеры снабжены покрытыми пластиком веревочными ручками, все модели имеют крепкие петли, прочные застежки и пробки для осушения кулера и чистки.

За свои деньги вы можете получить двойную выгоду и использовать кулер на тендере в качестве сиденья (для некоторых моделей даже продаются подушки) или ступеньки, облегчающей подъем на борт невысоким людям.

Сью Годдард
[ИНТЕРНЕТ: www.coolboxesuk.co.uk](http://www.coolboxesuk.co.uk)



Продукты сохраняются в Icey-Tek несколько дней

Туфли Musto Porto Cervo

Стоимость £ 75

Благодаря отличной мягкой замше уличные топсайдеры Porto Cervo будут неплохо смотреться в шикарном яхт-клубе где-нибудь на Сардинии. Меня порадовал привлекательный внешний вид туфель, но расстроил бросающийся в глаза фирменный знак производителя на одной туфле, который не удалить. Без сомнения, Musto заменила бы его по требованию, но я ожидал от них лучшего контроля качества.

Новая подошва Musto GD360 хорошо сцепляется с сухой поверхностью, как и более ранняя версия Grip Deck, но превосходит ее, когда влажно, и особенно в поперечном направлении. Обильно обработанная моим любимым средством от дождя кожа не намокает, но вода попадает внутрь через швы и вставки из черного сетчатого материала.

Оценивать комфорт туфель можно только субъективно, однако лично мне они показались неудобными. Как человек, купивший одну за одной пять пар весьма уважаемых палубных туфель Musto и ежедневно их носящий (они крайне удобны), я обнаружил, что подошва Porto Cervo неожиданно жесткая. Стельки толщиной 3–4 мм должны улучшить ситуацию, но поддержка стопы все равно



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

недостаточная, и мне не удалось выработать подходящую для Porto Cervo походку.

Эти туфли также продаются в варианте из обычной синей или темно-коричневой кожи. Заказывая их по почте, будьте внимательны: покупая обувь Musto, я всегда беру на полразмера больше. **Дэвид Марш**
ИНТЕРНЕТ: www.musto.com



Подошва отлично сцепляется с мокрой поверхностью, но выглядит слишком жесткой

Поднос для кружек

Стоимость £18,45



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

Носить кружки с горячими напитками по яхте, если только в море не полный штиль, — занятие опасное, независимо от того, на какой палубе находится ваш камбуз. Проблема решается просто — это Muggi, поднос из вспененного полимерного материала. Он обеспечивает плотную фиксацию кружек в глубоких выемках с прорезями под ручки, обладает высокими термоизолирующими свойствами и не выскальзывает из рук, поэтому при качке его можно нести одной рукой, а второй держаться за поручни.

Материал подноса не впитывает влагу, хорошо чистится, не скользит на тике и стеклопластике, если в нем установлены полные кружки. Однако я дополнительно наклеил на нижнюю поверхность Muggi кусок нескользящего материала, чтобы обеспечить дополнительное сцепление пустого подноса с поверхностью. Другая важная особенность этого простого устройства — способность чуть дольше сохранять температуру напитков. Конечно, это не термос, но все же действие вспененной резины с закрытыми порами хорошо чувствуется (см. таблицу). Единственное, я не очень понимаю, почему производитель просит за поднос такие относительно немаленькие деньги. Однако вполне допускаю, что удобство Muggi наряду с целыми кружками и не обожженными руками того стоит.

Дэвид Марш
ИНТЕРНЕТ: www.muggi.co.uk



КИПЯТОК (измерено при 90 °C) после 5/10/15 минут

	5 мин	10 мин	15 мин
С Muggi	72 °C	67 °C	62 °C
Без подноса	68 °C	62 °C	56 °C

MARINETEK
СПБ

Сделано в России

ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ПРИЧАЛЫ MARINETEK НА РЕКАХ, ОЗЕРАХ И ВОДОХРАНИЛИЩАХ

- Деревянные понтоны на пластиковых поплавках
- Деревянные понтоны на бетонных поплавках
- Бетонные понтоны
- Освещение, сервисные колонки, лестницы для купания, буи, швартовные пальцы, утки и кнехты

от 1 890 Евро*
от 5 620 Евро*
от 10 000 Евро*

* 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



НАШИ ЯХТЫ

Делимся опытом эксплуатации

RX-870HT



ВОКРУГ ЛАДОГИ

Пробный поход на небольшой лодке по большому озеру перед путешествием в Стокгольм

Я давно пристрастился к универсальным и мореходным катерам типа RIB. Планируя покупку новой лодки, побольше, нежели те, что были у меня, я искал комфортный для нашего климата катер, способный на высокой скорости преодолевать большие расстояния. У меня уже был печальный опыт на Ладоге, когда отказал двигатель, после чего я пришел к выводу: лодка обязательно должна быть двухмоторной, мощной, чтобы легко преодолевать крутую метровую волну без снижения скорости, и при этом достаточно автономной по топливу. Выбор пал на RIB RX-870HT с двумя дизелями Volvo Penta и угловыми колонками, с кабиной и спальными местами, а также просторным кокпитом. Производители учли мои пожелания и оснастили лодку (как потом оказалось, впервые в мире!)

системой управления джойстиком, позволяющей ей двигаться с завидной маневренностью любым курсом, даже лагом. Испытания катера закончились прошлой осенью. Результаты обнадеживали: катер обещал быть быстроходным и экономичным, — и нам с приятелями не терпелось опробовать новый «корабль» в деле. Поэтому с началом навигации при первой возможности мы совершили пробный выход в Выборгский залив. Эмоции выплескивались через край. Не успели мы и глазом моргнуть, как оказались с обратной стороны полуострова Киперорт; уровень топлива при этом заметно не изменился. Потом мы вернулись к месту стоянки в Галерную гавань. В общем, для такого короткого выхода полный бак (1000 литров) не нужен. В моих планах был поход в Стокгольм, и в качестве тренировки мы решили пройти по любимому Ладожскому озеру. Маршрут с учетом Невы составлял примерно 610 км, что

сравнимо с расстоянием из Питера до Стокгольма (около 680 км).

Воскресным утром 12 июня мы втроем стартовали из Галерной гавани, а через час уже слушали поздравления с праздником от диспетчера на Кошкинском фарватере. Погода выдалась чудесная: почти полный штиль, солнце, тепло. Все располагало к праздничной трапезе. Задав моторам 3000 об/мин, (что соответствовало крейсерской скорости 35 узлов), мы затеяли завтрак, растянувшийся до выхода на траверз острова Коневец.

За этим чудным островом погода на Ладоге часто начинает резко меняться. Прогноз говорил о падении температуры и обильных осадках в северной части озера. Проходя Приозерск, мы вынужденно «зашнуровались»: застегнули тент и включили отопитель. Перепад температуры на 10 °C больше характерен для путешествия на самолете, нежели для плавания

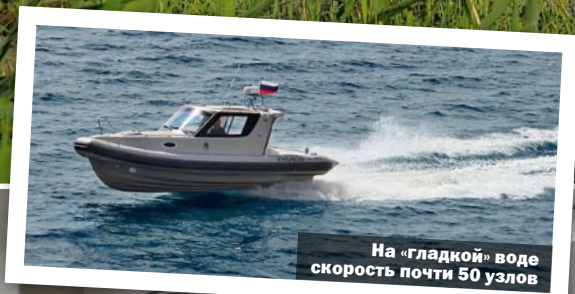
на моторной лодке. Обедать, по предварительному плану, нам следовало на Валааме, но выяснилось, что в этом районе ладожских шхер находится одна из «сестер» нашей лодки — RX-600 — с рыбаками, которым была необходима срочная «консультация». Встреча состоялась на траверзе мыса Куркиниemi и, как часто бывает, завершилась обедом и взаимной фотосъемкой.

Тем временем погода портилась: тучи оккупировали небо, пошли шквалики, и дождь не заставил себя ждать. Вот показалась Монастырская бухта — Валаам встречал нас морозящим дождиком и неприветливыми охранниками, категорически запретившими

Чтобы обойти Ладожское озеро по периметру, нам потребовалось менее 8 часов



Кольцо почти замкнуто: остановка «на уху» в Кобоне



На «гладкой» воде скорость почти 50 узлов

«Сиеста» перед Валаамом



Завтрак на траверзе о. Коневец (автор — слева)



Тепло осталось за кормой...

подходить к оборудованному пирсам. Швартовка к голому берегу не привлекла, поэтому мы легли в дрейф и, изредка шевеля джойстиком, устроили чаепитие. Путь продолжили по часовой стрелке теперь уже вдоль восточного берега Ладоги. Ветер стих, но сгустился туман, и тогда я включил радар: очень не хотелось встречаться с неожиданными плавающими предметами, пусть даже самоходными, а еще больше — снижать крейсерскую скорость. Вскоре прямо по курсу на расстоянии 25 миль появились две мощные засветки. Мнения звучали разные: это помехи или небольшие островки наподобие

Балта», уныло тянущихся к устью Свири. Признав практику чтения картинки полезной, мы стали обсуждать дальнейший маршрут. Варианта было два. Первый — зайти в «Кочергу» (залив Муrolахти), второй — отправиться в деревню Кобона, где нам обещали уха, если придем не поздно. Победила уха, и после острова Сухо и Суханевской банки, повстречав грузовые суда, которые попались нам еще утром в Неве, мы свернули на юг. Один из нас бывал тут раньше и уверял, что Кареджский риф, преграждавший прямой заход в Кобону, — вовсе не риф, а песчаная коса, в которой должен быть

проход. Эта лодка, как всякий солидный RIB, может двигаться по мелководью с фактической осадкой до 60 см, и, когда глубина стала быстро уменьшаться, я пошел на нос «глядеть камни». Надо сказать, вода оказалась достаточно прозрачной, чтобы видеть дно на глубине полтора метра. Так на минимальной скорости 6 узлов мы в течение получаса разглядывали этот самый Кареджский риф, который действительно оказался косою, по крайней мере на нашем пути. За рифом до Кобоны с теплым ветром и уютными берегами уже было рукой подать. Наш друг Володя, обещавший уха, посоветовал, что из-за погоды улов оказался неважным, и предложил взамен свиной шашлык. Однако вечерело, и, пожертвовав шашлыком, мы направились к дому. Впереди лежал Кошкинский фарватер, вход в Неву и... Всё, дома! Если посчитать общее время (без трапез), на замкнутый круг по Ладоге

На Ладоге желательнее иметь двухмоторную лодку

мы затратили почти 8 часов. В Галерной гавани компьютер показал расход топлива 375 литров. В этот раз мы уже не брали полный бак, а залили литров 700 — так, на всякий случай. Удельный расход топлива на крейсерской скорости 32–35 узлов составил менее 1,2 л/милю, что совсем недурно для райдера, и моя идея похода в Стокгольм обрела конкретные очертания. Оставалось только выкроить время. В Стокгольм мы отправились в июле, сразу после Военно-морского салона (где, кстати, компания Volvo Penta показывала мою лодку). Весь переход от финского пограничного пункта в Хапасаари до острова Сэндхамн занял всего 10 часов, но это уже другая история. **ОЛЕГ СЕМАНОВ, технический директор «Ростелеком».** МВУ



ПОСТРОЙТЕ СЕБЕ ДОМ НА КРИТЕ

PREMIUM REAL ESTATE SERVICES IN REAL ESTATE & CONSTRUCTION

Посреди ТРЕХ МОРЕЙ и ТРЕХ КОНТИНЕНТОВ...



WWW.NIMAXINVEST.COM

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
В СФЕРЕ ЭЛИТНОЙ НЕДВИЖИМОСТИ

КОЛЛЕКЦИЯ ЛУЧШИХ ВИЛЛ
ЦЕНТРАЛЬНО-ВОСТОЧНОГО КРИТА

ПОДБОР ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ
ПОД ЧАСТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

СТРОИТЕЛЬСТВО ПОД ЗАКАЗ
С ПОСЛЕДУЮЩИМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ
ГОТОВОЙ НЕДВИЖИМОСТИ

+30 6936 798360 +7 965 1379860
[FACEBOOK.COM/NIMAXINVEST](https://www.facebook.com/nimaxinvest)

NIMAX INVEST
BUILDING MANAGEMENT

GREECE, CRETE, 71601, HERAKLION, ARTEMISIA 119
TEL. +30 2810 331011, +30 28970 42006, +30 6932 909784

РЕКЛАМА



Corvette. 320

год **2003** Длина **10,9 м** Ширина **4 м**
Двигатели 2x Volvo penta **300л.с** Количество кают **2**
Моточасы **260** Спутниковое TV, DVD, камера заднего вида,
2x уровневая стерео система, генератор, отопитель.
Цена **300000 \$**

Санкт-Петербург
Т. 916-01-55

РЕКЛАМА

С НАМИ ЛЕГКО!



VOLVO PENTA

www.volvopenta.ru

Яхта Meridian 459

Длина габаритная: **15 метров**
Ширина: **4.37 метров**
Осадка: **1.17 метров**
Скорость максимальная: **36 узлов**
Пассажировместимость: **15 человек**
Число спальных мест: **6**
Двигатель: **Cummins (2x330л.с.)**
Год выпуска: **2007**
Местоположение – **Москва**
Работа двигателя – **450 мото часов.**



Идеальное состояние, напольное покрытие из палубного тика, навигационная система «Furuno» и многое другое.

ЦЕНА: **21 500 000 руб.**
Тел.: **8 (495) 210-13-68**

Яхт-транспорт - это искусство



SEVENSTAR
YACHT TRANSPORT



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

Морские внедорожники – непревзойденные в своем классе



Targa[®]

Targa 42/44
безальтернативный выбор

The 4×4 of the sea

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

УВЕРЕННОСТЬ В УНИКАЛЬНОСТИ!

«Aquador 32С» – флагман



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

Только у нас единство уникальных черт
современного дизайна:

- закрытый пост управления
- сдвижные боковые двери
- бортовые проходы
- VIP-интерьеры и отделка

Мы — элита скандинавского
судостроения!



Hallberg-Rassy

Семейная верфь, основанная в 1943 году



Hallberg-Rassy 54

Год постройки **2009** Длина **16,74 м** Ширина **4,70 м** Осадка **2,30 м** Двигатель **Volvo Penta 132 kW (179 л.с.)** Категория **A, Ocean**
Количество кают **4 (3 санузла)** Спальных мест **6** Паруса **Elwstrom EPEX** с гидравлическими скрутками. **Геннакер**. Полный комплект навигационного оборудования, радар, автопилот, спутниковая связь. Место стоянки **Словения** Цена **€ 915'000**



Hallberg-Rassy 372

Год постройки **2009** Длина **11,35 м** Ширина **3,6 м**
Двигатель **Volvo Penta D2 55** Количество кают **3**
Место стоянки **Швеция, российский флаг** Цена **€ 275'000**



Hallberg-Rassy 40

Год постройки **2010** Длина **12,4 м** Ширина **3,82 м**
Двигатель **Volvo Penta D2 55** Количество кают **2** Спальных мест **6**
Место стоянки **Турция, мальтийский флаг** Цена **€ 375'000**

ЮПАСОГ
marine



Fairline Phantom 48

Год постройки **2009 (модель 2010 года)** Длина **14,5 м**
Ширина **4,5 м** Двигатели **2 x Volvo Penta D9 575**
Место стоянки **Хорватия** Цена **€ 670'000**



Beneteau Swift Trawler 52

Год постройки **2009** Длина **17 м** Ширина **4,9 м**
Двигатели **2 x Volvo Penta D9 575** Количество кают **3** Топливный бак **4000 л** Место стоянки **Италия** Цена **€ 690'000**



Horizon Elegance 98

Год постройки **2008** Длина **30 м** Ширина **7,7 м**
Двигатели **2 x MTU 16V 2400 HP** Количество кают **5 + 2**
Топливные баки **17 400 л** Место стоянки **Франция** Цена **€ 4'500'000**



Horizon Elegance 68

Год постройки **2009** Длина **20,8 м** Ширина **5,8 м**
Двигатели **2 x MAN V12 1360 HP**
Место стоянки **Майорка, Испания** Цена **€ 1'690'000**



Minor 34 Offshore

Год постройки **2011** Длина **10,34 м** Ширина **3,4 м**
Двигатели **2 x Volvo Penta D4 300**
Место стоянки **Финляндия** Цена **€ 270'000**



Mochi Craft Dolphin 74

Год постройки **2005** Длина **22,6 м** Ширина **6,9 м**
Двигатели **2 x MTU 1522 HP** Количество кают **4 + 2**
Место стоянки **Испания** Цена **€ 1'900'000**

197022, Санкт-Петербург,
Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н,
+7 (921) 961 98 24 +7 (812) 702 47 70
info@jonacor-marine.ru
www.jonacor-marine.ru



NAV COM **Intellian**

МОБИЛЬНЫЕ СПУТНИКОВЫЕ СИСТЕМЫ

**ТЕЛЕВИДЕНИЕ И ИНТЕРНЕТ
КАК ДОМА**



РЕКЛАМА

подробная информация на сайте
www.navcom.ru

Эксклюзивный дистрибьютор по РФ: ООО «НавМарин», г. Москва, ул. Смольная, 63Б, ТВЦ «ЭКСТРИМ», офис 33,
тел./факс: (495) 981-2790, 984-2296, 780-3101, e-mail: info@navmarine.ru

Дистрибьютор по СЗФО РФ: ЗАО «ИЛАДА», г. Санкт-Петербург, наб. р. Мойки, 90, офис 308, тел.: (812) 740-1707, 740-1708, e-mail: info@ilada.ru

ATLANTIS | WE ARE OPEN



+7 495 940 77 14
e-mail: atlantis-rus@yandex.ru
www.atlantis-yachts.it

ATLANTIS
BY
AZIMUT | BENETTI



Experience
the fly

290 FLY | 2012

Длина: 9,43м
 Ширина: 3,00м
 Осадка: 0,73м
 Топливо: 400л
 Вода: 200л
 С. Мест: 2+2

Скоро в Москве!

340 FLY | 2012

Длина: 11,32м
 Ширина: 3,46м
 Осадка: 0,73м
 Топливо: 650л
 Вода: 330л
 С. Мест: 5+2

На верфи



Freedom
to fly



Mediterranean
style

390 FLY | 2012

Длина: 11,76м
 Ширина: 3,72м
 Осадка: 0,77м
 Топливо: 1000л
 Вода: 500л
 С. Мест: 5+2

На верфи

390 HT | 2012

Длина: 11,76м
 Ширина: 3,72м
 Осадка: 0,77м
 Топливо: 1000л
 Вода: 500л
 С. Мест: 5+2

На верфи



Mediterranean
hardtop



400 FLY | 2012

Длина: 13,50м
 Ширина: 4,16м
 Осадка: 0,80м
 Топливо: 1200л
 Вода: 450л
 С. Мест: 6+2

Скоро в Москве!

550 FLY | 2012

Длина: 17,15м
 Ширина: 4,80м
 Осадка: 1,00м
 Топливо: 2400л
 Вода: 500л
 С. Мест: 6+2

На верфи



700 RAPTOR | 2012

Длина: 21,95м
 Ширина: 5,25м
 Осадка: 1,16м
 Топливо: 2500л
 Вода: 1000л
 С. Мест: 6+2

На верфи

780 CRYSTAL | 2012

Длина: 24,50м
 Ширина: 5,80м
 Осадка: 1,30м
 Топливо: 5500л
 Вода: 1800л
 С. Мест: 8+2

На верфи



260 CRUISER | 290 FLY | 325 HARDTOP SPORT | 325 OPEN | 340 FLY | 350 HARDTOP COUPE | 385 HARDTOP SPORT | 385 OPEN

390 FLY | 390 HARDTOP | 440 FLY | 530 FLY | 530 HARDTOP | 640 FLY | 700 RAPTOR | 700 SKYDECK | **780 CRYSTAL**

THE ABSOLUTE WAVE 64



РЕКЛАМА

SPORT CRUISER 40-42-43-47-56 | SPORT YACHT 40-43-52-53-64-70 | FLYBRIDGE 40-43-50-53-70...

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



POWERED BY
VOLVO
PENTA

 www.absoluteyachts.ru
ABSOLUTE

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

Длина 7.31 м
Ширина 2.59 м
Mercruiser 8.2
HO BRAVO 3
430 (Hp)

AQUATECHNICA

Fairline 46 Phantom



Год	2006
Длина	14.02 м
Ширина	4.32 м
Осадка	1.12 м
Двигатели	2xVolvo - Penta 475 л.с.
Кол-во кают	3+1
Моточасы	350
Цена	350 000€
Местонахождение	Хорватия

AZIMUT 68S



Год	2008
Длина	20.65 м
Ширина	5.06 м
Осадка	1.58 м
Двигатели	2 X MAN 1360 л.с.
Кол-во кают	3+1
Моточасы	600
Цена	1 600 000€
Местонахождение	Москва

AZIMUT 70



Год	2011
Длина	21.62
Ширина	5.61 м
Осадка	1.63 м
Двигатели	MAN CR V12 2x1360 л.с.
Кол-во кают	4
Моточасы	-
Цена	2 200 000€
Местонахождение	Италия

AZIMUT 82



Год	2011
Длина	25.69 м
Ширина	6.2 м
Осадка	1.73 м
Двигатели	2 x CAT 1675 л.с.
Кол-во кают	4+экипаж
Моточасы	--
Цена	4 000 000€
Местонахождение	Италия

AZIMUT 78



Год	2011
Длина	23.70 м
Ширина	5.6 м
Осадка	1.79 м
Двигатели	2x Man 1550 л.с.
Кол-во кают	4+экипаж
Моточасы	--
Цена	3 500 000€
Местонахождение	Италия

Cranchi



Год	2004
Длина	12.99 м
Ширина	3.5 м
Осадка	0.87 м
Двигатели	2 x Volvo Penta D6 310 л.с.
Кол-во кают	1
Моточасы	300
Цена	265 000€
Местонахождение	Тверь

AZIMUT 55



Год	2007
Длина	17.51 м
Ширина	4.75 м
Осадка	1.23 м
Двигатели	2 x Catterpillar C12 715 л.с.
Кол-во кают	3+1
Моточасы	292
Цена	650 000€
Местонахождение	Юг Франции

Rinker 260CR



Год	2008
Длина	8.13 м
Ширина	2.59 м
Осадка	0.58 м
Двигатели	Volvo - Penta 5,7 Gi 300 л.с.
Кол-во кают	1
Моточасы	130
Цена	63 000€
Местонахождение	Черногория

Benetti Tradition



Год	2009
Длина	25.34 м
Ширина	5.8 м
Осадка	1.8 м
Двигатели	2x1570 MHP CAT C30
Кол-во кают	4+экипаж
Моточасы	650
Цена	5,900,000 €
Местонахождение	Хорватия

ARKLEY

450 000 EUR

CENTRAL AGENT



LÜRSSEN 2009 • 60 м • 15.5 узлов • 12 гостей • 6 кают



BEL ABRI

275 000 EUR

CENTRAL AGENT



AMELS 2010 • 52 м • 15.5 узлов • 11 гостей • 5 кают



МЕНЕДЖМЕНТ ЯХТ • УПРАВЛЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВОМ • КУПЛЯ-ПРОДАЖА • ЧАРТЕР

MANIFIQ

140 000 EUR

CENTRAL AGENT



MONDOMARINE 2010 • 41 м • 19 узлов • 10 гостей • 5 кают



SERAFIMA

130 000 EUR

CENTRAL AGENT



MONDOMARINE 2005/2010 • 40 м • 19 узлов • 10 гостей • 5 кают



İMPERIAL

Ermanno Palace 27 Boulevard Albert 1er, Monaco
МОHAKO +377 97 98 38 80 • МОCKBA +7 964 576 80 85
charter@imperial-yachts.com • www.imperial-yachts.com

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.

Sunseeker Predator 82, 2007

Длина	23.98 м	Двигатель	MTU12V 2000 M94
Ширина	6 м	Мощность	2 x 2400 л.с.
Осадка	1.44 м	Наработка	450 м.ч.
Каюты	4	Стоимость	2.600.000 EUR
Спальных мест	8		

Английский 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.

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.

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 DI-TA 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.

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

Azimut 68, 2001



Длина	21.6 м	Двигатель	2 X MAND12
Ширина	5.40 м	Мощность	2 x 1050 л.с.
Осадка	1.45 м	Наработка	1300 м.ч.
Каюты	4 + 1 crew	Стоимость	1.000.000 USD
Спальных мест	8 + 2 crew		

Российский флаг. Яхта находится в России.

Azimut 62, 2008



Длина	19.68 м	Двигатель	CAT C18
Ширина	5.06 м	Мощность	2x1015 л.с.
Осадка	1.5 м	Наработка	850 м.ч.
Каюты	4	Стоимость	1.250.000 EUR
Спальных мест	8		

Российский флаг. Яхта находится в России.

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	1050 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.

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.

N NORDMARINE

BROKERAGE

КОНСАЛТИНГ | ОЦЕНКА



Гулливеры и лилипуты

ПЭДДИ ТОМАС: Во время попытки побить мировой рекорд на маленькой гребной лодке возникла паника — прямо на нас шло огромное грузовое судно.

Владея 17-футовой лодкой Boston Whaler, я обычно не испытываю неудобств, когда приходится держаться в стороне от приближающихся кораблей. Однако в январе этого года мне пришлось оказаться в ситуации, когда границы зоны моего личного комфорта были нарушены. Я был одним из пяти членов экипажа Team Hallin — 40-футовой гребной лодки, находившейся в середине Атлантики во время попытки установить новый мировой рекорд. Подобное испытание подразумевает, что вахты сменяются каждые два часа днем и ночью, при этом три человека находятся на палубе, а вторая тройка пытается поесть и немного отдохнуть в крохотных каютах.

Их две, каждая высотой около метра: там можно только лежать или стоять на коленях. Ежедневная бесконечная рутина — гребля, еда, сон; у каждого из нас было по четыре подушки на сиденья — разной формы, чтобы не возникали «просидни». Когда спишь в условиях постоянной влажности, кожа неизбежно размягчается, норовят развиваться грибковые заболевания и болит зад. Поэтому, прежде чем упасть в койку, нам приходилось протирать тело влажной тканью, чтобы смыть соль и пот, очищать мозоли и ссадины дезинфицирующими растворами и подсушивать тальком, содержащим лекарственные препараты. Несмотря на все предосторожности, нам ежедневно приходилось докладывать друг другу о состоянии своих «пятых точек». Океанская гребля — занятие не для стеснительных и скромных!

Отвлекаясь от «просидней», скажу, что главную опасность в океане для гребцов представляют киты, корабли и падение за борт, причем ситуацию усугубляет психологическая усталость, неминуемо наступающая после 12 часов работы с веслом. Наш пищевой рацион предусматривал 6000 килокалорий в сутки и состоял из сублимированной пищи и сухих продуктов. Хотя это превосходит обычную норму в три раза, мы сильно потеряли в весе за счет жировых запасов и мышц.

Кроме того, лодка отдана на милость стихии: с попутным ветром все хорошо, но когда он стихает до пяти узлов, боевой дух начинает улетучиваться. Нашей задачей было во что бы то ни стало



Команда гребного тримарана чудом избежала столкновения с огромным грузовым судном

На переходе с Тенерифе к Барбадосу

продолжить грести и надеяться на попутный ветер и волну.

На шестые сутки 31-дневного путешествия с Тенерифе на Барбадос мы заметили по левому борту огромное грузовое судно. Легкая озабоченность переросла в серьезную панику, когда мы поняли, что оно изменило курс, направилось прямо на нас и окажется здесь через 10 минут. Наша лодка при скорости 3–4 узла не успеет уклониться от идущего на 13 узлах колосса. У нас на борту был активный радарный отражатель Sea-me и AIS, поэтому мы надеялись, что нас увидят, но полностью рассчитывать на это не могли. Я пытался выйти на связь по УКВ, но наткнулся на языковой барьер на другом конце, где речь сильно напоминала русскую.

Капитан принял решения, что единственный выход — запустить белую сигнальную ракету. Этот сигнал используется для предупреждения о возможном столкновении, хотя и не очень распространен. Мы захватили ракеты в последний момент на Тенерифе без каких-либо гарантий качества, к тому же по глупости хранили их в кормовой каюте: при постоянном попутном

Легкая озабоченность переросла в серьезную панику, когда мы поняли, что судно изменило курс и направилось прямо на нас

ветре — идея не лучшая. Я схватил ракету, отвернулся и дернул шнурок. Секунду спустя горящие ошметки попали на бедро женщины, сидевшей на носовой банке. Ощувив, что мое запястье тоже горит, я бросил ракету, которая продолжала гореть, погружаясь в океан.

К тому моменту судно замедлило ход и снова изменило курс, но команда ошибочно восприняла наш сигнал как просьбу о помощи. Издалека наш тримаран можно было принять за лишившийся мачты парусник. Судно прошло перед нами, развернулось, и на связь вышел говорящий по-английски капитан. Мы объяснили, что все в порядке, и они пожелали нам удачи в пути. Для нас было одновременно большим облегчением видеть уходящее судно и знать, что при необходимости нам оказали бы помощь. За последующие 20 суток мы не встретили в океане никого: переход занял 31 день и 23 часа, а мы улучшили мировой рекорд на 32 часа. **МВУ**

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



Надежные стальные моторные яхты-траулеры океанского класса длиной до 21 м 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.

Volkswagen Touareg.

Технологии будущего – победы настоящего



Реклама

Жизнь не похожа на ровную дорогу и настоящий мужчина должен быть готов к любому повороту событий. Деловые встречи или захватывающие путешествия – все в Вашей власти. Volkswagen Touareg – бескомпромиссное сочетание комфорта и выдающихся внедорожных способностей.

Добро пожаловать в команду победителей!

Узнайте у дилера свои специальные условия покупки Volkswagen Touareg



**Volkswagen* –
Официальный Спонсор
Сборной России по футболу**



**Volkswagen рекомендует
Castrol EDGE Professional**



Das Auto.

Дополнительная информация – по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441
и на сайте www.volkswagen.ru