

MOTOR BOAT & YACHTING

ЯХТА НОМЕРА WINDY 31 ZONDA

ZONDA полет нормальный



ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

- SUNREEF 114 CHE**
DARWIN 86
- GALEON 780 CRYSTAL**
PERSHING 74
- PRINCESS 60**
AZIMUT 40 FLY
- BOTNIA TARGA 32**
NORTHSILVERPRO 920
- ПИОНЕР К43**
HALLBERG-RASSY 64

МАРШРУТЫ И КРУИЗЫ

СЕЙШЕЛЫ
ГОНКОНГ
СРЕДИЗЕМНОЕ
МОРЕ



9 772077 823783 >

25
ОСЕННИХ
НОВИНОК



Карта Imperia –
это Ваша свобода.

*Владельцам карт Imperia доступны услуги целой команды профессионалов:
услуги Персонального менеджера, способного решить любой вопрос;
услуги консьерж-службы Imperia для исполнения любого желания;
услуги круглосуточной Службы Поддержки Клиентов;
услуги Финансового консультанта, готового
оперативно дать выгодный совет.*

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.



**РУССКИЙ
СТАНДАРТ
БАНК**

На правах рекламы. ЗАО «Банк Русский Стандарт», Генеральная лицензия Банка России № 2289 выдана бессрочно 19 июля 2001 года.





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

MCY 65



РЕСТАВРАЦИЯ

Monte Carlo Yachts 65 (MCY 65), родилась не только под счастливой звездой, но и с большой ответственностью: с этой лодкой, недавно ворвавшаяся на рынок, верфь Monte Carlo Yachts подтверждает сильные стороны своей концепции. Эта модель – вторая, но только в порядке появления, была впервые представлена на Каннской Международной выставке яхт и в Генуе, чтобы завоевать любовь, как клиентов, так и критиков.



DREAM YACHTS

Dream-Yachts –
Эксклюзивный дистрибьютор
Monte Carlo Yachts s.p.a. в РОССИИ



115054, Москва,
ул. Дубининская д.57, стр.4
+7 (495) 925-88-22

www.dream-yachts.ru

Monte Carlo Yachts 65: Рождённая под счастливой звездой



MONTECARLOYACHTS

Future, Classic.

Множество положительных предзнаменований сопровождали неизбежный дебют новой 65-футовой модели от верфи Monte Carlo Yachts, которая стартовала с семи наград, увенчавших премьерную модель верфи – MCY 76, признанной Лодкой 2010 Года.

Появление новой модели определенно не разочарует многих поклонников модели-предшественницы: Monte Carlo Yachts удалось предложить для MCY-65, те же оригинальные элементы дизайна и такие же многочисленные сверхсовременные инженерные решения, которые в совокупности и обеспечили успех MCY76.

Эстетические исследования, проведённые двумя такими суперзвездами дизайна, как Карло Нуволари и Дэн Ленард, наделили лодку вневременным, сразу узнаваемым стилем и придали ей сильное морское очарование с классическими элементами, которые умело переосмыслены в современном ключе. В результате, получился авангардный, но не экстремальный, вселяющий уверенность дизайн, и в то же время высоко инновационный. Мы можем, наконец, сказать: это стиль бренда Monte Carlo Yachts. Стиль, который проявляется как в общих обводах лодки, так и в её деталях. Среди них, к примеру, наиболее характерный благодаря высокому с плавным расширением нос, с отсутствующими поручнями. А так же иллюминаторы: оригинальный знак, почти лэйбл, который создан путем переосмысления классической формы BULL'S EYE.





РЕКЛАМА

МИРОВЫЕ ЛИДЕРЫ НА РЫНКЕ ЯХТ

ПРОДАЖА ЧАРТЕР МЕНЕДЖМЕНТ СТРОИТЕЛЬСТВО

МОСКВА (495) 786 05 55

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ (812) 961 98 24

www.edmistoncompany.ru

МОСКВА

ЛОНДОН

МОНТЕ-КАРЛО

НЬЮ-ЙОРК

АНТИБ

АФИНЫ

АБУ-ДАБИ



**Kokomo, 58 м,
Alloy Yachts**

МЕХИКО

МАЛЬТА

САН-ПАУЛУ

ШАНХАЙ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



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



**Windy. Безупречное сочетание
непревзойденного качества,
высокой скорости и комфорта.**



Windy
SPIRIT OF SCANDINAVIA

**Windy Group — официальный представитель Windy в России и СНГ
WWW.WINDY.RU**

Email: ks@windy.ru, info@windy.ru

Адрес: **107140, г. Москва, 1-й Красносельский переулок, д.3,**

Телефон: **+7(916) 643 18 84, +7(495) 221 12 19**



Страхование яхт и катеров

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



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

ЕДИНЫЙ ТЕЛЕФОН
(495) 956 55 55

www.ingos.ru

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*

КЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

Отшумели-отыграли осенние яхтенные выставки. Нам довелось побывать в Каннах и Монако, в Генуе, Саутгемптоне и — это уж непременно! — на московских боат-шоу. Репортажи об этих событиях и премьерных лодках, которых в текущем году было особенно много, вы найдете дальше. А здесь я хочу поговорить о другом: не о фактах, но об эмоциях.

От прочих европейских боат-шоу выставка в Каннах отличается в частности тем, что там проводятся тесты. В этом году «тестовая активность» яхтенных верфей и посетителей была на удивление высока. Большие и маленькие суда, минувя разводящиеся наплавные мосты, то и дело выходили из гавани в море и вскоре возвращались к своим причалам. Так что возможностей опробовать на ходу разные лодки было достаточно, чем мы, конечно, не преминули воспользоваться. Однако это скорее вопрос технический. А в отношении эмоций...

Погоняв по волнам на скорости свыше 50 узлов на открытом спортивном катере, я перебрался на солидную моторную яхту с флайбриджем и прошел на ней тем же маршрутом. Глупо сравнивать «адреналиновую» лодку с трехпалубным степенным «кораблем», способным сутками бороздить моря. Размерения, возможности, цена — все абсолютно разное. Но!.. Столь непохожие, эти суда способны доставить одинаковое удовольствие и своим владельцам, и гостям, даже если их визит на лодку недолог. Удовольствие от сопричастности могущественной стихии, от подчинения тебе тысячесильной мощности или дружбы с ветрами, от воли выбора курса, наконец... Эти эмоции невозможно измерить, трудно с чем-либо сравнить, зато легко ощутить. Для этого нужно не так уж много: лодка и первый шаг к ней, способный изменить вашу жизнь. Уверен, вам это может понравиться.

До встречи!



«Адреналиновая» лодка и солидная моторная яхта способны доставить одинаково большое удовольствие

Главный редактор
Зарий Черняк

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Princess 60 —
мировая премьера
в Саутгемптоне
с. 90



Расселл Куттс
и Кубок «Америки»
с. 168

Совершенно
непохожий
на другие города
Гонконг имеет два
названия и два
лица
с. 122



Несложные
приспособления,
чтобы избавиться
гребной винт
от пойманной
сети
с. 198

MOTORBOAT & YACHTING

№6 (12) Ноябрь–декабрь 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

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

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

Свидетельство о регистрации СМИ

ПИ № ФС77-38759 от 28.01.2010

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

Алан Харпер, Евгения Бакунова, Дмитрий Фетисов,

Элейн Бантинг, Брендан Льюис, Дмитрий Самойлов,

Петр Шестаков, Василий Киселев, Мария Попова,

Константин Молотов, Джон Мендес, Питер Каплен, Михаил Романов

Колумнисты

Антон Долотин, Борис Лашков, Дэвид Марш, Дэвид Кроссланд

Фотографы

Пол Вейс, Лестер МакКарти, Ян Питер Лене, Брендан Льюис, Дмитрий Фетисов, Trend, Максим Мармур, Матё Карлин, Филипп Холдер, Дмитрий Самойлов, Сергей Андреев, Михаил Романов

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

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

«Роспечать» Архангельск, ул. Попова, д. 18

«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

«Периодика-сервис» Пермь, ул. 1905 года, д. 35

«Пресса Поволжья» Саратов, пр. Строителей, д. 1, литер Г

«Прессмарк» Чебоксары, ул. Пристанционная, д. 7

«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.

CAPTURE THE DREAM.




INFINITELY AHEAD



Private Suite

AZIMUT
YACHTS
R U S S I A

www.azimutyachts.ru

Москва, Ленинградское шоссе 39, стр. 7 «Royal Yacht Club»
Тел.: +7.495.980.77.00

Самара, тел.: +7.846.378.04.50; Санкт-Петербург, тел.: +7.812.331.00.55
Нижегород, тел.: +7.831.415.05.05; Киев, тел.: +38.067.329.77.00

MOTORBOAT & YACHTING

№6 (12) Ноябрь–декабрь 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: Windy 31 Zonda, фото Jan Peter Lehne

Номер подписан в печать 25.10.2011
Отпечатано в Финляндии.
Типография Puna Musta Oy.
P.O.Box 99, Kosti Aaltosen tie 9,
Joensuu, 80140, Finland
www.punamusta.com

LAND ROVER
3 ГОДА
ГАРАНТИИ

RANGE ROVER EVOQUE

СИЛА ПРИТЯЖЕНИЯ



НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

УЖЕ В САЛОНЕ. ВСТРЕЧАЙТЕ!

ОМЕГА
премиум

Официальный дилер Land Rover

г. Санкт-Петербург,
ул. Школьная, 75

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



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

СОДЕРЖАНИЕ

Ноябрь–декабрь 2011



42



52

28 СО СТАПЕЛЯ

Sealine SC42; Sessa C32; Azimut 60; Beneteau Flyer Gran Turismo 49 & 49 Fly; Atlantis 58; Dominator 780S; Sealine C48, Beneteau Barracuda 9; Fairline Squadron 50; Jeanneau Presige 550 & 550S; Bavaria Sport 43 HT; Sunreef 60 Power; Monte Carlo 65; Linssen Range Cruiser 450 Sedan Variotop; Marex 270 Estremo

42 НОВЫЕ СУПЕРЯХТЫ

Премьеры боат-шоу в Монако:
*Carpe Diem; Yogi; Seven Seas;
Cakewalk; Lady Trudy; Imagine;
Numptia; Custom Line 124*



28

52 СОБЫТИЯ

Турне по крупнейшим осенним яхтенным выставкам Европы: Саутгемптон, Канны, Генуя

58 ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ

Дэвид Кроссланд учит использовать знания и опыт местных капитанов с острова Паксос; Дэвид Марш — о вопросах экономии при выборе типа двигателей; современное состояние европейского яхтенного рынка — комментарии Антона Долотина



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



128
96



72



140



78



84

64 ИНТЕРВЬЮ МВУ

Катальдо Апреа: «Идея каждой новой лодки сначала рождается в моей голове»

66 DARWIN 86

Алан Харпер — о первом эксплорере новой серии верфи Cantiere Delle Marche

78 БЕСЕДЫ НА БОРТУ

Дэн Ленард размышляет о яхтенном дизайне, красоте яхт и вдохновении

90 PRINCESS 60

Обзор семейной флайбриджной яхты, премьеры которой прошла в Саутгемптоне

102 ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ ЭКОНОМИИ

Уходим от европейского НДС

116 TARGA 32

Новая модель в линейке финской верфи Botnia Marin

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



PREMIUM YACHTS

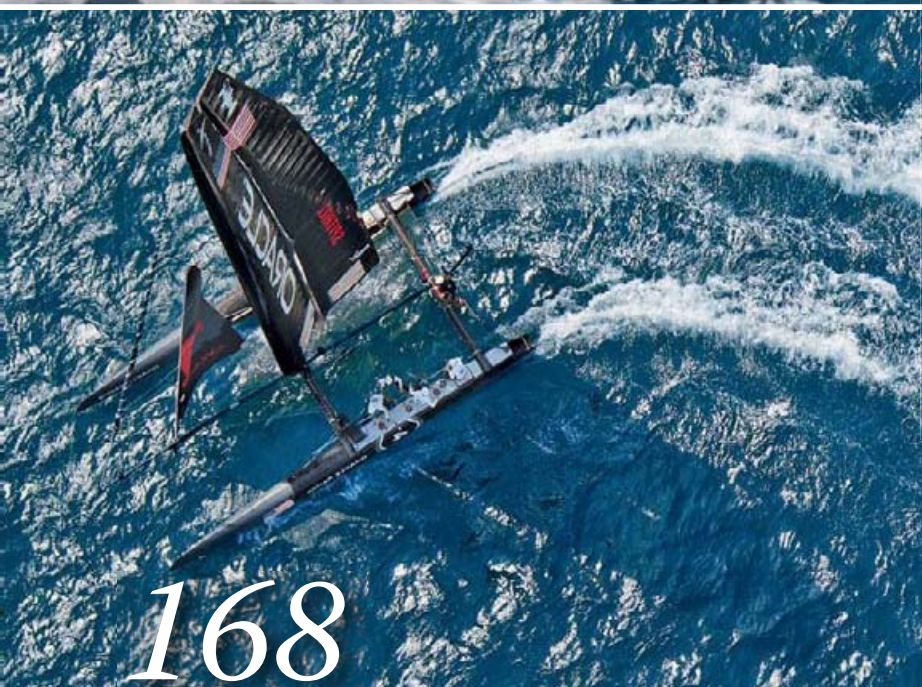
Эксклюзивный дистрибьютор на территории России и стран СНГ +7 (495) 741 0003 www.premiaryachts.ru



BOOST YOUR VISION



110



168



162

136 ПИОНЕР K43

Российская лодка для самостоятельного чартера и не только

154 SUNREEF 114 CHE

На борту одного из крупнейших в мире парусных катамаранов

178 ПОРТВЕЙН

История напитка, завоевавшего мир

184 ШКОЛА МВУ

Как добраться из точки А в точку В с учетом поправок на ветер и течения

188 КАТЕРА YAMARIN CROSS

Знакомимся с новыми алюминиевыми лодками финской компании Konekesko

190 РОЖДЕНИЕ ВИНТА

Как выглядит процесс производства гребных винтов

194 НАВИГАЦИЯ

Оптимизация работы AIS

196 МВУ РАССЛЕДОВАНИЕ

Откуда берется тик на наших палубах?



122

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

174



146



202

197 ЧТО ДЕЛАТЬ, КЭП?

Как вернуть упущенный якорь своими силами?

198 ЗНАНИЯ МВУ

Разбираемся с видами устройств для борьбы с намотавшимися на винт веревками

202 ПРОВЕРЕНО МВУ

Ручьятки Glendinning, тележка Easy-Motor-Toter и многое другое

204 ВТОРЫЕ РУКИ

Выбираем флайбриджный круизер стоимостью до £ 150 000

224 ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ

Операция по спасению моторной яхты, получившей пробойну в носу



194



Максимум
ПАКЕТ УСЛУГ

- Персональный менеджер
- Личный адвокат
- Бизнес-залы аэропортов, трансфер
- Карты высшей категории

(495) 786 8866 / 8 800 100 8866
www.alfabank.ru

Primus inter pares
Первый среди равных

A Альфа·Банк

Audi TDI®

Заправлен победой



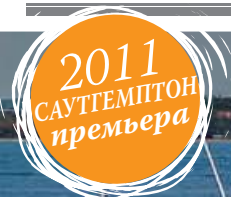
С 2006 года болиды Audi с дизельными двигателями побеждают в гонке «24 часа Ле-Мана». Для создания наших серийных автомобилей мы всегда используем этот бесценный спортивный опыт. Воспользуйтесь шансом лично испытать невероятную мощь двигателей Audi TDI®. Запишитесь на тест-драйв автомобиля Audi с дизельным двигателем у ближайшего дилера Audi.

www.audi.ru

Горячая линия Audi: +7 495 775 8888, 8 800 200 2333

* Ультра. ** Бош. *** Мале. **** Дизельное топливо.





ОСОБЕННОСТИ

- Стильный дизайн
- Великолепный кокпит
- Просторные светлые каюты

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 45 ф (14,00 м) **Ширина** 14 ф (4,48 м)

Двигатели 2xVolvo Penta D6 (370 л.с.)

Максимальная скорость 34 узла

Стоимость в Европе от £ 304 625

Sealine SC 42

Разработка новой модели SC42 для британской верфи Sealine стала примерно тем же, чем для музыканта — запись второго альбома после громкого успеха первого. Фантастическое спорт-купе Sealine SC35 и так сильно подняло планку ожиданий, а с учетом того, что новая модель гораздо крупнее (а значит, обязана быть комфортнее без ущерба динамике) — от Sealine требовалось почти чудо. И оно таки свершилось!

Кокпит организован почти гениально! Удивительно, почему этого не придумали раньше: бортовые проходы заканчиваются не в кокпите, а сразу позади поста управления. Теперь выбирать на нос судна гораздо безопаснее, заметно увеличилась — от борта до борта — зона отдыха в корме. При этом она сделана трансформируемой: из секций дивана и складного стола можно составлять разные ее конфигурации для различных целей. Если диваны разложить, а стол опустить, получится самый большой лежак для загара, когда-либо виденный на лодках таких габаритов. Загару способствует софт-топ — проем в крыше надстройки (ткань на жесткой раме), позволяющий открыть палубу целиком; боковое остекление тоже уезжает вниз при нажатии кнопки. А если погода

испортилась, то с такой «крышей» и кормовыми тентами лодку можно закрыть наглухо за минуту.

В центре кокпита две (!) стойки бара, куда можно установить кучу необходимого оборудования — от гриля и холодильника до выезжающего из ниши телевизора. Пост управления с двумя креслами расположен по правому борту, а по левому — еще пара кресел-шезлонгов на возвышении (выглядит необычно, но сидеть в них удобно). Внизу — салон с кухней, комфортабельная мастер-каюта в носу и обширная кормовая — для гостей или детей, где («фишка» Sealine!) три кровати могут сдвигаться, образуя любую комбинацию раздельных или двухспальных мест. Плюс — два санузла и отдельная большая душевая.

Сделанная на базе корпуса флайбриджной модели F42, спортивная SC42 обладает меньшим весом и более низким положением центра тяжести, что позволило сэкономить на мощности: здесь стоит пара Volvo Penta D6 по 370 л.с. с транцевыми колонками DPH вместо двух IPS600 по 435 л.с. с днищевыми. При этом скоростные возможности новинки оказались даже выше — 34 узла против 32.



Darwin

C L A S S

Новый морской вид



Рис. I. Мощный нос-форштевень способен легко расправиться с высокой волной



Рис. II. Хорошо развитый электронный мозг непрерывно контролирует массивный корпус во время длительных миграций



Рис. III. Характерные обводы стального корпуса способствуют плавному ходу и устойчивости

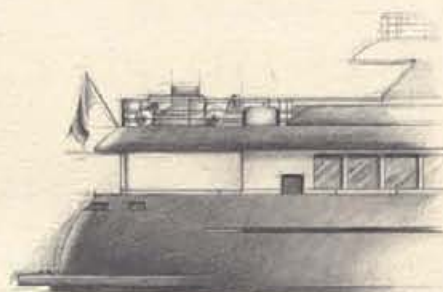


Рис. IV. Форма кормы обеспечивает скорость без потерь энергии на волнообразование



Рис. V. Darwin Class – уникальный представитель доселе неизвестного вида.

Cantiere delle Marche supports



fundación
Charles Darwin
foundation

www.darwinfoundation.org



CANTIERE DELLE MARCHE

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ В РОССИИ:

Premium Yachts

125212 Москва, Ленинградское ш., 39 стр. 7

Royal Yacht Club +7 (495) 741 0003

 **SERGIO CUTOLO**
CREATIVE NAVAL ARCHITECTURE


PREMIUM
YACHTS

2011
премьера
КАННЫ



Sessa C32

Прототип этой новинки от итальянской Sessa Marine показали еще в конце 2010 года на boat-шоу в Париже. Но по-настоящему Sessa C32 дебютировала только на каннской выставке в минувшем сентябре. Будущим владельцам этой небольшой стильной лодки нет нужды завидовать тем, кто обладает более крупными судами спортивной линейки Sessa: C35 или C38. Этот просторный,

светлый и эргономичный спортивный круизер дает достаточно комфорта на борту для четырех человек. Компактность также компенсируется высоким качеством и тщательностью отделки — ничуть не скромнее, чем на «старших» моделях: кожа, дерево, отличный текстиль — Sessa славится своими современными, но очень теплыми интерьерами. Мастер-каюта с огромной кроватью расположена

в центральной части корпуса; салон в носу, укомплектованный диваном и столиком, на ночь трансформируется в каюту. Достаточно опустить стол и вложить закладную подушку, чтобы получить еще одну двуспальную кровать. Также внизу расположены камбуз, немаленький для лодки таких габаритов санузел плюс отдельный душ. Но настоящий рай — наверху. Мощное цельное остекление

ОСОБЕННОСТИ

- «Вкусный» интерьер
- Светлый эргономичный кокпит

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 32 ф (9,75 м) **Ширина** 10 ф (3,00 м)
Двигатели 2xVolvo Penta D3 (200 л.с.);
2xVolvo GXi 5.0 (270 л.с.)
Максимальная скорость 34 узла
Стоимость в Европе от €145 000

надстройки делает пространство внутри очень светлым, а тканевый софт-топ на жесткой раме позволяет увидеть небо над головой. Sessa C32 оснащается на выбор двумя бензиновыми или дизельными (D3–200 с джойстиком) двигателями Volvo Penta суммарной мощностью до 540 л.с. с угловыми колонками, а на корме достаточно места, чтобы поставить там небольшой тендер.

Azimut 60

Эта 18-метровая новинка от Azimut Yachts — хорошо сбалансированное судно со всех точек зрения. Приличная скорость, много пространства для отдыха, высокий уровень приватности и сервиса для гостей. Последнее — благодаря каюте команды в корме (вход с транцевой платформы). Для работы экипажу нет нужды вторгаться в пространство, предназначенное для пассажиров.

Главная палуба спланирована в двух уровнях; там размещены пост управления (с пилотским креслом в диаметральной плоскости, что удобно), гостиная и столовая с камбузом напротив (также разумно). Внизу — три каюты, причем мастер-каюта на миделе отличается размерами и эффектной планировкой. Положение кровати под

углом 45° позволило сформировать здесь еще и отдельный уголок для отдыха — с диваном, креслом и столом. VIP-каюта в носу отличается большими горизонтальными иллюминаторами, а гостевая правого борта — возможностью поставить как раздельные кровати, так и двуспальную — места хватает.

Итальянцы никогда не делают ставку только на практичность и удобство: для них новинка не новинка без изменений в дизайне. В этом смысле Azimut 60 выделяется свежим интерьером и обновленной концепцией остекления надстройки.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 60 ф (18,28 м) **Ширина** 16 ф (4,95 м)
Двигатели 2xMAN R6 (800 л.с.)
Максимальная скорость 32 узла
Стоимость в Европе от €1 330 000



2011
премьера
ГЕНУЯ



ОСОБЕННОСТИ

- Просторный флайбридж
- Удобная планировка
- Интересная внешность

Авангардист?

«Квадрат стал элементом выражения не только ощущений живописных, но и других ощущений...»

Казимир Малевич
«Супрематизм»

Красный квадрат



Казимир Малевич
1915, Россия

Ассамбляж
Grande Champagne



Domaine des Broix
1987, Франция



Коньяк L'Oeuvre
2007, Domaine des Broix

www.loeuvre.ru

Эксклюзивно в фирменном магазине по адресу: Москва, Ленинградское шоссе, 67, тел. +7 (495) 458 42 31. www.kingroup.ru
Москва, Магnum, ул. Плошыха, д. 20/2, тел. (495) 970-16-97; Винум, ул. Пречистенка, д. 30/2, тел. (495) 775-23-05;
Лучшие вина мира, Кутузовский пр-т, д. 24, тел. (495) 937-65-16/15;
Винный погребок, Рублево-Успенское шоссе, д. 186, пос. Жуковка, тел. (495) 418-54-40.

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ
ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ



2011
премьера
КАННЫ

Atlantis 58

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 62 ф (18,89 м) Ширина 16 ф (4,89 м)
Двигатели 2xMAN (1200 л.с.)
Максимальная скорость 38 узлов
Стоимость в Европе от € 1 075 000

Итальянская верфь Atlantis Yachts, входящая в группу Azimut-Benetti, представила в Каннах новый флагман Atlantis 58. Несмотря на то, что Atlantis Yachts работает с серийными проектами, в компании всегда уделяли максимум внимания индивидуализации каждой яхты. Atlantis 58 не исключение: для лодки предусмотрено три различных варианта планировки нижней палубы: с тремя или двумя каютами (в последнем случае целесообразно добавить мини-салон, кабинет или фитнес-студию). Наверху можно выбрать открытую планировку или разделить салон и кокпит сдвижной прозрачной переборкой. В корме на выбор помещается большой гараж для тендера или каюта шкипера.

Также есть выбор цветов корпуса из широкой палитры оттенков; максимально разнообразны и материалы для отделки интерьера, вплоть до самых необычных. Яркий, современный, выполненный с безупречным вкусом интерьер всегда был сильной стороной всех яхт этой верфи.

Энергичные, даже хищные спортивные линии внешнего облика в сочетании с огромным прозрачным хардтопом неизменно привлекают внимание к Atlantis; новая лодка при длине 58 футов в своем классе выглядит и вовсе почти «инопланетно». А ее скоростные возможности — 38 узлов с парой двигателей MAN по 1200 л.с. — дополняют ощущения «космоса».

ОСОБЕННОСТИ

- Выдающийся интерьер
- Высокая скорость



Dominator 780S



Итальянская верфь Dominator в начале декабря готовится спустить на воду первый корпус моторной яхты Dominator 780S с абсолютно новым интерьером, разработанным верфью совместно с дизайн-бюро Team4Design под руководством Энрико Гобби. Основным отличием рестайлинговой модели является

новая концепция салона: он стал значительно просторнее и комфортабельнее. Во-первых, за счет оптимизации технического пространства по обоим бортам ширина салона стала почти на метр больше. Во-вторых, развернув камбуз на 90°, салон удалось еще увеличить и отделить от него главный пост



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 78 ф (24,00 м) Ширина 20 ф (6,05 м)
Двигатели 2xMAN/MTU (1360/1840 л.с.)
Максимальная скорость 30 узлов
Стоимость в Европе от € 3 931 000

ОСОБЕННОСТИ

- Больше пространства для отдыха
- Сертификация для чартера

управления. Технические новшества включают стабилизаторы качки на стоянке, светильники на диодах, что позволит покончить с проблемой вечно перегорающих лампочек, не говоря уже об экономии электроэнергии. Яхта была сертифицирована согласно требованиям МСА, что даст

возможность будущему владельцу предлагать судно в чартер крупнейшим агентствам. В совокупности новый интерьер, инженерные решения и технические новации ставят Dominator 780S по уровню комфорта и безопасности в один ряд с куда более крупными моторными яхтами.



Volkswagen Phaeton. Избранное

У нас с Вами много общего: самодостаточность и стиль, точность движений и требовательность к деталям. Бесспорно, благородство – удел избранных.

Volkswagen Phaeton. Ручная работа. Сделано в Германии.



Das Auto.

Дополнительная информация – по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441
и на сайте www.volkswagen.ru



Реклама



Volkswagen Phaeton. Избранное



Das Auto.

Дополнительная информация – по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441
и на сайте www.volkswagen.ru

Bénéteau Flyer Gran Turismo 49 & 49 FLY

2011
премьера
КАННЫ



ОСОБЕННОСТИ

- Гидравлическая платформа
- Роскошный интерьер
- Отличная маневренность

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 51 ф (15,60 м) **Ширина** 14 ф (4,30 м)
Двигатели 2xVolvo Penta IPS600 (435 л.с.)
Максимальная скорость 31 узел
Стоимость в Европе от € 449 000 (хардтоп); от € 466 000 (флайбридж)

Этот круизер от Bénéteau, уже номинированный на премию European Powerboat of the Year 2012, стоит внимания хотя бы потому, что сделан он «по мотивам» другой успешной лодки той же компании — Monte Carlo 47, но с дополнениями и новациями. В частности, лодка получила интерьер гораздо более

высокого класса и гидравлическую купальную платформу шириной 1,25 м (опция). Так же, как и ее предшественница, новая яхта выпускается в двух версиях: с флайбриджем и хардтопом. Предлагаются опции планировки нижней палубы: с двумя или тремя каютами (в обоих случаях будет два

санузла). Каюта шкипера не предусмотрена, зато в корме есть гараж для тендера. Еще одной интересной особенностью планировки можно назвать сильно увеличенный кормовой кокпит. Здесь он не «открытая терраса», дополняющая крытый салон, а полноценная зона отдыха, даже

превосходящая салон по размерам (10 м² против 9,3 м²).

Учитывая, что Monte Carlo 47 продемонстрировал весьма неплохие скоростные и маневренные качества с парой Volvo IPS600 (435 л.с.), Flyer GT49 вполне разумно оснастили той же пропульсивной установкой.

Bénéteau Barracuda 9

2011
премьера
КАННЫ



ОСОБЕННОСТИ

- Подходит для рыбалки
- Комфорт на борту

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 28 ф (8,78 м) **Ширина** 10 ф (2,98 м)
Мощность двигателей (макс.) 400 л.с.
Максимальная скорость 45 узлов
Стоимость в Европе от € 49 500

Barracuda 9 — новый катер с рубкой от французской Bénéteau — интересная находка для тех, кто под отдыхом на воде подразумевает преимущественно рыбалку. Несмотря на сравнительно небольшую длину (меньше 9 м), лодка располагает достаточным пространством как внутри, так и на палубе благодаря вынесенным на транец компактным и мощным подвесным моторам:

их мощь пригодится, когда нужно

быстро переместиться оттуда, где «не клюет», в «рыбное» место. На скорость также работают продольные реданы корпуса и поперечный редан, обеспечивающий вентиляцию днища.

Планировка лодки идеальна для большой компании рыбаков: два просторных, ничем не загроможденных кокпита (носовой и кормовой); широкие палубные проходы, позволяющие быстро и безопасно перемещаться по лодке. Опционально наверху можно организовать небольшой открытый пост управления. В качестве катера для уединенного отдыха на уикенд Barracuda 9 тоже не разочарует: в вашем распоряжении уютная рубка (высота 1,97 м), а внизу — двухместная каюта и санузел с душем.

2011
САУТГЕМПТОН
премьера

Sealine C48

Еще одна новинка от Sealine: авангардное купе C48 (или спортивный круизер с хардтопом) приходит на смену SC47. Несмотря на одинаковые корпуса, эти яхты, тем не менее, довольно сильно различаются внешне и технически. На прежней модели были следующие варианты моторной установки: два Cummins MerCruiser QSB 5.9 по 480 л.с. с днищевыми колонками Zeus или Volvo Penta IPS600 (2×435 л.с.). В новой модели осталась только

экономичная пропульсивная установка IPS600.

По свидетельству коллег из британского MBV, которые на днях получили возможность протестировать новинку, эта лодка длиной 51 фут легко разгоняется до 32 узлов. В числе других достоинств можно назвать отличные «манеры» в поворотах, низкий уровень шума, полное отсутствие «слепых» зон в рубке и невероятную простоту управления: небольшая

лодка так же послушна рулю, как легкий RIB.

Достаточно широкий корпус с объемной надстройкой обещает немало пространства внутри — и не обманывает. На верхней палубе — светлый салон с открывающейся «крышей» и прозрачной сдвижной дверью в кормовой кокпит. Внизу — три каюты («мастер» на миделе во всю ширину корпуса; VIP-каюта в носу и еще одна с кроватями-полками —

ОСОБЕННОСТИ

- Открывающийся хардтоп
- Стильный светлый интерьер

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 51 ф (15,55 м) Ширина 14 ф (4,48 м)
Двигатели 2×Volvo IPS600 (435 л.с.)
Максимальная скорость 32 узла
Стоимость в Европе от £ 392 000



ОСОБЕННОСТИ

- Огромный флайбридж
- Оригинальная планировка

Fairline Squadron 50

Еще несколько лет назад производители аналогичных по размерам (и даже меньших) яхт всеми силами старались спланировать на борту мастер-каюту во всю ширину корпуса. Такая планировка стала уже практически стандартом индустрии, когда британская верфь Fairline вдруг решительно от нее отказалась, выпустив модель Targa 58 с мастер-апартаментами в носу и парой идентичных гостевых кают на миделе. Решение оказалось настолько востребованным, что за 58-й

последовала Targa 50 с такой планировкой, и вот теперь — Squadron 50, дебютировавший в сентябре в Саутгемптоне. На вопрос «зачем?» ответить просто: такая компоновка нижней палубы позволяет не делить гостей судна на «VIP» и «не VIP» и обеспечивает одинаковый комфорт (в противном случае одним доставалась просторная носовая каюта, другим же приходилось довольствоваться более скромной у борта, иногда даже с кроватями-полками).

Хорошо получился и просторный салон: здесь не стали громоздить два стола (в гостиной и столовой), а отдали примыкающую к кокпиту кормовую часть под роскошный камбуз. При этом гостиную/столовую с диванами и регулируемым по высоте столом разместили в центре. От Targa 50 новый Squadron унаследовал не только планировку, но и другие остроумные решения, в частности, опускаемое на электроприводе боковое остекление надстройки

(опция) и удобную систему сброса/подъема тендера. Однако, в отличие от спортивной Targa 50, у Squadron есть еще и прекрасно оборудованный флайбридж, который подошел бы и лодке длиной футов шестьдесят. Самые большие флайбриджи в классе всегда были среди главных достоинств яхт Fairline, как, впрочем, и безупречные обводы корпуса, принадлежащие «перу» гениального дизайнера Бернарда Олесински.

2011
САУТГЕМПТОН
премьера

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 50 ф (15,31 м) Ширина 14 ф (4,47 м)
Двигатели 2×Volvo Penta (575–670 л.с.)
Максимальная скорость 31 узел
Стоимость в Европе от £ 622 000





ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

				СКОРОСТЬ, уз.	ОСАДКА, м.
Длина габаритная	17,2 м	2×Volvo IPS 600 (435)		32	1,3
Ширина габаритная	4,4 м	2×Volvo IPS 900 (700)		40	1,3
Запас топлива	2000 л	2×CAT C15 865 (Водометы - 2×Castoldi TD 400)		41	0,9
Запас пресной воды	500 л	2×ГТУ		70	1,1
Число кают	2 +1				



Скоростная моторная яхта «Пионер С54»

Сделано в России

РЕКЛАМА

ОСОБЕННОСТИ

- Обилие больших иллюминаторов
- Много места внутри
- Обширный список опций

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 58 ф (17,92 м) **Ширина** 15 ф (4,79 м)
Двигатели 2xCummins QSC 8.3 (600 л.с.)
Максимальная скорость 30 узлов
Стоимость в Европе не объявлена

Jeanneau Prestige 550 & 550S

Два довольно похожих друг на друга круизера от французской Jeanneau, изготовленных в одном корпусе и имеющих верхнюю палубу, относятся все же к разным типам. У 550-го флайбридж полноценный, с верхним постом управления, хорошо оборудованным баром и обеденной зоной. 550S — это спортивная версия «купе», у которой наверху устроен небольшой солярий с лежаком-шезлонгом. Соответственно, у первой модели расположенный палубой ниже кормовой кокпит защищен от солнца свесом флайбриджа, у второй

предусмотрен специальный выдвигающийся тент.

Компоновка обеих яхт идентична. На главной палубе — спланированный в одном уровне салон с камбузом при входе, обширной гостиной/столовой и постом управления. Дополнительный плюс спортивной модели — возможность открыть немаленький люк в хардтопе в дополнение к прозрачным потолочным иллюминаторам. На нижней палубе — три каюты, причем в мастер-апартаменты

шириной от борта до борта предусмотрен отдельный вход из салона. В корме — отдельная каюта шкипера.

Достоинства обеих лодок можно перечислять долго, как и читать список опций, позволяющих максимально индивидуализировать судно в зависимости от вкусов и потребностей: начиная с отделки и заканчивая навигационным оборудованием и кормовой платформой на гидравлике. Обе модели обещают и неплохую скорость (по расчетам она должна

составить 30 узлов). Как сообщают на верфи, новые двигатели Cummins QSC с днищевыми колонками Zeus идеально подходят для корпуса и обещают 20% экономии топлива по сравнению с классическим вальным приводом. Уже в ноябре Jeanneau собирается провести первую презентацию новых моделей на верфи, серийный же выпуск яхт начнется весной.



Bavaria Sport 43 HT

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 45 ф (13,83 м) **Ширина** 14 ф (4,41 м)
Двигатели 2xVolvo D6 (370 л.с.); 2xIPS500 (375 л.с.); 2xIPS600 (435 л.с.)
Максимальная скорость 34 узла
Стоимость в Европе от € 254 900

ОСОБЕННОСТИ

- Просторный удобный кокпит
- Легкое маневрирование

Спортивные круизеры год от года становятся все более... непростыми. Создается ощущение, что многие верфи позволяют своим дизайнерам «отрываться» на лодках именно этого класса, в результате чего появляются различные вариации затейливого дизайна и сногшибательных новаций. Осталось ли среди всего этого «передового разнообразия» место классическим спорткруизерам? Таким, которые отвечают изначально простым требованиям к судам этого

класса — обеспечивать много «места под солнцем» и удовольствие от управления лодкой?

Судите сами на примере новой Bavaria Sport 43 HT, которая оснащается на выбор транцевыми или днищевыми колонками. С парой Volvo IPS500 (375 л.с.) лодка легко выдает 30 узлов; с более мощными IPS600 (435 л.с.) — 33–34. На посту управления все на своем месте; просто опуститесь в кресло, снабженное bolsterом

и подножкой, — и руки сами ложатся на штурвал, рукоятки газа или джойстик IPS. Хотите солнца и ветра в лицо? Откройте большой софт-топ над кокпитом и заодно секции бокового остекления.

В кокпите — правильный баланс мест, где можно посидеть, полежать, пообедать и куда сложить нужные и лишние вещи. Есть хорошо оснащенный бар с холодильником, мойкой и грилем. Гаража для тендера, правда, нет, зато ширина кормовой

платформы решает вопрос его хранения. Платформу можно оснастить трапом-краном для спуска лодки или, что даже проще, гидроприводом.

Внизу — на выбор — две или три каюты, пара санузлов и небольшой уютный салон с камбузом. Везде высоко, и нет проблемы, куда сложить одежду и другие вещи.

Как видим, классика — она и есть классика! Место под солнцем ей обеспечено всегда.

2011
премьера
КАННЫ



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

Sunreef 60 Power

Компания Sunreef — один из крупнейших в мире производителей моторных и парусных катамаранов — анонсировала новую модель 2012 года Sunreef 60 Power. Судно сохранит основные черты популярной 70-футовой модели и станет ответом на пожелания клиентов получить все ее достоинства, но в более компактном виде (при ширине судна 8,5 м меньше проблем найти место в переполненных маринах, с чем иногда сталкиваются владельцы катамаранов).

Новая лодка, как и все катамараны Sunreef, рассчитана на долгие автономные путешествия: дальность хода без дозаправки — до 4000 миль в зависимости от двигателей. На лодку устанавливается пара моторов

ОСОБЕННОСТИ

- Большая дальность плавания
- Экономичность по топливу
- Выбор планировки и отделки



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 60 ф (18,90 м) **Ширина** 28 ф (8,50 м)
Двигатели суммарной мощностью
 от 600 до 1400 л.с.
Максимальная скорость 25 узлов
Стоимость в Европе от € 1 250 000

суммарной мощностью от 600 до 1400 л.с. При этом, в отличие от многих экспедиционных судов, сочетающих экономичность с невысокой скоростью, 60 Power способен разогнаться до 25 узлов при круизной скорости 20 узлов.

Поскольку верфь Sunreef Yachts работает в формате semi-custom, у заказчиков есть масса возможностей индивидуализировать оборудование, интерьер и даже планировку судна: от мастер-каюты во всю ширину надстройки с панорамным видом

до версии с максимальной пассажировместимостью, которая будет идеальна для большой семьи или чартера. При общей площади жилых помещений 118 м² вариантов разместить на борту от 6 до 10 гостей (не считая экипаж) немало.

Monte Carlo 65

ОСОБЕННОСТИ

- Богатая базовая комплектация
- Узнаваемая внешность
- Инновации за разумные деньги



2011
преьера
КАННЫ

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 65 ф (19,68 м) **Ширина** 17 ф (5,20 м)
Двигатели 2xMAN V8 (1000 л.с.)
Максимальная скорость 31 узел
Стоимость в Европе от € 1 500 000

Прошел всего год с тех пор, как молодая итальянская компания Monte Carlo Yachts, в которую инвестировал судостроительный гигант Bénéteau, дебютировала на каннском боат-шоу со первой моделью MC 76. Собрав за это время щедрый урожай наград, Monte Carlo представила очередную новинку, на этот раз — 65-футовую.

Несмотря на меньшие размеры, лодка унаследовала от «старшей» модели ее инновации и стиль. При производстве корпусов применяется вакуумное формование, широко

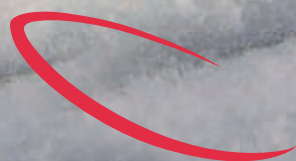
используются карбон и кевлар, а модульная сборка интерьера позволяет упростить монтажные работы на борту.

Звезды дизайна Карло Нуволари и Дэн Ленард, переосмыслив классические элементы в новом ключе, обеспечили обеим моделям Monte Carlo узнаваемую внешность (большие открытые палубные пространства в носу и корме; характерный расширяющийся нос; португальский мостик; оригинальные иллюминаторы; отсутствие релинга).

MC 65 получила выбор планировок и богатую базовую комплектацию, многие позиции которой большинство верфей включают в списки опций (сенсорные дисплеи управления оборудованием, спутниковые антенны, тик на палубе). В «комплект» входит и карбоновый открывающийся хардтоп, который защищает от солнца просторный флайбридж, где достаточно места не только для отдыха, но и для тендера (вместо гаража в корме — двухместный отсек экипажа).

Для пассажиров стандартная планировка предусматривает три (но какие!) каюты и столько же ванных комнат (назвать их санузлами нельзя!). Отдельно надо сказать об интерьере: на MC 65 он сдержанный, элегантный и... да просто роскошный. Верфь не экономит на материалах: кожа, дерево, мрамор, ткани Armani Casa и Rubelli. И все это — за вполне разумные деньги: возможность снижать издержки дает альянс с производственной мощью группы Bénéteau.

MAESTRO 66 : теперь больше



apreamare

since 1849

Богатые традиции
приносят отличные плоды

Apreamare RUSSIA - Tel +7 495 74 888 60 - info@apreamare-boats.ru - www.apreamare-boats.ru

Linssen Range Cruiser 450 Sedan Variotop

Рестайлинг любой яхты Linssen, по меткому выражению наших британских коллег, — примерно то же, что модернизация лондонского собора Святого Павла. Здесь нельзя просто взять и добавить стекла, мрамора, светлого дерева или черного лака. Рестайлинг должен быть деликатно ненавязчивым, подходящим к тому, что уже есть. Вполне естественно, что голландская верфь Linssen Yachts, выпускающая стальные суда традиционной, классической внешности, хочет привлечь более молодых клиентов, и новый модельный ряд Range Cruiser, несомненно, сможет завоевать внимание как давних поклонников бренда, так и неопитов.

Range Cruiser 450, наделенный «мускулистым» основательным стальным корпусом, открывающимся



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 47 ф (14,45 м) **Ширина** 14 ф (4,40 м)
Двигатели Steyr (150 л.с.); 2×Steyr (120 л.с.)
Максимальная скорость 12 узлов
Стоимость в Европе от € 474 770

ОСОБЕННОСТИ

- Классическая внешность
- Простор внутри
- Чрезвычайно тихая лодка

хардтопом, лакированным деревом в интерьере действительно выглядит свежо, но не чужеродно среди других яхт верфи: идея сохранилась в целости, а небольшие «средиземноморские приправы» только пошли лодке на пользу.

Основным местом для отдыха на воздухе является кокпит в корме: там установлен диван и достаточно места для переносного стола и пары кресел. Продолжением этой зоны может стать смежный с кокпитом

салон: достаточно открыть двери и люк хардтопа. Внутри — уютная гостиная и пост управления. Для нижней палубы, где устроены еще один салон с камбузом, две каюты и два санузла, предусмотрен альтернативный вариант планировки: пожертвовав частью салона, мастер-каюту можно еще увеличить.

Новый Range Cruiser 450, как и остальные яхты Linssen, предназначен для неспешных путешествий. Максимальная скорость

в диапазоне 8–12 узлов, практически полная тишина на борту, неизменные удобство и практичность...

Поклонники классических Linssen не будут разочарованы, а те, кто еще только присматривается к лодкам этой верфи, найдут в новинке много интересных достоинств. Кстати, RC450 уже номинирован на премию «Европейская моторная яхта года» в категории водоизмещающих судов. Результаты конкурса объявят в январе на боат-шоу в Дюссельдорфе.

Marex 270 Estremo



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 27 ф (8,21 м) **Ширина** 9 ф (2,80 м)
Двигатель Volvo Penta (260–420 л.с.)
Максимальная скорость 55 узлов
Стоимость в России € 150 000

ОСОБЕННОСТИ

- Высокая скорость
- Безукоризненное качество постройки
- Классическая спортивная внешность

Если взглянуть на модельный ряд норвежской верфи Marex, может сложиться впечатление, что все лодки построены на разных верфях — настолько они не похожи друг на друга. Кажется, компания решила охватить сразу все типы яхт и катеров, за исключением, пожалуй, флайбриджных (хотя в будущем — кто знает?). Новинка 270 Estremo тоже не повторяет ни одну из ранее созданных моделей. Она относится к классу дневных спортивных

круизеров, располагающих носовой каютой, где двое при желании смогут и заночевать. Диван и столик трансформируются в большую кровать; есть мини-камбуз и полноценный санузел.

Но главное, что предлагает эта лодка, — удовольствие от управления. Четыре варианта дизельных двигателей Volvo Penta мощностью от 260 до 370 л.с. утоляют жажду скорости в зависимости от ее силы (370-сильный мотор с угловой

колонкой DPH выдает 44 узла). Разгонная динамика тоже впечатляет: 9 секунд до 20 узлов; 41 секунда — до максимума. Есть и более сумасшедший вариант — бензиновый Volvo Penta 8.1 GXI PS DP (420 л.с.): с ним можно «лететь» на 55 узлах! При этом, в отличие от большинства скоростных катеров, 270 Estremo еще и не разрывает ревом барабанные перепонки, скорее, аппетитно урчит, а брызгоотбойники позволяют сохранять кокпит сухим.

В число других достоинств катера входят истинно скандинавское качество постройки, внимание к мельчайшим деталям, удобные решения. К примеру, столик кокпита убирается в нишу по правому борту; диваны трансформируются, предусмотрено много места для хранения вещей. В общем, нрав у лодки довольно противоречивый: выходит, что 270 Estremo — практичный северянин с неожиданно взрывным характером.

2011
САУТТЕМПТОН
премьера



РЕКЛАМА



NORD STAR YACHTING

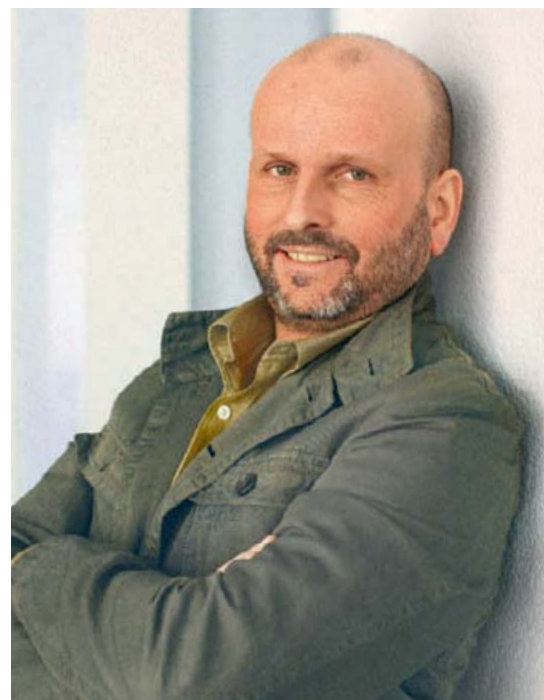
www.nord-star.com







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



СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 100 футов



Редактор МВУ
Антон Черкасов
E-mail: aco@mbyu.ru

Carpe Diem

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Верфь Trinity Yachts, 2011 **Длина** 191 ф (58,2 м) **Ширина** 33 ф (10,2 м)
Водоизмещение 556 т **Запас топлива** 87 784 л **Двигатели**
2x Caterpillar 3516B II HD (3384 л.с.) **Максимальная скорость** 21 узел
Дизайн Trinity Yachts/Кэрол Уильямсон

ЗВЕЗДЫ МОНАКО

2011
премьера
МОНАКО

Выставка суперяхт в порту «Геркулес» наглядно показала: год, прошедший со времени предыдущего шоу, оказался для верфей успешным. Несмотря на нездоровый экономический климат в Европе и за океаном, верфи продолжают достраивать заложенные проекты, на стапелях начинают строить новые суда. В итоге в категории «супер» в Монако дебютировали более 40 новых яхт, а всего на выставке показали более сотни корпусов длиной от 25 до 86 метров. Число

посетителей по сравнению с прошлым годом выросло (28 200 человек), и, учитывая количество заключенных и предполагаемых сделок, есть все основания назвать 21-е боат-шоу в Монако наиболее успешным за всю его историю. Популярность выставки подтверждает и мощный флот суперяхт на рейде: на протяжении четырех дней здесь появлялись такие колоритные «звезды» прошлых лет, как Alfa Nero, Serene, Nero, Turmoil и Palladium. Когда в одной точке планеты собираются суперяхты всех типов и мастей — весь цвет яхтенного сообщества, — размах индустрии воспринимается совершенно в ином

масштабе. Слово колокольный звон множества соборов, разносился над Лазурным берегом хор десятков корабельных сирен, знаменующий окончание очередного успешного дня. Пробыться на борт самых «горячих» и знаменитых новинок вроде Seven Seas оказалось непросто, но усилия того стоили. На боат-шоу, как нигде, видны новые витки в развитии технологий и материалов, дизайна и даже философии яхтинга. Для яхтенных дизайнеров эта выставка не менее важна, чем для верфей, и «ярмарка» проектов здесь функционирует в полный рост. Примечательно, что своеобразный

естественный отбор делает свое дело: количество излишне смелых и неоправданных в отношении функциональности концептов главно сходит на нет — на рынок выходят только тщательно продуманные, взвешенные, соответствующие жизненным реалиям продукты. Именно такие, лучшие из лучших яхты каждый год составляют центральную композицию крупнейшего шоу суперяхт. Глядя на них, думаешь не столько об их стоимости, а о человеческом гении, сумевшем реализовать дерзновенные юльверновские мечты о «плавающих островах».



hydrolift[®]
fly without wings



*Мировые рекорды скорости
Невероятные динамические
характеристики
Потрясающая управляемость
Передовые технологии
Лимитированное производство
Беспрецедентное качество
изготовления
Совершенный дизайн
Это – уникальность
Это – эксклюзив*

Скоростные лодки Hydrolift от создателей суперкаров Koenigsegg

У НИХ ЕСТЬ МНОГО ОБЩЕГО...



Koenigsegg



Официальный представитель Hydrolift в России

+7 812 702 47 70

+7 911 256 00 11

info@jonacor-marine.ru

www.jonacor-marine.com

Санкт-Петербург, Песочная наб., 18

Jonacor
marine

Yogi

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Верфь Proteksan Turquoise, 2011 **Длина** 197 ф (60,20 м)
Ширина 30 ф (9,4 м) **Водоизмещение** 792 т **Запас топлива** 100 000 л
Двигатели 2x Caterpillar 3512B (1750 л.с.)
Максимальная скорость 17 узлов
Дизайн Protksan Turquoise/J. G. Verges Design



Каюта владельца



Салон верхней палубы



Смотровое окно на дне бассейна выходит на «пляж» у кормовой платформы

Одна из трех спущенных в 2011 году на турецкой верфи Proteksan Turquoise суперяхт, *Yogi* создавалась в первую очередь для работы в чартере. За прошедший сезон лодка весьма порадовала чартерных брокеров, так как люди с удовольствием выбирают эту необычную яхту. Владелец намеренно отказался от своих личных предпочтений и пожелал, чтобы интерьер на борту был как можно более нейтральным и максимально располагал к себе потенциальных гостей.

Yogi легко узнаваема издали не только по характерному профилю: помимо того она выделяется обильным остеклением корпуса

и надстройки. Три десятка прямоугольных панорамных иллюминаторов на каждом борту делают эту лодку одной из самых «светлых» на рынке. Помимо стандартных, присущих чартерным яхтам атрибутов вроде просторных салонов, кинотеатра, танцпола и джакузи, на *Yogi* оборудованы два «пляжа» и огромный бассейн в кокпите главной палубы.

В сентябре в Каннах *Yogi* выбрали «самой инновационной суперяхтой» 2011 года. Судно может принять на борт до 12 гостей, а стоимость чартера *Yogi* в среднем на € 60 000 меньше, чем у других лодок близких размеров и возраста.



MUSTO

P E R F O R M A N C E

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР MUSTO В РОССИИ

Яхт-клуб "БУРЕВЕСТНИК", 28-й км Дмитровского шоссе, территория яхт-клуба +7 (926)482-28-72

ТЦ ГВОЗДЬ г.Москва, Волоколамское шоссе 103, 4-й этаж, павильон 4 +7(965)123-98-05

"Royal Yacht Club" г. Москва, Ленинградское шоссе 39, стр. 6, Водный стадион, левое крыло +7(905)704-47-77

ТВК Спорт-Хит г.Москва, Сколковское шоссе 31, 3-й этаж, павильон 1 +7 (495)933-86-63 доб. (30-31)

ТЦ Экстрим г.Москва, Смольная 63Б, 3-й этаж, павильон Л4. +7 (495)720-28-37.

Seven Seas

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Верфь Oceanco, 2010 **Длина** 282 ф (85,9 м) **Ширина** 46 ф (14,2 м)
Запас топлива 294 000 л **Двигатели** 2хMTU (4680 л.с.)
Максимальная скорость 20 узлов
Дизайн Nuvolari & Lenard/Azure Naval Architects/Oceanco

Seven Seas стала подлинным show-stopper выставки в Монако. Попасты на борт яхты оказалось невероятно сложно, поскольку посетители жаждали не только увидеть вблизи один из самых шумевших проектов 2011 года, но и прикоснуться к популярности владельца яхты —

голивудского сценариста и продюсера Стивена Спилберга. Как и полагается, на яхте именитого кинорежиссера должно быть место для просмотра фильмов, поэтому на борту оборудован как «сухой» кинозал с пятиметровым экраном, так и стеклянная стена, на которую

проецируется изображение для плавающих в бассейне на корме пассажиров.

Дизайн и интерьеры *Seven Seas* разработаны в одной из ведущих яхтенных студий Nuvolari & Lenard. Стивен Спилберг активно участвовал в создании декора и вместо

классического предпочел вполне современный стиль оформления интерьеров.

Несмотря на значительную длину, 86-метровая суперяхта способна идти с максимальной скоростью 20 узлов, которую обеспечивают двигатели общей мощностью более 8000 л.с.

Cakewalk

Одна из двух крупнейших яхт на выставке и самая большая из построенных за последние 70 лет в США, суперяхта *Cakewalk* в Монако пользовалась повышенной популярностью. Однако выступление верфи Derecktor на боат-шоу было омрачено недавними известиями о финансовых затруднениях компании. Если еще год назад ей удалось избежать банкротства, то сейчас производство полностью остановлено, субподрядчики вывозят свои материалы и оборудование. Все незавершенные проекты будут достраиваться на других верфях. Ситуацию усугубляет недавний судебный иск к Derecktor Shipyards от заказчика *Cakewalk*, который

требует возместить ему \$12 млн за нарушения условий контракта во время строительства судна. Уже через несколько месяцев после передачи яхты владельцу осенью 2010 года она была выставлена на продажу и ждет покупателя по сей день.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Верфь Derecktor Shipyards, 2010 **Длина** 280 ф (85,6 м) **Ширина** 47 ф (14,3 м)
Водоизмещение 2800 т **Запас топлива** 370 000 л **Двигатели** 2хMTU 16V 4000 M71 (3306 л.с.) **Максимальная скорость** 17 узлов
Дизайн Тим Хейвуд/Dalton Designs/Azure Naval Architects



197022, Санкт-Петербург,
Шпалерная ул., д. 2, лит. А
+7 (921) 572 77 55

Eros & Company

Консультации и содействие в получении разрешительной документации в недвижимости, лицензионного разрешения на виды деятельности, проектирование. Получение согласований в органах: **ПИБ, ГАСН, УФРС, ГПН** и др. Узаконивание самостроя, перепланировок, перевод в нежилой фонд, смена функционального назначения помещений и зданий.

Мы оказываем услуги в получении необходимых документов в соответствии с действующим законодательством, при этом делаем это в кратчайшие сроки и наиболее эффективно.

Вы без труда сможете убедиться в этом самостоятельно, так как Вы платите за результат, а не за потраченное время и бесполезную суету. В этом основная и самая веская причина обратиться в Eros & Company.

197022, Санкт-Петербург,
Шпалерная ул., д. 2, лит. А
+7 (921) 572 77 55

Lady Trudy



Интерьер столовой — уютный и дорогой, но без чрезмерной роскоши



Одна из гостиных, которая располагает к умиротворению



Эта кухня позволит реализовать любые кулинарные фантазии



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Верфь CRN, 2011 Длина 139 ф (42,6 м) Ширина 28 ф (8,6 м) Водоизмещение 330 т Запас топлива 45 000 л Двигатели 2x Caterpillar C32 C (1500 л.с.) Максимальная скорость 15,5 узлов Дизайн CRN/Studio Zuccon International Project

Входящая в Ferretti Group верфь CRN привезла новую 43-метровую *Lady Trudy* еще на Каннскую выставку, где она красовалась среди самых больших «экспонатов». Но и в Port Hercules, надо сказать, эта яхта не выглядела маленькой.

Наружный дизайн и стилистика декора *Lady Trudy* разработаны Zuccon International Project Studio совместно с владельцем и собственным дизайнерским отделом CRN. Кокпиты яхты отличаются разными цветовыми решениями: на главной палубе доминируют оттенки красного, а на верхней — голубой цвет. Владелец пожелал увеличить площадь сандека, чтобы иметь возможность попадать на яхту не только традиционным способом с причала или на тендере, но и пользоваться вертолетом. Команда должна вовремя освободить кормовую часть сандека от мебели, и небольшой вертолет сможет приземляться туда для высадки пассажиров.

Особенность интерьеров *Lady Trudy* заключается в том, что в них присутствуют мотивы североамериканского стиля колониальной эпохи, перекликающиеся с романтическими «хэмптонскими» нотками, которые особенно дороги владельцу. Кстати, каждая из гостевых кают также оформлена в собственной цветовой гамме, ассоциирующейся с определенными местами атлантического побережья: есть здесь желтый «Ньюпорт» (VIP-апартаменты), зеленоватый «Кейп Код», красная «Мистик» и, наконец голубой «Нантакет». Причем названия кают специально вышиты на больших прикроватных подушках.

На борту установлена высокотехнологичная система *myOlos* — своеобразный «умный дом», позволяющий управлять всем арсеналом приборов с помощью гаджетов Apple, которые вошли в яхтинг не менее прочно, чем в обычную сухопутную жизнь.

360° элегантности.



21. – 29.1.2012
www.boot.de

Насладитесь самой большой и самой стильной выставкой яхт и водного спорта, видом совершенных по форме супер яхт, удивительным разнообразием представленных моделей – исключительным морским стилем жизни. Приблизьтесь на шаг к Вашей мечте! С 21 по 29 января 2012 Вы сможете пережить эти незабываемые магические моменты.

000 «Мессе Дюссельдорф
Москва»
123100, Москва
Краснопресненская наб., 14
Тел.: +7 (499) 256 91 71
Факс: +7 (499) 256 67 89
PikulevaE@messedi.ru
www.messe-duesseldorf.ru


Messe
Düsseldorf



Imagine

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Верфь Amels, 2011 **Длина** 212 ф (64,7 м) **Ширина** 39 ф (11,8 м)
Водоизмещение 1400 т **Запас топлива** 155 000 л **Двигатели**
 2x Caterpillar 3516C (2682 л.с.) **Максимальная скорость** 17 узлов
Дизайн Эндрю Винч/Тим Хейвуд

ТОЛЬКО ФАКТЫ


Верфь Rossi Navi, 2011 **Длина** 229 ф (70,0 м) **Ширина** 43 ф (13,2 м)
Водоизмещение 1250 т **Запас топлива** 200 000 л **Двигатели**
 2x Caterpillar 3516B DITA (6846 л.с.) **Максимальная скорость** 18,6 узла
Дизайн Studio Spadolini/Salvagni Architeti

Numptia



Custom Line 124

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Верфь Custom Line, 2011 **Длина** 124 ф (37,8 м) **Ширина** 24 ф (7,3 м)
Водоизмещение 166 т **Запас топлива** 20 000 л **Двигатели** 2x MTU 12V
 4000 M93 (3510 л.с.) **Максимальная скорость** 27 узлов
Дизайн Ferretti Group/Studio Zuccon International Project

*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'



Реклама.

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.

НОВОСТИ МВУ

Мир яхт: факты, люди, события



БОЛЬШИЕ МАНЕВРЫ

Крупнейшие европейские выставки можно называть маневрами — там компании проверяют выбранную стратегию, дизайнерские и технические решения. Мы публикуем репортажи с основных боат-шоу, где побывали наши журналисты. Не забыли они посетить и московские экспозиции.

ВЫСТАВКА НА «ОСТРОВЕ»

В Саутгемптоне прошло уже 46-е по счету боат-шоу: на крупнейшей яхтенной площадке Англии показали массу интересного и, главное, полезного.

Эта выставка даже в разгар кризиса давала минимум поводов для невеселых мыслей. И все же в этом году здесь, как и на других выставках, отмечено снижение посещаемости: 111 000 посетителей (122 000 в 2010 году). Что ж, могло быть и хуже. Выставка эта — со специфическим северным колоритом: здесь почти не бывает итальянских яхт, зато обычно много верфей из Скандинавии и США, которые редкие гости на средиземноморских шоу. Бал же, как всегда, правят сами хозяева площадки — англичане.

Что касается участников, здесь нет повода для пессимизма: свою продукцию показали 580 фирм. В результате — битком набитая марина и куча стендов на берегу, с лодками и тем, что пригодится яхтсмену и верфи: двигатели, оборудование, дельные вещи,

одежда... «Хэдлайнеры» яхтенной индустрии Британии — Princess, Sunseeker, Fairline, Sealine — провели здесь мировые премьеры своих новинок (в этом году суммарно показали шесть новых яхт). Кроме того, они выставляют здесь полный модельный ряд, доступный для тест-драйвов, — редкая возможность увидеть все и сразу. Много новинок было и у других верфей, и если мировых премьер всего 11, европейских и британских дебютов не счесть.

С позиций бизнеса Саутгемптон занимает важное географическое положение: не далеко от Лондона (полтора часа на дороге), и не так близко, чтобы ехать из чистого любопытства, не имея в планах что-либо купить. Организаторы выставки приводят любопытную статистику: каждый посетитель в среднем тратит на выставке £ 1000 «на мелочи». Покупки

совершают 80% посетителей, и 42% из них владеют лодками. Данные обнадеживающие для тех, кто собирается здесь торговать.

Возможно, в этом и кроется успех выставки: мало пафоса, красных дорожек, изысканно одетых людей. Зато много вариантов на любой кошелек; спецпредложений, которыми грех не воспользоваться; возможность тест-драйва лодок в «боевых условиях» (когда Англия баловала хорошей погодой?). Наконец, здесь живут люди, воспринимающие такую погоду как должное: они не боятся при волне выходить в море, разумеется, на подходящих лодках — именно таких судов на выставке большинство.

Именно поэтому нашим соотечественникам недурно бы ездить сюда почаще — хотя бы для того, чтобы выбирать правильные лодки.

Каждый посетитель в среднем тратит на выставке £ 1000 «на мелочи»

ПО ОТЧЕТАМ БРИТАНСКИХ ВЕРФЕЙ

Во время выставки в Саутгемптоне ведущие британские верфи обнародовали финансовые результаты за 2010 год.



Sunseeker, чей финансовый год закончился 31 июля, согласно приведенным цифрам, остается крупнейшим судостроителем. Расположенная в Пуле компания реализовала яхты на общую сумму £ 275,5 млн (2010–2011 гг.), которая, однако, снизилась по сравнению с прошлым отчетным периодом. Тем не менее доходы, без учета налогов, процентов кредиторам и амортизационных отчислений, выросли за этот срок более чем в пять раз (£ 25,5 млн против £ 4,9 млн). По словам представителей верфи, пятая часть продаж пришлась на новые азиатские рынки, где наблюдается определенный подъем. Три года назад их доля составляла всего 3%.



Продажи Princess на 31 декабря 2010 года составили € 242,4 млн, что на 0,9% больше того же показателя за 2009 год. Чистый доход возрос до 17% (с € 13,3 млн до € 15,3 млн), а затраты на амортизационные расходы возросли до € 24,4 млн (12,3%). Кроме того, оборотный капитал верфи вырос до € 62,7 млн, что, несомненно, позволит компании увереннее держаться на плаву в текущих экономических штормах.



Sealine остается меньшей из верфей британской «четверки». Общий оборот компании на 31 декабря 2010 года составил £ 36,9 млн — на 10% больше, чем в предыдущем году. Операционные убытки верфи за истекший период сократились почти в четыре раза — с £ 2,4 млн в 2009 году до £ 570 000 в 2010 году.

PIONEER

Сделано в России **K43**



Длина габаритная, м	13
Ширина габаритная, м	3,62
Запас топлива, л	500
Запас воды, л	280
Число спальных мест	4+2
Дальность хода, миль	885



Pioneer Motor Yachts
125212, Россия, г. Москва,
Ленинградское шоссе, 39/7

+7 (495) 287-18-17, +7 (985) 200-93-97
www.pioneer-yachts.ru,
info@pioneer-yachts.ru





Под сенью гигантов
в монакском Port Hercules



Почетный караул
в Генуе

СЕЗОН ПОЛОСАТЫХ РУБАШЕК

В Каннах, как водится, стояла изнуряющая жара, и полосатые рубашки навывпуск — выставочная униформа — добавляли ситуации демократичности и не вредили деловому настрою. На стендах и лодках шли переговоры, которые часто начинались с темы кризиса. Всех беспокоили его последствия, каждый искал признаки оздоровления индустрии.

Рынок восстанавливается, но в разных секторах процессы идут по-разному. Лучше обстоят дела у верфей, строящих крупные серийные и semi-custom яхты: на выставке подписывали договоры на 2013–2014 годы! Строителям небольших лодок труднее, хотя некоторые компании уже продали все корпуса на год вперед. Есть неплохой спрос на эксплореры... В любом случае все понимают, что останавливать маркетинговую активность нельзя, и независимо

от успехов вынуждены «гнать зайца» дальше. Экспозиция в Старом Каннском порту и порту Pierre Canto, где «классика» мирно соседствовала с «модерном» и «техно», демонстрировала, что индустрия жива и смотрит в будущее. Но оно уже не кажется столь безоблачным, как 3–4 года назад. Все меняется быстро: и ситуация, и люди, и лодки.

Яхтенный бизнес стал требовать больше времени и сил, и компаниям придется запастись терпением и ресурсами. Рынки Европы и США сократили свою емкость, а среди новых, по мнению многих экспертов, выделяется Бразилия, где яхтенная индустрия развивается довольно активно.

В Каннах я впервые услышал термин «гибриды» не в отношении лодок с комбинированными моторными установками. Так называли круизеры, одинаково

привлекательные для северных и южных акваторий. Любопытное явление: финские суда становятся похожими на итальянские, французские — на шведские или норвежские. Южные верфи начинают приглашать «северных» дизайнеров, и наоборот. Нечто вроде «перекрестного опыления» опытом, идеями и рыночными воззрениями, которое приводит к появлению лодок, подходящих — конструкцией и оборудованием —

к разным акваториям. Может быть, после единой валюты, для Европы это новый шаг в будущее?

Снижение общего числа посетителей по

статистике сопровождалось ростом числа визитеров из России. Их можно было узнать по речи, по внешнему виду и выражению лиц... По ним было трудно понять, есть у них уже лодка или нет, но то, что они себе могут это позволить, сомнений не вызывало.

В отличие от прошлого года, верфи не скупались на тест-драйвы, понтоны едва успевали разводить, чтобы выпустить лодки в море, и сводить, пропуская пешеходов. Продавцы, наконец, поняли: если во время выставки экономить топливо, то существует вероятность остаться ни с чем. Очевидный покупательский интерес и встречная активность экспонентов на протяжении всей выставки создавали здоровую рабочую атмосферу, которая обязана принести плоды.



Неопознанный
плавающий объект



Мисс Англия
на стенде Williams
в Каннах

*Верфи не скупались
на тест-драйвы и не сэкономили
на топливе*



Выставочный флот Millionaire Boat Show в Royal Yacht Club



Представители яхтенных компаний Москвы

ОЧЕВИДНОЕ-НЕВЕРОЯТНОЕ

Выставка в Генуе открывалась субботним утром 1 октября довольно мрачно. Открывали ее с энтузиазмом, но затем оптимизм участников спал: посетителей, которые обычно валом валят в первый (выходной) день боат-шоу, на этот раз было заметно меньше. В последующие дни ситуация выправилась: число желающих посмотреть лодки и прочие яхтенные новинки в итоге составило 226 000 человек (на 13% меньше, чем в прошлом году).

Любое крупное боат-шоу всегда привлекает много посетителей из разных стран мира, и все же «национальный контингент» — самый многочисленный. Ситуация на итальянском рынке известна. Обитатели «сапога», прежде охотно покупавшие продукцию

родного судостроения, сегодня затягивают пояса. Освободившуюся «нишу» занимают покупатели из стран БРИКС, и явным

лидером здесь является Бразилия.

На упадок бизнеса жалуются многие верфи, но именно это и заставляет их выпускать все больше новинок. (Италия — один из «локомотивов» мирового яхтостроения — работает не только на домашний рынок.) Продавать новое перспективнее и приятнее, чем торговать старыми моделями со скидкой, посему «локомотив» не сбавляет ход. На выставке было представлено 450 новинок среди яхт и катеров, не считая оборудования и прочих товаров. Парадокс? Нет, все вполне логично.

У выставки есть еще одна особенность: в отличие от других крупных европейских, где среди посетителей немало «нецелевой» публики, в Геную обычно «просто так» не ездят. Город не очень привлекателен для массового

На упадок бизнеса жалуются многие верфи, это заставляет выпускать новые модели

туризма, и добираться сюда не так удобно. Поэтому почти любого, кто пришел на это боат-шоу, можно рассматривать как потенциального покупателя.

Справедливо это мнение или нет, узнаем позже, когда станет известно о совершенных сделках.

MILLIONAIRE BOAT SHOW

Сентябрьская выставка яхт в московском Royal Yacht Club в этом году прошла совместно с Millionaire Fair, в связи с чем и обрела новое имя — Millionaire Boat Show. Название полностью соответствовало идее вернисажа. Устроители получили именно то, что хотели: закрытое «куртуазное» мероприятие, куда непросто попасть. Попытки играть в демократию, ожидая в гости исключительно целевую аудиторию, в наших краях себя, очевидно, не очень оправдывают. Посему уж лучше честно делать светское мероприятие «не для всех», чем пытаться угодить всем и каждому.

На Millionaire Boat Show было то, чего недостает многим таким событиям, — атмосфера. На этот раз совпало все: от сталинского ампира «Водного стадиона», где располагается Royal Yacht Club, до музыки, погоды и правильного «набора» самой роскоши, посмотреть которую, собственно, и приходят на подобные ярмарки.

Автомобили Porsche на зеленой травке, часовые новинки Franc Vila, редкая парфюмерия Jo Malone и, разумеется, яхты в качестве программных «гвоздей».

Лодок было много, в том числе и больших. Компания Nordmarine доставила на Millionaire Boat Show невероятную редкость в наших водах: яхты Princess 95 и Princess 85. Azimut Yachts Russia показала целый флот итальянских Azimut, причем модели длиной 38 и 48 футов демонстрировались в России впервые. Premium Yachts, представляющая в России бренды итальянской Ferretti Group и британскую верфь Sealine, выставила четыре яхты. При этом генеральный директор компании Алексей Горский честно призвал собравшихся ехать за «полным набором» в Канны. Также можно было увидеть свежие модели Atlantis, Cobalt, Linssen... Российский дебют — Pioneer K43, новая яхта московской верфи Pioneer Motor Yachts (подробнее читайте в этом выпуске МВУ). А еще был обширно представлен разнообразный «вторичный» флот: Azimut, Galeon, Meridian, Sunseeker, Pershing, Timmerman. В общем, ночной парад яхт в свете прожекторов получился довольно длинным. И все это можно было еще и протестировать. Пожалуй, не будет преувеличением сказать, что обиженным не ушел никто.

Понтон Princess в старом порту Канн



ОСЕНЬ И ЗИМА В FOXLAND



Фирменные коллекции осенней и зимней одежды

Когда становится холодно, сторонникам активного отдыха на природе особенно важны комфорт и безупречное качество одежды. Почитатели британских традиций и изысканного дизайна оценят превосходное исполнение новой осенне-зимней коллекции знаменитого бренда Musto, представленного в магазинах модной одежды Foxland, которые расположены в крупнейшем в Европе и России спортивно-стрелковом комплексе «Лисья Нора» и ТВЦ «Спорт-Хит».

Фирменные коллекции марки объединяют колоссальный опыт, передаваемый в поколениях лучшими английскими портными, и достижения нанотехнологий в разработке материалов.

Подчеркнуто элегантные мужские и женские костюмы из твида, воздухопроницаемого и непромокаемого, гарантируют охотникам надежную защиту от ненастья и осенней сырости. Особо актуальные в этом сезоне классические полупальто из благородной и нежнейшей шерсти ягненка с добавлением ангоры, декорированные изящной клеткой, подарят дамам приятное чувство роскоши. Мягкие свитеры с высоким горлом из хлопка трендовых белого и темно-синего цветов, украшенные вязаными

косами, в морозные зимние дни придадут ощущение уюта. Мужчин Musto порадует практичными стегаными куртками и стильными дутыми жилетами на утином пуху, которые превосходно сочетаются с шерстяными жакетами.

Финальным аккордом для создания выразительного total-look станут оригинальные головные уборы от Musto и эффектная обувь, максимально удобная во время длительных прогулок при любой погоде.

Для ценителей демократичной одежды и самобытного стиля магазины Foxland подготовили приятный сюрприз — коллекция прославленного бренда Marlboro Classics пополнила ассортимент. Клиенты, которые дорожат своей индивидуальностью, свободны от стереотипов и стремятся создать неповторимый образ, будут впечатлены разнообразием представленных моделей. Кожаные куртки, пуловеры, рубашки, брюки, полноценная линия аксессуаров изготовлены с учетом модных тенденций и высоких стандартов марки.

Все это и многое другое вы можете приобрести в магазинах Foxland в ССК «Лисья Нора» и московском ТВЦ «Спорт-Хит». www.sporthit.ru.

Особо актуальные в этом сезоне классические полупальто

ХОРОШАЯ ВЫДЕРЖКА!

В сентябре в московском ресторане NOA давали торжественный обед по случаю выпуска новой серии виски Earl Naakon в коллекции Highland Park's Magnus Series. Предложенная гостям авторская программа от шеф-повара включала односолодовый виски Highland Park, не раз отмеченный среди лучших напитков мира, и возможность первыми в России попробовать напиток новой серии.

Серия Earl Naakon названа по имени персонажа старинной саги «Orkney Inga Saga» графа Хаакона, погубившего своего брата Магнуса, легендарного героя Оркнейских островов.

Всего выпущено 3300 бутылок, наполненных 18-летним виски

Highland Park бочковой крепости. Вкусовая палитра напитка ярко выражает многогранные оттенки, которые ценят поклонники бренда. Каждая бутылка серии Earl Naakon выполнена из черного стекла — как старинные сосуды ручной работы.

Продажа коллекционного Highland Park Earl Naakon (квота на Россию — 150 экземпляров) началась в сентябре, его стоимость — 9000 рублей.



ОДНАЖДЫ В АМЕРИКЕ...



Американец Стив Джонсон решил не просто принять участие в ежегодной гонке лодок типа lobster, которая проходит в шате Мэн, но и внести разнообразие в общую массу судов. Для этого он установил на стеклопластиковый

яхтенный корпус с парой 200-сильных подвесников Pontiac Sunbird 1994 года. Сидя в салоне авто, Стив развивал скорость до 45 миль/ч и удивлял пришедших на гонку зрителей. Так рождаются новые типы лодок, в данном случае — карбот.



PORSCHE В МОСКВЕ



Томас Штэрцель и Дмитрий Баранов

В сентябре в Москве открылся новый автосалон, принадлежащий ЗАО «Спорткар-Центр» — первому официальному дилеру Porsche в России. Гости праздничной церемонии стали клиенты компании, а также бизнес-элита Москвы: владельцы и руководители нефтяных и топливных холдингов, крупных торговых предприятий, банков, страховых, фармацевтических и транспортных компаний.

Расположенный на Новорижском шоссе новый дилерский центр Porsche будет предлагать клиентам полный спектр услуг по продаже и техническому обслуживанию автомобилей, а также широкий выбор запчастей и аксессуаров. Общая площадь комплекса,

1500 м². Выставочный зал площадью 808 м² позволяет представить полный модельный ряд автомобилей Porsche: 911, Boxster, Cayman, Cayenne и Panamera. Сервисная зона площадью 440 м² оборудована девятью постами для обслуживания автомобилей.

Эти инвестиции позволят ЗАО «Спорткар-Центр» стать крупнейшим дилером в России.

На церемонии г-н Томас Штэрцель, генеральный директор «Порше Руссланд», сказал, что главная цель открытия нового дилерского центра Porsche в Москве — усиление дилерской сети в чрезвычайно важном для компании регионе и обеспечение максимального комфорта для клиентов. Теперь основная

задача — достижение и поддержание высочайшего уровня обслуживания, соответствующего качеству и престижу автомобилей марки Porsche.

ООО «Порше Руссланд», дочерняя компания Porsche AG, было основано в 2003 году. Приоритетной сферой деятельности является импорт автомобилей Porsche, запасных деталей, аксессуаров и их дистрибуция внутри дилерской сети на территории Российской Федерации.

За 8 месяцев 2011 года компания продала 1420 автомобилей, рост продаж по сравнению с тем же периодом 2010 года составил 45%. По прогнозам в текущем году клиентам будет поставлено более 2000 автомобилей.

С ноября 2004 года дилерская сеть «Порше Руссланд» выросла с 2 до 18 компаний. Теперь к списку дилеров добавился еще один партнер в Москве.

ПОЛНЫЙ БАК



ВЕРФЬ RIVA объявила о спуске на воду 200-го корпуса модели Aquariva с начала ее производства в 2000 году. Эта лодка была создана на замену легендарной Riva Aquarama.

СРЕДИЗЕМНОМОРСКАЯ АССОЦИАЦИЯ

яхтенных брокеров (MYBA) планирует организовать в Ницце новую выставку для брокерских суперяхт, участие в которой предположительно будет обходиться дешевле, чем в Монакском боат-шоу.



ПУСТОЙ БАК



В ХОДЕ РЕОРГАНИЗАЦИИ

верфь Sealine провела сокращение персонала на 16%. Руководство заявило, что увольнения затронули в основном офисный персонал, и надеется помочь этой мерой повысить прибыльность компании.



СЕВЕРОАМЕРИКАНСКАЯ ВЕРФЬ DERECTOR

объявила о временном закрытии и роспуске персонала в связи с финансовой и производственной реорганизацией.

КОНЬЯК-КОРОЛЬ

Отдавая дань уважения своему основателю, известный коньячный дом Baron Otard создал на основе редчайших коньячных спиртов серию Fortis Et Fidelis. Впервые эти благородные и уникальные напитки представили на благотворительном аукционе La Part des Anges («Доля ангелов») в городе Коньяк: там участвуют все почтенные коньячные дома.

История Baron Otard началась в 1795 году, когда барон Жан-Батист Отард создал первый купаж на основе коллекции спиртов,

хранившихся в погребах его замка с 1760 года. Девиз «Крепкий и верный» (Fortis et Fidelis) — символ ценностей, которым всегда был верен барон, гордо красуется на фамильном гербе и отражает все благородство этого купажа.

В напористом, крепком аромате Baron Otard Fortis Et Fidelis преобладают нотки сливы и оттенки грецкого ореха. Мягкая пряность мускатного ореха и других специй усиливает общую композицию. В финале звучит негромкий аккорд цукатов

(сваренный в сиропе апельсин), тонкого привкуса чернослива и легкого «рансьо» (запах хорошей кожи), подчеркивающий изысканность и благородство букета. Уникальная выдержка Fortis Et Fidelis дает волшебную гамму вкусовых ощущений.

Купаж помещен в эксклюзивные декантеры (стеклянные графины) ручной работы знаменитой мануфактуры Сен-Луи, сотрудничающей с Домом Hermès, а дизайн упаковки Baron Otard Fortis Et Fidelis разработан именитым французским дизайнером Кристофом Пиле. Великолепие всей композиции подчеркивает изысканный платиново-серый кофр.

Купаж помещен в эксклюзивные декантеры ручной работы



Как могу я, Командор и Владыка всего Ионического моря, снизить до жалкой туристской лодки со складными стульчиками и пожилыми дамами на борту?! Уму непостижимо!



НА ХВОСТЕ

ДЭВИД КРОССЛАНД: Незнание местной акватории могло испортить день, но мы придумали хитрый план, позволивший увидеть всю красоту Паксоса.

Паксос (или Пакси), один из Ионических островов к югу от Корфу, по сути является своеобразной греческой меккой для яхтсменов всех мастей. Его закрытое восточное

побережье славится превосходными яхтенными стоянками вроде Лакки, которые настолько хороши, что могут поставить крест на любых круизных планах. Отдав здесь якорь, вы невольно задумываетесь, а нужно ли идти куда-то еще.

Мы не стали исключением и решили тут задержаться, наслаждаясь солнцем, купанием, чтением и разговорами за холодным пивом с Саймоном и Мишель — нашими гостями на борту.

Однако несколько дней спустя нам снова захотелось ощутить морской ветер в волосах, и мы стали подумывать о дневной прогулке. Тем более пришло время опорожнить септические танки, поэтому короткое путешествие вокруг великолепного острова казалось хорошей идеей. Планируемый маршрут пролегал вдоль открытого западного побережья Паксоса, которое во всех смыслах было новым для нас и представляло собой живописный скалистый берег, изобилующий гротами и каменистыми островками.

Здесь почти никто не ходит — 99% судов выбирают путь вдоль более приветливого восточного берега. Мы пообщались

с соседями-яхтсменами. Оказалось, что и они здесь раньше не бывали. Более того, ни картплоттер, ни самые подробные из доступных бумажных карт не давали детальной информации, ограничиваясь общими моментами, и навигация по ним была возможна лишь на значительном удалении от острова, откуда мы просто ничего не смогли бы увидеть. Чтобы подойти ближе к скалам и рассмотреть пещеры, требовались знания этих мест.

Тем не менее мы знали, что пройти там можно, поскольку местные лодки активно предлагали туристам водные прогулки, и возникла мысль воспользоваться их услугами. Отличная идея! Как могу я, Командор и Владыка всего Ионического моря, снизить до жалкой туристской лодки со складными стульчиками и пожилыми дамами на борту?! Уму непостижимо! Нет, гораздо правильнее будет последовать за одной из таких лодок на уважительной дистанции, внимательно наблюдая за ее маршрутом и используя знания местного капитана в своих целях.

С этим планом в голове мы удалились от берега и разобрались с содержимым септических танков, прежде чем найти подходящую для «паровоза» лодку. Долго ждать не пришлось, и мы быстренько пристроились к одной из таких. Если бы я собственными глазами не видел, что проход безопасен, то никогда в жизни не повел бы нашу *Ortelius* через те узкие



коридоры между возвышающимися утесами и недобро выглядящими скалами всего в нескольких метрах от отвесных стен. Местные ребята определенно знали свое дело, хотя такие фортели проходят не всегда.

Если кто-то уже приготовился услышать, что скалы преподали мне хороший урок, должен вас разочаровать. Мы были вознаграждены невероятно живописными видами и настолько прозрачной водой, что любоваться морской жизнью было так же легко, как и береговой. Этот памятный опыт был ценен еще и тем, что мы проделали путь на собственной яхте, пусть и с небольшой помощью капитана туристской лодки.

Приятно проведя день, мы направились на юг и прошли между Паксосом и соседним островом Антипаксос. Оказавшись в знакомых местах, мы устроили нашим гостям прогулку по длинному и узкому проливу; он называется яхтенным портом Гайос, и оттуда открываются чудные виды на узкие улочки. Когда солнце пошло к закату, мы ушли севернее, в красивую маленькую бухточку в Лонгосе, где находятся колоритные развалины мыловаренного завода XIX века, и «завернули за угол» перед великолепной Лаккой. Я нырнул к якорю убедиться, что он хорошо зацепился, и, когда солнце село, из насущных задач у нас оставалось лишь решить, какую из таверн мы почтим присутствием в этот вечер. **MBY**

Лакка. *Ortelius* на яхтенной стоянке, где желание активно путешествовать отходит на задний план



УВЕРЕННОСТЬ В УНИКАЛЬНОСТИ!

Aquador 32C



AQUADOR

Только у нас единство уникальных черт современного дизайна:

- закрытый пост управления
- сдвижные боковые двери
- бортовые проходы
- VIP-интерьеры и отделка

Мы — элита скандинавского судостроения!

HARDTOP MARINE
St. Petersburg Russia 1998

Санкт-Петербург, тел. (901) 315-4578, (911) 743-4181
(921) 771-1779, факс (812) 421-1225

www.aquadorboats.ru, www.htmarine.ru

РЕКЛАМА

НОВИНКА СЕЗОНА 2012

Aquador 35C



Aquador 33 HT



Aquador 32 C



Aquador 28 HT



Aquador 28 DC



Aquador 28 C



Aquador 26 HT



Aquador 25 WAe



Aquador 25 CE



Aquador 23 HT



Aquador 22 C



Aquador 21 WAe

Кому в здравом уме понадобится лодка с огромными неэкономичными бензиновыми подвесными моторами?



СЧИТАЕМ МОНЕТУ

ДЭВИД МАРШ: Подвесные моторы — игрушки миллионеров или выбор здравомыслящего человека?

Если вы проанализируете таблицы потребления топлива для подвесных двигателей, то быстро придете к выводу, что мощные моторы неизменно прожорливы и по карману только очень состоятельным людям.

Удивительно, но дизельные двигатели Hulton XRS43 (тест лодки см. на с. XXX. — Прим. ред.), который весит, как четыре RIB'a Scorpion Strike, на 40 узлах потребляют лишь на 20% больше топлива, чем один этот RIB с бензиновыми подвесниками. Если в расчет не брать покупателей из маленьких нефтяных империй Персидского залива, кому еще в здравом уме понадобится лодка с огромными неэкономичными бензиновыми подвесными моторами?

А например, мне! На максимальной скорости 300-сильный Mercury на Scorpion Strike «съедает» в час аж 95 литров бензина, что вдвое больше максимального потребления двигателей Volvo Penta той же мощности. Спорить с такими фактами трудно, однако не стоит забывать, что современные подвесники обладают массой преимуществ, которые нельзя не учитывать при сравнительных расчетах.

Если вы внимательно следите за своими расходами, то начнем с приятного — сравним начальную стоимость моторов. Например, подвесной Yamaha мощностью 300 л.с. обойдется вам в £ 21 779, тогда как Volvo Penta D4-300 с колонкой потребует уже £ 34 800. На Scorpion Strike эта разница в £ 13 000 покроет топливные затраты на 180 часов хода при 35 узлах, что для среднестатистического британца соответствует трем годам эксплуатации лодки. К тому же два таких подвесника вместе весят около 516 кг, то есть аж на 810 кг меньше, чем подьедающие масло двигатели Volvo Penta. Даже на здоровом 40-футовом катере эта разница в массе даст существенную экономию.

Далее — стоимость обслуживания. За три года на сервис D4 и колонок вам придется выложить около £ 5300, тогда как на моторы Yamaha нужно лишь порядка £ 2800.

Потратившись на еще более легкие и менее дорогие 300-сильные Evinrude E-TEC, вы вообще будете избавлены от счетов за сервисные работы в первые три года или 300 моточасов (смотря что пройдет быстрее). Даже по прошествии этого срока стоимость обслуживания пары таких простых моторов с прямым впрыском составит всего £ 960. Одно из главных преимуществ подвесного мотора — непревзойденное удобство обслуживания, а если требуется серьезное вмешательство, то снять и доставить его на берег проще простого. К тому же вы с легкостью можете менять своих «коней»: продавать старые моторы, приобретать более мощные или технически совершенные с полным электронным управлением и системами мониторинга, вроде SmartCraft от Mercury.

Любому человеку, ценящему звук работающих двигателей, гораздо больше по душе придется подвывание бензиновой V-образной «шестерки», нежели грохот четырех цилиндров рядного дизеля. Впрочем, если вам милее звук Land Rover Defender, а не Alfa Romeo GTV, вы вправе со мной не соглашаться. Так или иначе, за последние десятилетия технологии производства подвесных моторов шагнули вперед, и издаваемый двигателями шум стал настолько незначительным, что уже не раздражает, а иногда и вовсе не заметен. На холостых современные моторы работают так бесшумно, что порой приходится даже проверять, заведены ли они. То же самое, кстати, относится и к вибрации.

Для всех нас также важна надежность двигателя. Достаточно упомянуть, что профессиональные рыбаки часто выбирают для своих маленьких катамаранов моторы Honda и Suzuki, а ошибиться с выбором им никак нельзя. Наконец, если у вас нет моторного отсека, то нет и связанных с ним проблем: перегрева и недостаточной или засорившейся вентиляции. Даже если двигатель загорится, пожар не уничтожит жизненно важные системы в моторном отсеке, которого у вас нет. Не грозит вам и затопление из-за лопнувших шлангов, поврежденных кингстонов или вышедших

Меньшая начальная стоимость и удобство обслуживания — в числе многих преимуществ подвесных моторов



из строя помп. Или, быть может, вам нравится драить моторный отсек от копоти и следов масла? Наконец, если ваш мотор полностью поднят из воды, то ему не страшна гальваническая коррозия и вездесущие обрастатели. Согласитесь, приятный бонус!

Так что же — игрушка для миллионеров? Мне все-таки кажется, что выбор здравомыслящего человека... **МВУ**



РЕСТОРАН
МЕГРЕЛЬСКОЙ КУХНИ

НОВЫЙ
грузинский ресторан
от GINZA PROJECT
НАСТОЯЩАЯ
мегрельская кухня

ул. Садовая, 39/41
тел.: 310-32-36



Сложившийся на сегодня баланс очень неплох: верфи работают с прибылью 10–15 %, а не 40–50 %, как до кризиса



ЛОДКИ ПРИДЕТСЯ ЖДАТЬ!

АНТОН ДОЛОТИН, глава Azimut Yachts Russia: «Сегодня яхтенный рынок находится примерно на уровне 2006 докризисного года».

Деловой яхтенный год многих компаний начинается и заканчивается в сентябре. Сезон 2010–2011 года уже завершен, прошли основные европейские выставки: в Каннах, Монако и Генуе, — и пора подводить итоги.

Одно из позитивных изменений — на яхтенном рынке становится меньше «токсичных отходов» (есть в банковском бизнесе такой термин, означающий акции дефолтных компаний). На нашем рынке «токсичные отходы» — это лодки, которые были не достроены, не проданы, заложены банкам; те, что своей искусственно низкой стоимостью разрушали рынок. Эти «сладкие варианты» в конце 2008 года имели разный финал. Кто-то стал счастливым обладателем яхты, кому-то так и не удалось вытянуть ее из-под залога или суда. Некоторые, оплатив дешевую лодку заранее, не смогли ее получить и потеряли деньги, поскольку верфь разорилась. Иногда цены были настолько привлекательными, что люди переставали думать о гарантиях. Все это мы наблюдали в 2010–2011 годах.

В моем понимании, сегодня дела обстоят хорошо у немногих верфей: Princess, Azimut (здесь мы видим ситуацию изнутри), ну, может быть, Sunseeker и кто-то еще... Эти компании не увязли в кредитах. Но общая ситуация очень серьезная: на рынке много банкротств даже среди очень известных компаний. Да, они участвуют в boat-шоу, поскольку выставка для них — шанс получить какие-то заказы на строительство.

Когда в 2006–2008 годах на рынке царил дефицит, только что спущенную со стапеля лодку длиной 50 метров продавали на 30 % процентов дороже, чем указывалось в прайс-листе, либо менялся прайс-лист. В цене была «спекулянтская» составляющая, заложена и верфью, и брокерами. Это было время, когда многие компании начали выходить на IPO, «кэша» было в избытке, и люди хотели лодку уже сегодня. Потому

Яхтенный рынок настолько динамичен, что ежегодно требует от верфей выпускать новые модели



и возникали очереди на яхты и самолеты. В ту пору родилось много разных верфей, строивших непонятно где непонятно что. Их даже толком не успели узнать: они появлялись и быстро исчезали. Большинство их разорилось — и слава Богу! Хотя разорились (или находятся в процессе реструктуризации/банкротства) и многие старые компании, которым просто не хватило ресурсов. Больше всех пострадали небольшие семейные верфи, где нередко рождались отличные инженерные идеи, которые любая крупная верфь хотела бы применить на своем производстве.

Яхтенный рынок — это живой и особенный организм. Здесь нельзя, как в автомобильной промышленности, обновлять модельный ряд раз в шесть лет, а каждые четыре года делать рестайлинг. Выпускать новые модели яхт нужно ежегодно, и выигрывает сегодня тот, кто чаще других меняет модельный ряд. На рынке, особенно в кризис, продаются преимущественно новые модели: в целом-то, основной механизм заставить клиента выложить деньги — дать ему что-то новое, чего ни у кого нет. Но запуск новинки для любой серьезной верфи — это 5–10 миллионов евро, и многим просто

не хватило средств. Поэтому, возвращаясь к нашим «токсичным отходам»: их стало меньше — и ладно.

Сегодня ни в Европе, ни за океаном уже не купить готовой новой и приличной яхты длиной 30–40 метров. Лодки нужно ждать, и это... тоже хорошо. Хорошо для верфей, которые могут планировать загрузку своего производства, хорошо для клиентов, которые могут планировать свой бюджет. Та же ситуация и у компаний Azimut, Princess, Sunseeker и других, выпускающих серийную продукцию: свободных лодок популярных моделей нет даже на следующий год.

Такая ситуация — индикатор правильных взаимоотношений между верфью и клиентом. Сегодня бесполезно ждать супервыгодных, «дешевых» предложений — есть определенный ценовой минимум, ниже которого верфь не опустится, иначе окажется в убытке. Сложившийся на данный момент баланс очень неплох: верфи работают из прибыли 10–15 %, а не 40–50, как до кризиса. И это замечательно. Если вы хотите затеять строительство большой лодки — самое время об этом поговорить. Сейчас как раз можно разместить заказы на 2013–2014 годы, потому что раньше вам никто и ничего не построи. **MBY**



www.tuyap.com.tr



Istanbul BOAT SHOW

12-ая МЕЖДУНАРОДНАЯ СТАМБУЛЬСКАЯ
ВЫСТАВКА ЯХТ И КАТЕРОВ,
ОБОРУДОВАНИЯ И АКСЕССУАРОВ

18 - 25 ФЕВРАЛЯ 2012

www.tuyapboatshow.com

www.facebook.com/tuyapboatshow



Международная ассоциация организаторов конгрессов и конвенций



Ассоциация организаторов коллективного национального участия на международных выставках



АССОЦИАЦИЯ ВЫСТАВОЧНЫХ КОМПАНИЙ ТУРЦИИ



For further information please contact / Для получения более подробной информации

TUYAP MOSCOW / ТЮЯП МОСКВА

Phone / Тел. : +7 495 775 3145 Fax / Факс : +7 495 775 3147 E-mail: tuyapmoscow@tuyap.com.tr



ISTANBUL



Выставочный и конгресс-центр «ТЮЯП»

Büyükcemese, İstanbul / Turkey

ДАННАЯ ВЫСТАВКА ПРОВОДИТСЯ НА ОСНОВАНИИ ЗАКОНА 5174 С РАЗРЕШЕНИЯ СОЮЗА ПАЛАТ И БИРЖ ТУРЦИИ

ИНТЕРВЬЮ МВУ

Мир парусов и моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



КАТАЛЬДО АПРЕА,
основатель и владелец верфи
Apreamare: «Я был бы счастлив,
если бы мог продавать по одной лодке
в каждую страну мира... Каждый год!»

На любой европейской выставке, помимо стандартно красивых яхт-клонов, можно увидеть суда непохожего на других, отличительного дизайна. В армаде каннского боат-шоу неизменное внимание привлекали лодки Apreamare. Сеньор Aprea с милой неаполитанской эмоциональностью поведал нам историю своей компании и любезно ответил на несколько вопросов.

Сеньор Aprea, расскажите, как возник бренд Apreamare?

О-о-о, это длинная история, но я постараюсь изложить ее кратко. Строительство лодок — семейная традиция, которой посвятили жизнь четыре поколения семьи Aprea. Мои предки начали строить парусные рыбацкие лодки в Сорренто, на пляже Марина Гранде, в 1849 году, и сейчас семейному бизнесу всего 162 года (смеется). После войны мой отец, старший из восьми братьев, начал выпускать суда с двигателями от американских джипов. Компания в те годы называлась «Джованни Aprea и братья», а лодки вообще названия не имели. Время было очень трудное, но все члены семьи держались друг друга и сохранили бизнес. Я родился в 1955 году, получил классическое образование и решил также заниматься судостроением, поскольку с раннего детства каждое лето трудился на верфи, где начинал с простой работы уборщика. В 1962 году мы построили небольшой завод и делали лодки из дерева, не желая переходить на стеклопластик. А мне были интересны новые, современные технологии, поэтому в 1983 году я оставил отца и основал свое производство, хотя поначалу, кроме собственных рук и идей, у меня не было ровным счетом ничего. Так появился бренд Apreamare, первая лодка Smeraldo 7 и моя собственная история. Сейчас моему сыну 31 год, он тоже приобщен к нашему делу и представляет уже пятое поколение.



Apreamare Maestro 56



Apreamare Smeraldo 45



Салон Smeraldo 45

Но мы знаем о некоторых недавних изменениях...

Да, в 2001 году мы присоединились к Ferretti Group, а в прошлом году выкупили компанию. Работа в холдинге дала неоценимый опыт, и наш бренд продолжает успешно развиваться. Финансово-экономический кризис, случившийся в 2008 году, необратимо изменил мир. Наша индустрия пострадала очень сильно, и последствия кризиса будут сказываться еще долго. Такого исхода следовало ожидать: в докризисный период лодки зачастую приобретались в кредит по сложным финансовым схемам, без участия живых денег. Сейчас ситуация такова: люди в основном покупают только то, что могут себе позволить, не сильно залекая в долги.

Как выглядит ваш модельный ряд и по каким принципам он формируется?

Сейчас линейка моделей Apreamare включает лодки от 26 до 82 футов. Мы отличаемся от многих других производителей, которые, по моему мнению, совершают большую ошибку — в погоне за прибылью убирают из линейки небольшие модели. Начинающие яхтсмены нередко становятся поклонниками бренда, покупая первой именно такую лодку, а потом постепенно «растут»,

увеличивая длину и водоизмещение, и нельзя лишать их такой возможности. Мы не хотим терять этих людей и начинаем модельный ряд с длины 26–28 футов. Когда-то я пытался делать даже 20-футовые лодки, но опыт и маркетинговые исследования показали, что наших клиентов не очень интересуют такие суда, да и реализовать традиционно высокое качество постройки, как на более крупных лодках, здесь сложнее. И поскольку мы предпочитаем делать лодки не столько для рынка, сколько для людей, на первом месте у нас качество, а потом уже цена: пусть лодок будет меньше, зато они будут безупречными.

Опишите, пожалуйста, типичного владельца лодок Apreamare.

Однозначно, это человек, не стремящийся подчеркнуть свой статус, хотя у вас в России все немного по-другому и лодки зачастую приобретают именно для этого. Если человеку нужно непохожее на другие судно, с особенным характером, а не «типовая» моторная яхта, то наши лодки ему понравятся. Вообще к нам приходят не вполне обычные люди, для которых яхта — вовсе не транспортное средство, а нечто гораздо большее, которые хотят путешествовать на ней по морю, а не заниматься яхтингом, стоя у причала в марине.

Кто разрабатывает дизайн и конструкцию лодок Apreamare?

В наше время случается, что кто-то проектирует и строит лодки, не зная о море ровным счетом ничего. Но ведь там, в море, все не так просто, и это надо понимать.

Идея каждой нашей лодки рождается в моей голове, затем вместе со специалистами из Marine Design International, Zuccon International и Design Studio Spadolini мы начинаем работу над новой моделью. Во главе всего стоит корпус, потом уже идет архитектурный и интерьерный дизайн. Замечу, что все наши модели соответствуют требованиям итальянского регистра RINA.

Какие рынки наиболее важны для вашей компании?

В первую очередь, это... Турция. Конкурировать с местными верфями нелегко, но я полагаю, что такие нишевые яхты, как Maestro, найдут и там своего покупателя.

Многие европейские компании с оптимизмом смотрят в сторону рынков Азии и Южной Америки. А вы работаете на этих направлениях?

Вы когда-нибудь были в Китае? И я нет. Но не раз наблюдал китайских туристов у себя в Сорренто. Они не любят солнце и ничего не знают о море. Как и в России, в Китае внезапно возникла прослойка очень богатых людей, которые с помощью яхты хотят подчеркнуть свой статус.

К тому же у китайцев совершенно иные культурные традиции: например, во время еды они могут бросать объедки на ковер в салоне. Я сам не свой, когда вижу такое! Учитывая различия культур, мы не торопимся выходить за пределы Европы. В то же время я понимаю перспективность этого рынка, и если местные дилеры готовы покупать у нас лодки, не вижу проблем. Но строить в других странах собственное производство, продавая 5–10 корпусов в год, смысла нет.

Привлекательным выглядит рынок Бразилии, но я не обольщаюсь. Мы в бизнесе не первый день и помним, как многие компании рассчитывали, что Россия станет для индустрии вторым Эльдorado. А что в итоге? Да, русские покупают яхты, только наравне с другими, и речь идет не о тысячах и даже не о сотнях лодок в год.

А я был бы счастлив, если бы мог продавать по одной Apreamare в каждую страну мира... Каждый год!

Лодки и море — для вас это только сфера бизнеса?

Я с удовольствием путешествую с семьей на яхте... Apreamare! Кроме старшего сына, у меня еще двое детей: Пенелопе девять лет, а Леонардо — три. Мы активно используем лодку и за шесть лет находили более 1200 часов. Так что яхты для меня — это не только дело, но в определенном смысле даже первая любовь и большая часть всей жизни!

Мы в бизнесе не первый день и помним, как многие компании рассчитывали, что Россия станет для индустрии вторым Эльдorado





Теория ДАРВИНА

В ходе эволюции инженерных решений Darwin 86 достались лучшие из них — интерьеры суперяхты и возможности настоящего эксплорера.

Текст **Алан Харпер**
Фото **Cantiere Delle Marche**



Немногие яхты можно назвать похожими на Darwin 86. Выглядит судно как помесь буксира и траулера, однако имеет гораздо больше общего с суперяхтой, чем обычные суда такой длины. Его лощеный, отточенный стальной корпус и надстройка

из легкого сплава идеально обтекаемы. Судно на плаву смотрится как Гибралтарская скала, невозмутимо «вытесняя» почти 200 тонн воды. Все в просторной, технически современной ходовой рубке говорит о том, что вы находитесь на 130-футовой яхте, за исключением одного: чтобы увидеть нос, придется подойти к лобовому стеклу и посмотреть вниз.

Верфь, построившая судно, тоже необычная. Cantiere Delle Marche занимает значительный участок земли на Адриатическом побережье Италии, в городке судостроителей Анкона, и была создана лишь в августе 2010 года. Но за год с небольшим там успели разработать линейку моторных яхт длиной от 75 до 115 футов. Также верфь объявила, что пять корпусов уже проданы, причем первую яхту под названием *Vitadimare* передали счастливому владельцу еще в июне. Вторая сейчас находится на стапеле, ее спуск запланирован на февраль 2012 года.

Дизайн такого судна, как Darwin 86, построенного на едва оперившейся верфи, возможно, не выглядит бесспорным. Серьезная с виду яхта-эксплорер, предназначенная для суровых условий, отделана, как суперяхта, имеет впечатляющий запас топлива и весьма привлекательную цену. Говоря языком маркетинга, она займет на рынке нишу, диаметрально противоположную типовым конструкциям.

Тем не менее покупатели, как видим, уже нашлись. Васко Буонпенсьере, менеджер по продажам и бывший сотрудник CRN, объяснил мне: компания новая лишь на бумаге, ее основатели работают в индустрии давно. Cantiere Delle Marche образована консорциумом, который сотрудничает с Ferretti Group. Их верфь CRN расположена по соседству, а новые производственные помещения отданы в лизинг. Самый крупный пакет акций (чуть менее 40%) принадлежит семье Чеччини, являвшейся одним из основателей CRN в 1963 году. Массимо Вергили, бизнесмен из Анконы, владелец земли и арендодатель, имеет еще 20%; столько же принадлежит инвестиционной компании. Оставшиеся доли приходятся на компании тоже из Анконы: CPN (инжиниринг) и GS (интерьерные работы), выполняющие большую часть отделочных работ на Cantiere Delle Marche.

Привлечение субподрядчиков — стандартная практика в итальянском судостроении, и они занимают важное место в бизнес-модели этой верфи, где главными субподрядчиками выступают совладельцы, а штатных сотрудников всего 16 человек. Это может показаться необычным, однако система, по всей видимости, работает.

ДИЗАЙН КРУПНОГО ОБЪЕКТА

Внешний вид Darwin 86 может не соответствовать представлениям большинства о привлекательном судне, однако яхта, бесспорно, выделяется властью и величием. Когда вы приближаетесь к ней, кажется, что растет не только ее длина, но и высота, а глянцевые поверхности вблизи приятно ослепляют. Едва поднявшись на борт, начинаешь думать, что яхта явно больше 86 футов. При этом интерьеры не создают иллюзию пространства, к огорчению менеджеров верфи по продаже. Владелец разумно выбрал практичные интерьеры «человеческого размера», которые в море обеспечат безопасность и комфорт. Вместе с тем мощные стальные поручни, солидное оборудование, полное отсутствие потрескивания и поскрипывания, а главное — устойчивость незыблемого в воде тяжелого стального корпуса заставляют задуматься о том, что мы знаем о размерах судна. И чем дальше находишься на борту, тем сильнее убеждаешь себя, что здесь все 120 футов длины. Отказаться от создания иллюзии пространства — роскошь, доступная

Не «раздутые», удобные для жизни в море помещения: по-домашнему уютный главный салон



Дизайн яхты большинству может показаться спорным, однако судно определенно выделяется властью и величием



Шкафы

Судя по обилию шкафов и рундуков, владельцы определенно собираются много путешествовать. Вместительный гардероб в мастер-каюте — тому пример



Носовая VIP-каюта первой яхты Darwin 86 оборудована дополнительными шкафами и ящиками для вещей



Просторная двухместная гостевая каюта по левому борту, где есть третья откидная койка



Нестандартная планировка мастер-каюты, в которой особенно много места для вещей

сегодня не на каждом судне такого типа. Если по длине и ширине Darwin 86 еще можно сравнивать с похожими яхтами, то полный объем его глубоко сидящего круглоскулого корпуса относится к уже совсем другой «весовой категории».

Верфь готова идти навстречу любым пожеланиям заказчика относительно интерьера, однако владелец Vitadimare решил отойти от стандартной планировки лишь в нескольких главных зонах. Его каюту на нижней палубе, расположенную от борта до борта, оснастили добавочными шкафами и ящиками для вещей. Особенно выделяется большой гардероб — он вполне подошел бы и для суперяхты. Все это потребовало места, отчего каюта кажется не такой большой, хотя ее размеры остаются внушительными.

Другое ключевое решение было принято ради капитана, чья отличная каюта с санузлом находится позади ходовой рубки на верхней палубе, рядом с небольшой гостиной с телевизором и библиотекой. Здесь есть отступление от стандартной планировки, когда капитан живет вместе с командой в приличной каюте на нижней палубе, а вся верхняя представляет собой салон с панорамным остеклением, где приятно попивать джинс с тоником хоть на стоянке, хоть на переходе. VIP-апартаменты в носовой части нижней палубы тоже потеряли немного площади из-за дополнительных шкафов (их никогда не бывает много, особенно в длительном путешествии), а каждая из двух гостевых кают снабжена дополнительной откидной койкой.

Учитывая, что яхта способна принять до 10 гостей, камбуз на борту должен быть соответствующий, и на Vitadimare он впечатляет: профессиональное оборудование, объемные холодильники и достаточно места для кухонной утвари. Для приема пищи предусмотрены на выбор: «официальный» обеденный стол на десять персон в центре салона, стол в кокпите (если только лодка не в марине) или третий стол на верхней палубе. Эта верхняя обеденная зона соединяется с камбузом посредством лифта, но имеет и собственное место для готовки, с холодильником, плитой на три конфорки и широкой столешницей из кориана в японском стиле для разделывания свежешпойманной рыбы (его попросила оборудовать жена владельца, которая сама отлично готовит).

ЖИЗНЬ В ОТКРЫТОМ МОРЕ

Учитывая внимание к шкафам, кладовкам и приготовлению пищи, очевидно, что владелец Vitadimare собирается много путешествовать и приобрел яхту, специально созданную для этих целей. В кладовой позади моторного отсека оборудован верстак, имеются ящики с инструментами и запчастями, чтобы механик как можно меньше зависел от мастерских на берегу. На борту установлено два генератора, опреснитель высокой производительности и стабилизаторы качки. Большой шестиметровый тендер хранится на верхней палубе и играет роль в самодостаточности судна: можно спокойно вставить на якорь и доставлять гостей на берег.

В прекрасно организованном машинном отделении стоят два не слишком мощных дизельных двигателя Caterpillar, которые вращают огромные гребные винты через гигантские редукторы с передаточным отношением почти 4:1. Эти относительно маленькие моторы создают высокий крутящий момент и отлично подходят для того, чтобы яхта двигалась в экономичном режиме с почти максимальной для данного корпуса скоростью. И так, яхта может безостановочно идти сутками, даже неделями, в том числе благодаря невероятно большому запасу топлива для лодки такой длины — 42 тонны в танках, расположенных на днище в районе миделя. Она обладает именно трансатлантическим потенциалом, то есть, может не только дойти туда, но и вернуться обратно.

Главная особенность Darwin 86 в том, что здесь все большее, кроме, пожалуй, длины. Но больше всего, конечно, амбиции. Это настоящий эксплорер с впечатляющими возможностями, который изо все сил старается убедить вас в том, что длиной он никак не меньше 120 футов. И, побыв на борту некоторое время, вы начинаете в это верить. **MBY**

Яхта обладает трансатлантическим потенциалом, то есть может не только дойти «туда», но и вернуться



Ходовая рубка напоминает таковую на суперяхте, однако Darwin 86 построена так, чтобы не попасть в эту категорию, — длина ее корпуса 23,99 м



Отделка

Интерьеры Vitadimare отличаются весьма качественным, хотя и неброским, оформлением и соответствуют назначению яхты

Похоже, что помещения команды тоже позаимствовали у 40-метровой лодки



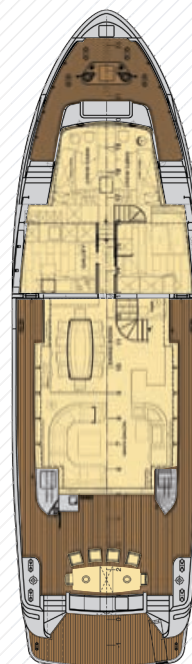
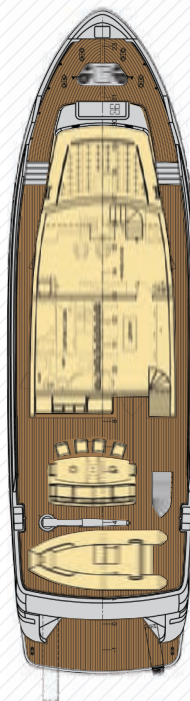
Два коммерческих (долговечных) двигателя Cat C12 в просторном моторном отсеке, куда можно попасть через дверь в транце



ДОСЬЕ

ДЛИНА 85 Ф (26,04 М)
ШИРИНА 24 Ф (7,43 М)
ОСАДКА 7 Ф (2,30 М)
МАТЕРИАЛ
 СТАЛЬ/АЛЮМИНИЙ
ЗАПАС ТОПЛИВА 42 000 Л
ЗАПАС ВОДЫ 3400 Л
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 185 Т (ПОЛНОЕ)

ДВИГАТЕЛИ
 2xCATERPILLAR C12 (385 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ
 11,5 УЗЛА
КРЕЙСЕРСКАЯ СКОРОСТЬ
 10 УЗЛОВ
ЗАПАС ХОДА
 7000 МИЛЬ НА 10 УЗЛАХ
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ
 ОТ € 6,1 МЛН



ДЛИНА 85 Ф (26,04 М)

ШИРИНА
 24 Ф (7,43 М)



**Внешний вид судна говорит сам за себя:
 построено для океана**



2011
преьера
КАННЫ



ФЛАГМАН

Galeon весьма энергично расширяет свой модельный ряд в обоих направлениях, и на каннской выставке польские судостроители представили долгожданную 24-метровую модель.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Galeon**





Тони Кастро и дизайнеры Galeon постарались: интерьер яхты получился одновременно претенциозным и... ненавязчивым

Если вы хотите купить лодку, определились с моделью и даже знаете ее плюсы и минусы, но для окончательного решения не хватает последней капли «за», — понаблюдайте за стендом компании-продавца во время боат-шоу. Нехитрый прием поможет вам кое-что понять. Неизменно толпящиеся, проявляющие интерес посетители — косвенный, но верный признак того, что эти лодки в чем-то неординарные. А когда еще хозяева с искренним радушием встречают гостей, то желание купить яхту такой верфи лишь укрепляется.

В последние годы, «наматывая круги» по Messe Duesseldorf или в старом каннском порту, я отмечаю ажиотаж на стендах Galeon. Польская компания из Гданьска, невзирая на мировые экономические неурядицы, развивается и расширяет модельный ряд судов. Удовлетворить потребности нынешнего покупателя только за счет технических кондиций судна чрезвычайно трудно. Помимо функциональности, необходим эстетически привлекательный дизайн, внешний и интерьерный (особенно для крупного судна). У Galeon есть своя

команда дизайнеров, но во многом успехом своих недавних продуктов верфь обязана таланту именитого Тони Кастро. Взять хотя бы премьеру каннской выставки 2010 года — Galeon Raptor 700: яхта получила две награды за прогрессивный дизайн. В минувшем году Кастро «сочинил» еще более солидную, интересную яхту 780 Crystal, ставшую флагманом линейки Galeon.

Когда, пробившись через сонм выставочных лодок и разводные понтоны, мы вырвались из порта Канн и оказались в море, я пересчитал людей на борту и было расстроился: как скажется присутствие почти 30 душ на проведении тест-драйва? Однако уже через пять минут они каким-то образом сами распределились по главной палубе и флайбриджу, и у меня не было проблем с замерами. В какой-то момент я даже заинтересовался: куда делись пассажиры?

С десяток босых гостей — на многие яхты принято заходить без обуви — комфортно устроились на флайбридже, где тень от хардтопа с автоматическим люком из прочного мягкого материала позволяет оставаться даже в самый солнечный день, не опасаясь ожогов. Мужчины сели поближе к капитану

и разглядывали пост управления, а дамы устроились на большом диване рядом с джакузи и камбузом (ветбар, гриль, холодильник), обсуждая то и другое. Джакузи здесь интересная: купель с гидромассажем установлена по левому борту на возвышении, что позволяет не только обозревать бескрайний океан из пены щекочущих пузырьков, но и использовать это место как дополнительный лежак для загара — нужно лишь накрыть ванну тиковыми решетчатými панелями и уложить сверху подушки. В кормовой части флайбриджа достаточно места для тендера, а кран грузоподъемностью полтонны здесь уже стоит.

Еще одна зона отдыха оборудована на носовой палубе. Помимо лежаков, вы найдете тут диван со столиком и тент-бимини — для романтического ужина на закате лучше не придумаешь!

Главный (нижний) пост управления имеет право претендовать на статус

В какой-то момент я заинтересовался, куда подевались пассажиры...



Мастер каюта с бортовым диваном в «походном» и «массажном» положении (внизу)



В салоне применена необычная «нитчатая» подсветка с возможностью изменения цвета и интенсивности



Положение обеденного стола по отношению к камбузу можно назвать идеальным

одного из самых эргономичных и технически продвинутых в этом классе яхт. Похожие ультрасовременные приборные панели нетрудно найти на лодках длиной 30–40 метров, и если верфь Galeon взяла пример с них, то сделала правильно: таким пультом может гордиться и капитан яхты, и ее владелица. Основное место отдано трем огромным мультимедийным дисплеям Böning, прелесть которых не только и не столько в размерах, сколько в многообразии и, главное, отличной читаемости всех параметров. Например, много ли вы встречали яхт, где есть индикация открытых иллюминаторов на нижней палубе? Как и в случае Galeon 700 Raptor, в верхней части приборной панели 780 Crystal присутствует линия традиционных «кругляшковых» (аналоговых датчиков двигателей), но пользоваться ими, на мой взгляд, неудобно: слишком широк сектор обзора. Восседая на обитом кремовой кожей высоком кресле неподалеку от солидной двери, я получал нескрываемое удовольствие от этого совершенного капитанского мостика. Стремясь увеличить площадь лобового остекления и создать эффект открытой яхты, дизайнеры

КАПИТАН

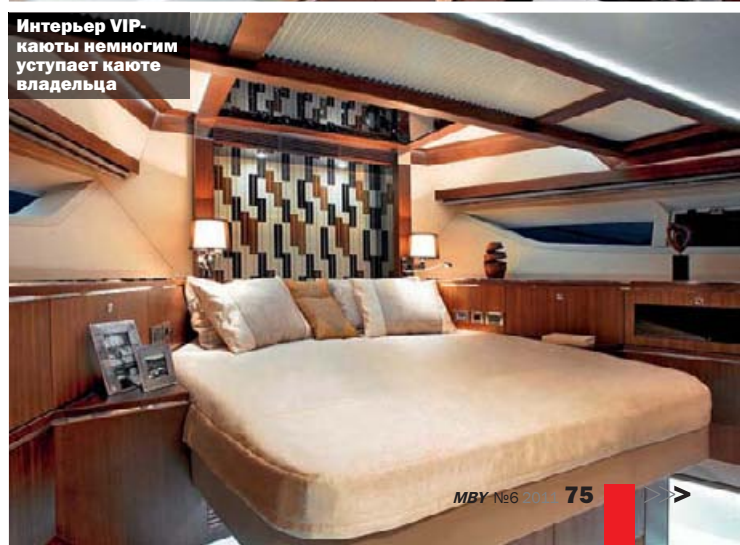


Во время теста капитан судна Янек поделился своими впечатлениями

Я принимал активное участие в строительстве первого корпуса Galeon 780 Crystal с самой его закладки и вносил свои предложения по улучшению лодки, которой теперь управляю. Приятно, что на верфи к моему мнению прислушивались: например, сделали просторные и удобные помещения для экипажа — ведь безопасность в море зависит в том числе и от полноценного отдыха команды. До участия в каннской выставке лодка успела пройти не очень много. Сначала я перегнал яхту с верфи из Гданьска в Клайпеду, затем мы перешли в Геную и оттуда отправились в Канни. Побывать в крепких штормах и по-настоящему прочувствовать мореходность судна мне пока не удалось, но трех с лишним тысяч миль вполне хватило, чтобы понять его «характер». Скажу без обиняков: я более чем доволен техническими параметрами судна, а также его возможностями.



В туалетных комнатах стоит дизайнерский фаянс высокого качества



Интерьер VIP-каюты немногим уступает каюте владельца

Для успеха на рынке яхта должна быть и функциональной, и привлекательной — как внешне, так и интерьерами

расположили отличный люк с электроприводом прямо над местом рулевого, а также добавили широкую удобную форточку по правому борту. В результате и капитан, и пассажиры, всегда с интересом наблюдающие за процессом управления судном, оказываются в доступной для свежего морского ветра зоне, создать которую на других яхтах такого размера не всегда возможно.

Примат дизайна очевиден в интерьере 780 Crystal. Тони Кастро и дизайнеры верфи постарались: декор получился одновременно претенциозным и... ненавязчивым. Его красоту оттеняет темная древесина венге на полу, панели из ореха с замысловатой нитчатой подсветкой, цвет и интенсивность которой можно менять с помощью пульта, мягкая мебель с обивкой

нежного кремового оттенка. Даже отсутствие поручней в салоне, острые углы и столешницы без ограничителей можно простить за то приятное чувство почти домашнего уюта, возникающее в помещениях яхты.

За постом управления (правый борт) расположен камбуз с простой, удобной и практичной конфигурацией. Прямо напротив стоит обеденный стол на шесть персон, и, чтобы его сервировать, не придется бегать через весь салон. Столешница камбуза изготовлена из первосортного черного бразильского гранита, которого по всей лодке (включая санузел) наберется тонны полторы. Материал очень приятный, однако на последующих корпусах от него, возможно, откажутся из-за цены и веса. Еще одна практичная деталь — автоматические деревянные

жалюзи, отделяющие камбуз от салона, когда там колдуют над ужином.

Рядом с широкими трехстворчатыми дверями в кокпит оборудован небольшой бар с опускаемым электрическим окном, позволяющим создать единую с кокпитом открытую зону. Сам кокпит укрыт свесом флайбриджа и выделяется традиционной удобной планировкой с П-образным диваном вокруг тикового складного стола интересной конструкции. На вместительную купальную платформу, где без труда можно поместить два гидроцикла, ведут трапы по обоим бортам. Оттуда, с транца, имеется доступ в каюты команды, где есть свой санузел и небольшой камбуз.

Четыре пассажирские каюты нижней палубы стилистически соответствуют салону: просторные апартаменты с хорошей планировкой и гармоничными интерьерами, где темное дерево также сочетается с кремовыми обивкой мебели и стеновыми панелями. Если погода и волна мешают разглядывать

Люк с электроприводом над постом управления — редкая и приятная особенность на флайбриджных яхтах

Над сиденьями нововой палубы можно установить небольшой тент, который закрывает это место от посторонних глаз, оставляя вас не едины с морем

Закрыв джакузи крышками, можно получить дополнительный лежак для загара

Crystal 780 — значительный шаг польской верфи вперед, к заветной длине 30 метров

в телескоп тропическое небо, глазеть на звезды и мечтать можно в VIP-каюте, где прямо над двуспальной кроватью закреплен специальный «звездный» экран — личный мини-планетарий.

Как и на 700 Raptor, в кормовой мастер-каюте у владельца есть диван с изменяемой конфигурацией и функцией массажа (электропривод управляется пультом) плюс большая гардеробная. Также интересна конструкция туалетных шкафчиков в санузлах: в закрытом положении зеркала расположены на уровне груди и дверцы не заслоняют иллюминаторы, а в открытом они поднимаются наверх, на уровень головы — нестандартное и практичное решение.

Динамические характеристики 780 Crystal не выглядят бледно: два мощных двигателя MAN по 1800 л.с. без труда разогнали прилично загруженную топливом, водой и пассажирами яхту почти до 30 узлов на максимальных 2300 об/мин. Постоянное перемещение людей по лодке не оказывало никакого влияния на крен и дифферент; несмотря

на метровую волну, судно шло мягко. Циркуляция с диаметром 30–40 метров на полном ходу проходила практически без крена и падения оборотов (скорость при этом снижалась до 24,2 узла).

Уровень шума в салоне 78 дБА на полном ходу следует признать весьма умеренным (при работе двигателей на холостом ходу фон составлял 58 дБА). Никакой вибрации, посторонних звуков (кроме тех, что издавали без усталости говорившие гости на борту), других отвлекающих и раздражающих факторов. И пьянящее ощущение подчиненной тебе мощи...

Когда 780 Crystal вернулся к своему причалу в самом сердце выставки, я был твердо уверен в двух вещах. Во-первых, яхта показала себя с лучшей стороны: великолепное, мощное судно, с приятными современными интерьерами, отличной технической начинкой и особенной индивидуальностью, делающей ее непохожей на других. Для компании это значительный шаг вперед, к заветной длине 30 метров, туда, куда

Пульт управления 780 Crystal владеет яхты и ее капитан могут гордиться

стремится все крупные производители серийных лодок. И польской верфи Galeon в тандеме с британским яхтенным дизайнером Тони Кастро ничто не мешает войти в число лучших верфей Старого Света.

А во-вторых... Стенд польских судостроителей действительно пользовался в Каннах большой популярностью у посетителей, причем совершенно разного толка. Доказательством тому были оставленные мною на понтоне новые ботинки, которые делись неизвестно куда. На закате, возвращаясь в отель, я шагал по набережной Круазет босиком и с улыбкой вспоминал прошедший день, закончившийся интересным тест-драйвом необычной яхты. **MBY**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Большие многофункциональные экраны выводят информацию даже об открытых иллюминаторах

Все органы управления расположены эргономично и легко достигаемы

ДОСЬЕ



ДЛИНА 80 Ф (24,50 М)
ШИРИНА 19 Ф (5,79 М)
ОСАДКА 4 Ф (1,30 М)
ЗАПАС ТОПЛИВА 5500 Л
ЗАПАС ВОДЫ 1800 Л
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 53,6 Т (ПОРОЖНЕМ)
КАТЕГОРИЯ RCD «B»
ДИЗАЙН ТОНИ КАСТРО / GALEON
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ ОТ €2 452 790

ХАРАКТЕРИСТИКИ

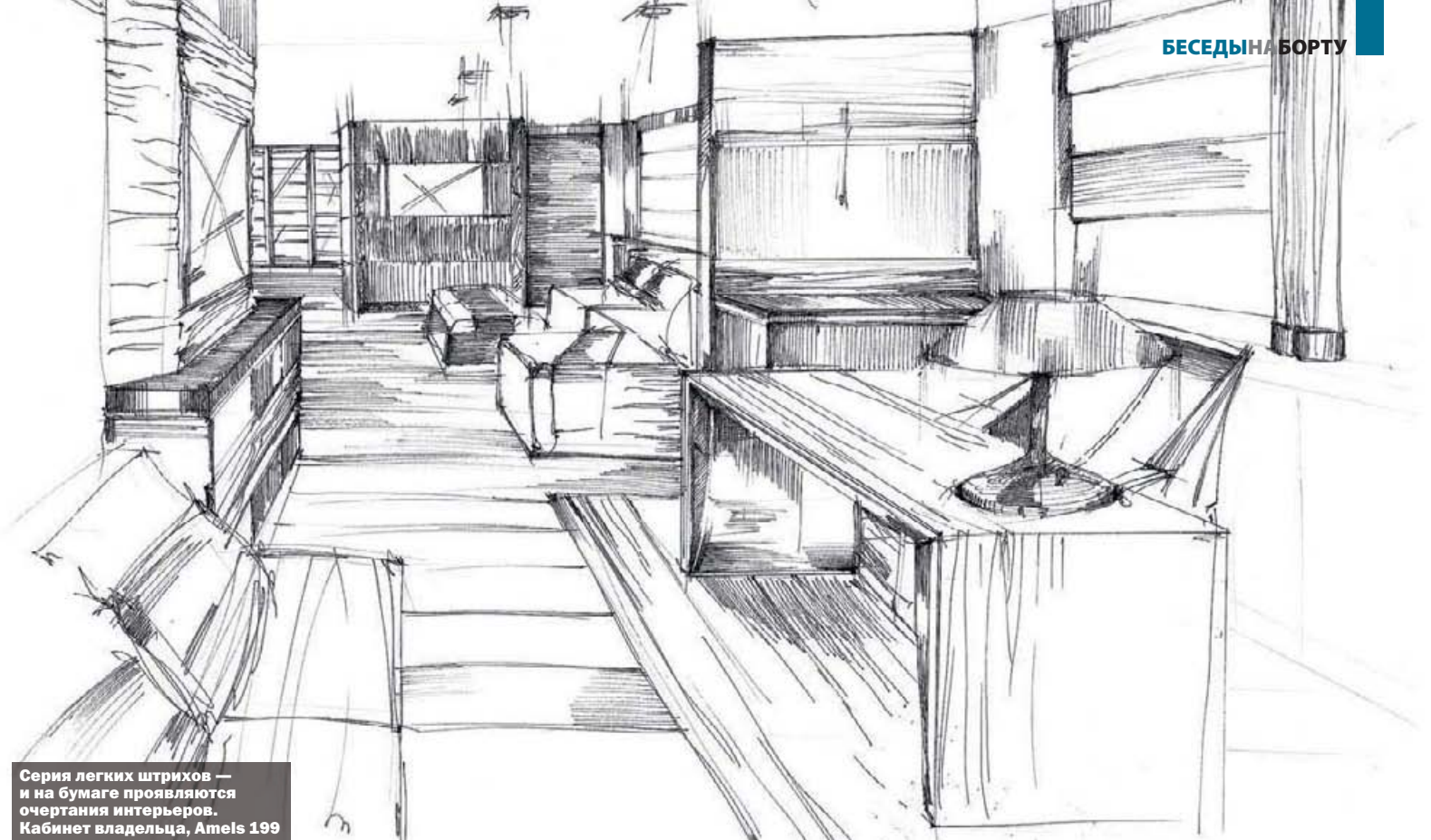
ДВИГАТЕЛИ 2xMAN V12-1800, 1800 л.с. при 2300 об/мин., 12 цилиндров, дизель 24,2 л

РЕЖИМ	ECO				FAST MAX	
	1000	1250	1500	1750	2000	2260
ОБ/МИН.	9,6	12,3	15,2	20,5	24,6	29,3
СКОРОСТЬ	0°	0°	1,0°	1,5°	2,0°	2,5°
ДИФФЕРЕНТ	75	152	242	394	482	683
РАСХОД	0,13	0,08	0,06	0,05	0,05	0,04
МИЛЬ/Л	563	356	276	229	224	189
ДАЛЬНОСТЬ	63	68	71	77	75	78
УРОВЕНЬ ШУМА, ДБА						
ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ						

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 60% топлива, 80% воды, 28 человек на борту. Температура воздуха +27°C, волнение 1–2 балла, сила ветра при скоростных заездах 3 балла. Замеры шума производились при открытых дверях кокпита и форточке.



ДЭН ЛЕНАРД,
яхтенный
дизайнер:
*«Отсутствие
красоты возникает
из-за хаоса идей
и беспорядка
в их реализации».*



Серия легких штрихов — и на бумаге проявляются очертания интерьеров. Кабинет владельца, Amels 199

Этого высокого седого мужчину в белой рубашке навыпуск и потертых джинсах во время яхтенной выставки в Каннах можно было увидеть на разных стендах и яхтах. Мы заметили его и среди тех, кто вел презентацию бренда Monte Carlo Yachts, принадлежащего холдингу Beneteau. Потом почти столкнулись с ним на борту новой Monte Carlo 65, которую только что посмотрели и еще продолжали одобрительно обсуждать — яхта производила действительно хорошее впечатление.

Мы говорили на родном языке, но седовласый джентльмен пристально смотрел на нас.

Неожиданно он задал вопрос по-английски:

— Вы довольны?

Я незамедлительно ответил шуткой: — Был бы доволен, кабы владел такой лодкой...

Мужчина рассмеялся, мы познакомились и разговорились... Собственно, это он знакомился с нами — мы-то хорошо знали в лицо Дэна Ленарда, совладельца яхтенной дизайн-студии Nuvolari & Lenard из Венеции, входящей в первую десятку, а то и в пятерку наиболее

известных и востребованных в мире. А потом Дэн согласился побеседовать с нами на стенде компании Monte Carlo Yachts, к проектированию лодок которой приложил руку.

Дэн, проекты яхт какого типа вы предпочитаете?

Мы с Карло Нуволари работаем во всех сегментах яхтенного рынка. Недавно спроектировали 26-футовую лодку Colombo, при этом создаем дизайн для многих серийных производителей в среднем сегменте и одновременно трудимся над 120-метровой суперяхтой Oceanco. Сейчас мы работаем с брендами

Свою первую лодку я нарисовал в 18 лет и с тех пор занимаюсь только этим

Monte Carlo Yachts, Marquis, Sarnico, Palmer Johnson.

Здесь Monte Carlo Yachts представляет нас как дизайнеров суперяхт, пытающихся привнести атмосферу и роскошь крупных судов на серийный рынок. Обилие заказов радует. Я с удовольствием берусь за создание как больших, так и маленьких лодок, ведь они

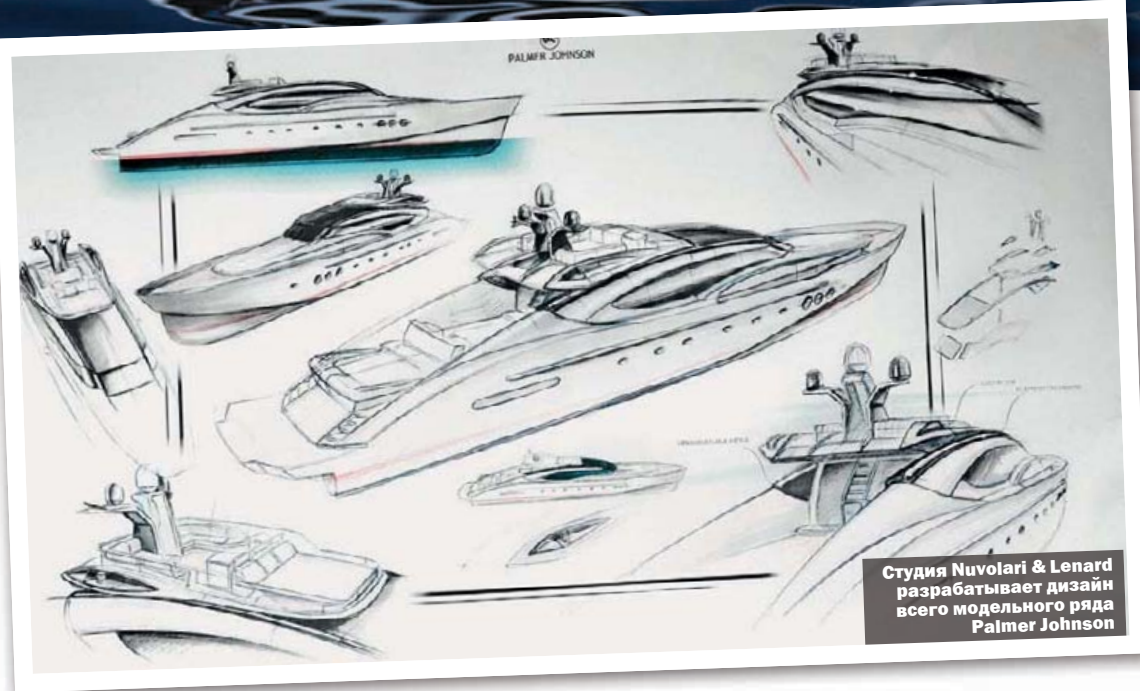
Перо, бумага и вдохновение — все, что требуется Дэну Ленарду для работы





Создавая модели Monte Carlo, мы пробуем привнести атмосферу и роскошь суперяхт на серийный рынок

Monte Carlo Yachts 76 стала родоначальницей оригинального дизайна всего модельного ряда



предназначены для решения совершенно разных задач, и это интересно.

Студия Nuvolari & Lenard осуществляет полный цикл разработки яхт. Какова ваша личная роль в этом процессе?

Я занимаюсь непосредственно дизайном и маркетингом дизайна — ищу участников рынка, которым нужны наши услуги. Провожу маркетинговые исследования и могу, например, сказать: чтобы найти своих покупателей, яхты Monte Carlo

должны выглядеть именно так, иначе будет иметь место прямая конкуренция с другими производителями. Прежде чем сесть разрабатывать дизайн, мы тщательно анализируем выбранный сегмент рынка — все лодки этой длины, независимо от страны производства и популярности бренда. Затем начинается проработка концепции всей будущей линейки, а потом уже собственно дизайн отдельно взятых моделей. Дальше присоединяется Карло — конструктор от рождения и сущий «адвокат дьявола», когда

речь заходит о деталях. Он обладает поразительной способностью оценивать все взглядом заказчика и с этих позиций аргументированно критикует мои предложения.

Был ли какой-то «звездный» проект, после которого ваша популярность резко выросла?

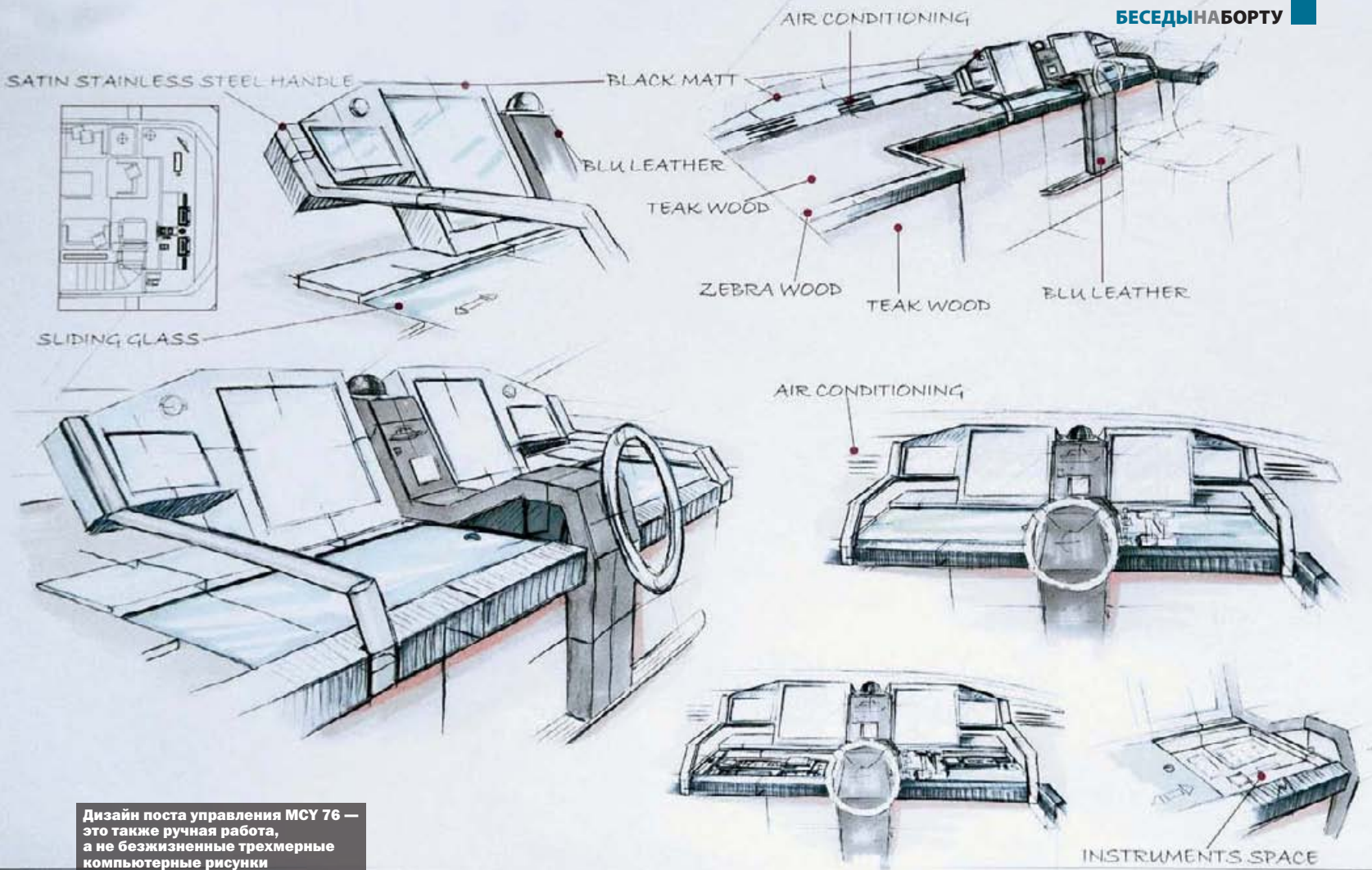
Это длинная история, ведь студии уже 22 года. Когда мы начинали, мне был 21 год, а моему партнеру Карло Нуволари — 28. Карло был инженером, я отвечал за дизайн, а теперь мы нередко меняемся профессиями.

Общая тенденция заключается в том, чтобы сделать яхты более доступными, не снижая при этом качество постройки

Студия всегда занималась разными лодками, хотя одни считали, будто мы работаем исключительно над суперяхтами, а другие в то же время были уверены, будто наша специализация ограничена лишь серийными моделями. Сказать точно, когда мы обрели известность, сложно. Но если все же попытаться найти переломный момент, то стоит вспомнить появление новых Mochi на рубеже веков.

Вы занимаетесь только яхтами или делаете что-то еще в сфере индустриального дизайна?

В 18 лет я нарисовал свою первую лодку и никогда не занимался ничем другим, кроме яхт. Разве что собственным домом и виллами нескольких наших яхтенных заказчиков. Ведь яхты — бесконечное поле для работы: мы разрабатываем для них даже дверные ручки и ткани, словом, практически все. Бывает, что созданный для суперяхт дизайн у нас



Дизайн поста управления MSY 76 — это также ручная работа, а не безжизненные трехмерные компьютерные рисунки

Ходовая рубка Oceanco Y706

покупают компании для массового производства, например, мебели, но при этом мы все же остаемся яхтенными дизайнерами.

Какие современные тенденции в яхтенном дизайне вы видите?

Общая тенденция в том, чтобы сделать яхты более доступными. Качество при этом снижать нельзя, поэтому приходится внедрять новые эффективные технологии, и это тоже задача дизайнеров. При постройке яхт объем автоматизации минимален, а доля ручного труда значительна, причем дешевая рабочая сила не выход — хороший продукт могут создать только хорошие специалисты. Вот и приходится ломать голову над технологиями, делая их более эффективными. Например, мы предложили для яхт Monte Carlo модульный интерьер; модули собирают отдельно, а затем монтируют в корпусе. Мы каждую неделю общаемся с верфью и обсуждаем детали, поскольку сотрудничество дизайнеров и строителей должно быть тесным.

Если лодку длиной 40 футов еще можно с натяжкой сравнить

с автомобилем, то крупные яхты гораздо сложнее; разработка их дизайна является важнейшей частью проектирования и производства, а не просто рисованием красивых линий. И дизайнер должен жить в этом мире.

Если не секрет, у вас есть яхта и какая?

Есть. Чтобы успешно проектировать яхты, надо самому быть яхтсменом. Я с ранних лет хожу под парусом, начинал на лодках класса Laser. Сейчас у меня куча всевозможных лицензий, и я могу управлять почти всеми лодками, которые мы создали. У меня карбоновая парусная лодка, выполненная по индивидуальному проекту, до этого был 43-футовый катер Sarnico Spider, на котором я за час доходил из Венеции в Хорватию. Уже три года я владею моторной яхтой, и если выпадает свободное время, провожу его на борту. Яхтинг — главное увлечение моей жизни, а дизайн — лишь



За простым с виду эскизом стоят сотни часов работы

Дешевая рабочая сила — не выход: хороший продукт могут создать только хорошие специалисты



Проект Palmer Johnson World

CV ДЭН ЛЕНАРД



Возраст: 43 года
Образование: высшее
Место рождения: Любляна, Словения
Место жительства: Венеция, Италия
Семья: женат, двое детей
Хобби: прогулки с семьей и друзьями под парусом на яхте собственной постройки, подводное плавание, горные лыжи

Дизайн без идеи — это как оркестр без дирижера, где все музыканты хороши сами по себе, но общей мелодии и гармонии нет

инструмент для его развития. И Карло в этом отношении не отличается от меня — он держит лодку прямо под окнами своего дома в Венеции.

Вы много сотрудничали с американскими верфями и, на наш взгляд, придали их лодкам европейский облик. Есть ли существенная разница между судостроителями из США и Европы?

Различия есть, но раньше они ощущались сильнее. Мы привыкли считать, что американцы не смыслят в дизайне, однако их яхты технически совершенны. За океаном полагали так же: европейские лодки хорошо выглядят, но отстают в плане техники. Теперь эти несоответствия в прошлом:

американские яхты «подтянулись» по дизайну и по-прежнему остаются на высоком техническом уровне. Имеет смысл скорее говорить о глобализации дизайна, нежели о европеизации американского продукта — это тоже тенденция. В яхтинге, на мой взгляд, существует одна, универсальная красота. Но американцы успешны в функциональном дизайне. Например, при проектировании Monte Carlo 65 мы применили форму «двойная S» для носовых шпангоутов с высоким надводным бортом, встречающуюся на американских рыбацких катерах.

Как вы решаете важное противоречие между мореходностью яхты и объемом помещений?

Рынок в лице покупателей предъявляет противоположные требования: с одной стороны, надо увеличивать обитаемое пространство, в частности, в носу, а с другой — не снижать мореходность. Поэтому компромисс неизбежен. К примеру,

некоторые итальянские верфи предлагают просторные интерьеры в «плоскодонных» корпусах. В случае с Monte Carlo, как я уже говорил, мы сделали высокий нос, позволивший обеспечить мореходность, необходимый объем помещений и одновременно ставший дизайнерской особенностью бренда. Это не революция, но решение значительно более функциональное.

Здесь, на выставке, множество лодок. Есть ли среди них действительно ужасные по дизайну модели?

Я не сужу о красоте с позиций субъективного, личного восприятия, но если в яхте все «придумал» компьютер и не чувствуется талант дизайнера, то лодка получается некрасивой. Таких примеров здесь немного. Да, в них, казалось бы, масса деталей, технических штук, но нет того тепла, которое оставляет рука человека-творца. Это как оркестр без дирижера, где все музыканты хороши сами по себе, но общей мелодии и гармонии нет. Отсутствие красоты

Если в яхте все «придумал» компьютер и не чувствуется талант дизайнера, то лодка не получится красивой



возникает из-за хаоса идей и беспорядка в их реализации. Представьте симпатичную девушку, которая переборщила с макияжем, — это неизбежно разочарует вас, как бы красива она ни была. С другой стороны, у любой лодки есть свой покупатель, и дело в основном сводится к способностям продавца. Как на выборах, где вам нужно убедить людей проголосовать именно за вас.

Возможна ли ситуация, когда верфь создает одну удачную модель и успешно продает ее много лет, как, скажем, Apple продает iPhone?

Это справедливо для небольших лодок, где есть «иконки» вроде маленьких Riva или старой Monte

Концепция «иконки» будет работать, пока стоимость лодки не превышает цену дорогих авто



Бассейн на Palmer Johnson World находится в районе миделя

Carlo 32 Offshorer, которую мы спроектировали в начале 1990-х годов. Такая концепция будет работать, пока стоимость лодки не превышает цену дорогих авто и товар попадает в категорию «субботних покупок». Другими словами, стоимость лодки не должна выходить за рамки суммы, которую готов импульсивно потратить обеспеченный человек в хорошем настроении.

Ваши работы не раз удостаивались наград. Какие яхты вы вспоминаете с особенной теплотой?

Вопрос сложный, ведь мы делаем десяток проектов в год. Могу, пожалуй, назвать три моторные яхты, работа над которыми оставила у меня больше всего впечатлений. Самый первый корпус Palmer Johnson 120 под названием Cover Drive, затем ставшая очень

популярной суперяхта Alfa Nero и, наконец, Monte Carlo 76, которую мы фактически создали с чистого листа, но людям при этом она очень нравится. Разумеется, будучи любителем паруса, не могу не упомянуть 212-футтовую Felicità West, построенную на Perini Navi в 2003 году. Мало кто знает, что мы участвовали в ее создании, ведь это совсем другой сегмент. MBY



2011
преьера
КАННЫ

ШКАТУЛКА С СЮРПРИЗАМИ

Pershing 74 подхватывает успех своей популярной предшественницы. Новации и сюрпризы гарантированы.

Текст **Ольга Селезнева**

Pershing всегда умел удивить интересными и нестандартными инженерными решениями



При опущенной переборке между салоном и кокпитом их пространство визуально объединяется

Моторная яхта Pershing 74, чья мировая премьера была в сентябре на боат-шоу в Каннах, — эволюция известной 72-футовой модели, появившейся в 2007 году и заслужившей титул «Лучшая европейская яхта» год спустя. Стоит вспомнить, что эта лодка, имевшая необычайный коммерческий успех, стала «первой ласточкой» новой дизайнерской концепции Pershing, в рамках которой уже выпущены модели длиной 64, 80, 92 и 108 футов. Несмотря на значительную разницу в размерах, эти яхты роднит заметное стилевое единство: обилие открытого палубного пространства, форма мощного остекления надстройки, большие бортовые иллюминаторы... Впрочем, несмотря на общую «генеральную линию», новинка с предшественницей все же сильно различаются, и самое заметное отличие — флайбридж.

Спорить о том, нужен ли флайбридж спортивным яхтам вообще и яхтам Pershing в частности, можно долго.

Поборники чистоты стиля, скорее всего, скажут «нет», заметив, что верхняя палуба утяжеляет лодку, ухудшает ее аэродинамические характеристики (читай — снижает скорость) и все равно не получается большой и полноценной, как на «чистокровных» флайбриджных яхтах. С другой стороны, мы имеем дело с железобетонным фактом: рынок говорит флайбриджу «да» вне зависимости от его размеров и типа яхты. В последние годы палубой с наружным мостиком обзаводятся все больше изначально спортивных лодок. На верфи Pershing признают, что оснастили флайбриджем 74-футовую новинку по просьбам клиентов, а клиент, как известно, прав всегда.

Чтобы не отвлекаться на пустую полемику, из чистого любопытства можно сопоставить новую модель с предыдущей.

Pershing 72, оснащенный парой дизелей MTU 12V 2000 M93 по 1823 л.с., разогнался до 44 узлов; обычный круизный режим для большинства яхт этой верфи — 35–40 узлов (меньше разве что у моделей длиной около сотни футов). Pershing 74 на испытаниях показал такой же результат, поддержав

сложившийся на верфи «стандарт ходовых качеств»: там готовы пойти на многое, чтобы увидеть конкурентов за кормой. Экономить веса (не в ущерб прочности), оптимизировать форму корпуса, применять приводы Арнесона с полупогружными гребными винтами, наращивать мощность двигателей. В данном случае «цена» флайбриджа с его массой 2,6 тонны — плюс 250 «лошадей» в моторном отсеке: на Pershing 74 установлены два более мощных MTU 12V 2000 M94 по 1948 л.с. каждый. Много это или мало в плане расхода топлива? Для спокойной флайбриджной яхты оба варианта абсолютно неприемлемы; для спортивного зверя с его и без того хорошим аппетитом еще 9% расхода (374 л/ч против 344 л/ч на каждый двигатель) совсем не так заметны.

Сравним еще дальность плавания: у Pershing 72 она составляла 300 миль на круизной скорости 40 узлов, у Pershing 74 немногим меньше — 280 миль при одинаковой емкости топливных танков в 4500 литров.

Ну а теперь о том, что дает флайбридж. Во-первых, дополнительная площадь, где бы на яхте она ни имелась, никогда не бывает лишней: даже самая



Окна

Остекление салона увеличено: оно не только формирует особенный стиль, но дает отличный обзор и обилие света внутри



Легкий карбоновый трап на флайбридж несложно убрать под «козырек»



Такой флайбридж весьма располагает к отдыху



В большом гараже спокойно размещаются и тендер, и гидроцикл

распрекрасная компания в море (откуда не всегда удастся просто взять и выйти) может рано или поздно утомить, поэтому возможность разбрестись по лодке переоценить трудно. Флайбридж на Pershing 74 не слишком велик, зато оборудован мини-баром и отличными шезлонгами, на которых можно позагорать в уединении. Далее, пост управления наверху можно использовать и на полном ходу, но вот при швартовке управлять яхтой оттуда гораздо удобнее, чем с основного поста.

Доступ на флайбридж решен остроумно. Трап, расположенный посередине кокпита, если нужно освободить пространство (или, например, вы опасаетесь, что дети станут бесконтрольно лазать вверх), убирается в «козырек» флайбриджа, что называется, легким движением руки. Легким, потому что он из углепластика, хотя на вид кажется весящим не менее 200 килограммов.

По примеру всех яхт Pershing, здесь сделан сильный акцент на кормовой кокпит: как-никак, на спортивных лодках это — основная открытая зона отдыха. Часто ее вовсе не отделяют от расположенного внутри надстройки салона, но на Pershing 74 установлена

узкая стеклянная переборка, которую можно убирать полностью или частично. А если нужно скрыть салон от посторонних глаз, но при этом не лишать себя свежего воздуха, предусмотрена опускающаяся электроприводом шторка. В кокпите размещены бар, обеденная зона с угловым диваном и столом и еще одна секция из дивана и большого лежака для загара на транце. Одно из самых полезных изменений можно найти как раз под этим лежаком — там находится гараж для тендера. На Pershing 72 он был маловат: чтобы уместить туда тендер, приходилось сдвигать баллон, а гидроцикл ставить боком. Собственно, два фута разницы в длине между прежней и новой моделями объясняются как раз увеличением гаража (сейчас туда спокойно входит тендер длиной 3,25 м плюс гидроцикл), а также кормовой платформы с гидравлическим подъемником.

Салон — светлый и лаконичный — выполнен в традиционном для Pershing стиле, сочетающем строгую чистоту линий с роскошью материалов. Для отделки первого Pershing 74 выбрали светлый и выбеленный дуб, пастельные оттенки ковров и текстиля. Как всегда,



Пульт

Открытый пост управления оборудован похожим на основной пультом. Единственное неудобство — трубка УКВ расположена сзади

Флайбридж на этой яхте появился благодаря пожеланиям заказчиков

много кожи: потолки, кресла, шезлонги, диваны, детали интерьера — здесь постаралась компания Poltrona Frau, с которой верфь сотрудничает давно.

В салоне находится столовая, стоит секция шкафов, где, в частности, помещено медиаоборудование. Однако центр зрительного притяжения — пульт управления. Его как всегда сложный, футуристический дизайн поменялся: центральная часть со штурвалом, главным мультимедийным навигационным дисплеем (радар, картплоттер, эхолот и пр.) и дисплеем мониторинга судовых систем смещен влево — теперь рулевой сидит ближе к диаметральной плоскости. Справа — еще три дисплея: навигационный (дублер) и по одному на каждый двигатель. Эти дисплеи и два ряда тумблеров расположены прямо перед вторым креслом для помощника-штурмана или просто наблюдателя.



*Стильные
интерьеры — веское
преимущество любой
яхты, с флайбриджем
или без него*

**Мастер-каюта —
эффектное сочетание
приватности и открытого
пространства**

накалывания — светодиоды в потолке, дающие более приятный рассеянный свет. Интересная деталь — широкая лежанка по левому борту: здесь можно расположиться с видом на море...

Спускаясь от поста управления по трапу, первым делом попадаешь в камбуз, помещенный на уровне между главной и нижней палубами. Его планировка — пожалуй, лучшее в плане эргономики решение, позволяющее на относительно небольшой площади разместить массу техники и получить обширную рабочую поверхность; кроме того, у находящегося в центре своих «владений» кока все буквально под рукой. Кстати, по сравнению с 72-й моделью, здесь установлен холодильник в полтора раза большей вместимости.

Уровнем ниже расположены каюты: мастер-апартаменты в центре корпуса во всю его ширину; VIP-каюта в носу: обе стали еще светлее благодаря

увеличенным иллюминаторам, при этом в апартаментах владельца эти «окна» весьма интересной формы. Еще одна гостевая каюта с парой отдельных спальных мест и дополнительной откидной кроватью-полкой находится у левого борта. Размеры кают впечатляют, учитывая, что на лодках подобных габаритов часто делают не три, а четыре! Например, в мастер-каюте, помимо кровати, дивана, секции из стола и шкафов, предусмотрены еще гардеробная и мини-бар. Своеобразным звуковым демпфером, отделяющим мастер-каюту от моторного отсека, служат ванная комната (владельца) и помещения экипажа. Для него предусмотрена двухместная каюта и гостиная с мини-кухней; попасть сюда можно из кокпита по отдельному трапу.

На носу лодки — обширный трехсекционный лежак, снабженный электроприводом, который

**Так выглядит
туалетная комната
VIP-каюты**



Рукоятки управления двигателями и группа джойстиков находятся на панели между креслами; кстати, такая же панель есть и на флайбридже.

Переднюю часть салона, как всегда, можно сделать открытой: в хардтопе предусмотрен огромный люк почти во всю ширину надстройки.

По сравнению с интерьерами прежней модели, обращаешь внимание на скругление углов — безопасность в условиях качки все-таки важнее дизайнерских капризов. Еще одно нововведение: вместо прежних ламп



Кухня

Такое ее положение
и конфигурация дают много
ощутимых преимуществ



Салон — место общения, развлечений и... работы (для капитана)

Носовая VIP-каюта — достойные размеры и оформление



Этот моторный отсек смело можно назвать машинным отделением



Размеры кают на Pershing 74 действительно впечатляют

приподнимает крайние секции, превращая их в шезлонги. Таких маленьких (и больших) чудес на лодке немало. Например, телескопический трап: очень компактный, он раздвигается втрое и может служить и для схода на берег, и как лестница при купании. Для оптимизации ходовых режимов яхта оснащена системой Autotrim компании ZF; она позволяет автоматически управлять креном и дифферентом при различной загрузке судна и состоянии моря. В общем, что-то, а удивлять Pershing всегда умел: каждая лодка бренда — это «шкатулка» с сюрпризами. **MBY**

ДОСЬЕ



ДЛИНА	74 Ф (22,68 М)
ШИРИНА	18 Ф (5,50 М)
ОСАДКА (ГАБАРИТНАЯ)	4 Ф (1,45 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОРОЖНЕМ	46,26 Т
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ ПОЛНОЕ	53,97 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	4500 Л
ЗАПАС ВОДЫ	990 Л
КАЮТ/СПАЛЬНЫХ МЕСТ	3/7
ВМЕСТИМОСТЬ	16 ЧЕЛ
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	44 УЗЛА
КРУИЗНАЯ СКОРОСТЬ	40 УЗЛОВ
ДВИГАТЕЛИ	2xMTU 12V 2000 M94 (1948 Л.С.)
КАТЕГОРИЯ CE RCD	«А»
ДИЗАЙН	FULVIO DE SIMONI/AYT/ CENTRO STILE FERRETTIGROUP
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ	ОТ € 3 350 000

Мисс безупречность

В сентябре на боат-шоу
в Саутгемптоне состоялась
мировая премьера
британской новинки
Princess 60.

Текст **Ольга Селезнева**
Фото **Princess Yachts International plc**







Объем главной и нижней палуб сбалансирован отлично: ради простора в салоне не пришлось жертвовать комфортом кают

Яхтенная выставка в Саутгемптоне, где мы впервые увидели новую Princess 60, не похожа на средиземноморские боат-шоу. Здесь все другое: и люди, и лодки. Будучи для английских верфей домашним событием, эта выставка традиционно служит площадкой дебютных показов британских и вообще «северных» яхт. Итальянцы, например, тут практически не выставляются, и оттого боат-шоу в Саутгемптоне имеет довольно брутальное «лицо»: здешние лодки гордятся не столько изящными линиями надстроек и интерьерами, сколько практичностью, в частности — мореходностью. И даже глобальные бренды, те, чьи яхты популярны по всему миру и эксплуатируются от Скандинавии до тропиков, любят муссировать тему своих британских

корней, имея в виду качество постройки, которое у некоторых южан вызывает зависть. Последнее утверждение — предмет дискуссий, которые никогда не закончатся, но очевидно одно: «северные» лодки имеют на рынке репутацию более серьезных судов для суровых акваторий, тогда как главный козырь «южных» — креативный дизайн.

Идея соединить эти два подхода давно витала в воздухе, однако реализовать ее сложнее, чем кажется. Верфь Princess Yachts International — среди тех немногих, кто сумел «убить двух зайцев» сразу. Яхты Princess строят и испытывают в Англии, что гарантирует уверенную эксплуатацию лодок в любых непростых для навигации водах, а интерьеры этих судов создаются в сотрудничестве с итальянцами из Fendi Casa (и верфь, и модный дом принадлежат группе Louis Vuitton Moët Hennessy).

Задачу взять все лучшее у севера и юга Princess Yachts выполняет успешно

Задачу взять все лучшее от севера и юга Princess Yachts выполняет с успехом. Как ни странно, именно это создает серьезные трудности журналистам яхтенных изданий: к лодкам Princess сложно придраться, и новый 60-футовик в этом смысле не исключение. Сильные, но не вызывающие линии экстерьера; профиль, не спорящий с законами гармонии и аэродинамики и несколько не обремененный большим флайбриджем; обещанная скорость до 35 узлов, что на 1–2 узла выше, чем у большинства ближайших конкурентов в классе, динамика разгона плюс привычное для всех Princess чуткое,



Удобно

За стеновой панелью в холле нижней палубы размещены стиральная и сушильная машины. Полезное дополнение в долгих походах



Мастер-каюта расположена в самой широкой части корпуса



Носовая VIP-каюта



Ванная комната мастер-каюты



Сдвижная стеклянная перегородка позволяет при необходимости изолировать камбуз от салона



Столовая в передней части салона

Princess 60 сочетает комфорт круизного судна с повадками спортивной яхты



Несмотря на то, что флайбридж очень велик для яхты таких габаритов, он не портит элегантный профиль этого скоростного судна

Стандартная комплектация бара на флайбридже включает в себя электрическое барбекю, мойку и холодильник

На скорости 35 узлов позагорать на носу едва ли получится

Стол в кокпите можно дополнительно увеличить, если вы планируете принимать на борту большую компанию

Кормовая платформа на гидравлике делает спуск на воду тендера легким и быстрым

отзывчивое управление. Внутри — масса пространства, которым правильно распорядились, а классический интерьер никто не посмеет назвать скучным.

Просторный и светлый салон — визитная карточка любой яхты, но ровно до тех пор, пока не спустишься на нижнюю палубу, где находятся каюты. Часто попытки увеличить салон не лучшим образом сказываются на каютах. Низкие потолки с неожиданными выступами, общее ощущение придавленности... У Princess 60 обе палубы организованы одинаково достойно: внизу — высоко, наверху — просторно. Салон спланирован в двух уровнях: при входе — гостиная с диванами, столиком и медиacentром. Парой ступеней выше — столовая по левому борту и камбуз — по правому. Чтобы при необходимости изолировать кухню предусмотрена электроприводная сдвижная перегородка из нескольких секций матового стекла.

У лобового стекла по правому борту помещен щедро насыщенный оборудованием пост управления, на приборной панели которого цветной экран радара, картплоттер и GPS, включение автопилота и джойстики подруливающих устройств, причем немало позиций входят в стандартную комплектацию. Два пилотских кресла регулируются автономно, внизу есть удобная подножка. Обзор с поста управления превосходный не только вперед, но и по периметру — площадь остекления надстройки здесь очень большая. Слева от поста управления — трап на нижнюю палубу, ведущий в небольшой холл, куда выходят двери трех кают. Это помещение не бесполезная трата места: за стеновой панелью здесь спрятаны стиральная и сушильная машины.

Мастер-каюта традиционно расположена на миделе, во всю ширину корпуса яхты; по каждому борту — четыре больших вертикальных иллюминатора. Помимо двуспальной кровати по центру, здесь есть шезлонг

Высокая скорость, отличная разгонная динамика, чуткое управление

у левого борта, где удобно растянуться с книжкой, наблюдая через иллюминатор, как плещется вода за бортом. Справа — гардероб и туалетный столик с открывающимся зеркалом. Всюду множество выдвигаемых ящиков, что позволяет легко поддерживать порядок.

В носовой части яхты расположена гостевая VIP-каюта. Еще одна каюта для гостей, с отдельными спальными местами, находится по правому борту. При этом можно заказать сдвижной механизм, чтобы получить двуспальную кровать. В каждой из кают предусмотрен собственный санузел с объемной душевой кабиной.

Двухместная каюта команды находится в корме. Именно такой была планировка премьерной яхты, хотя



Наверху

Пост управления на флайбридже оснащен так же щедро, как и основная рубка на главной палубе

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

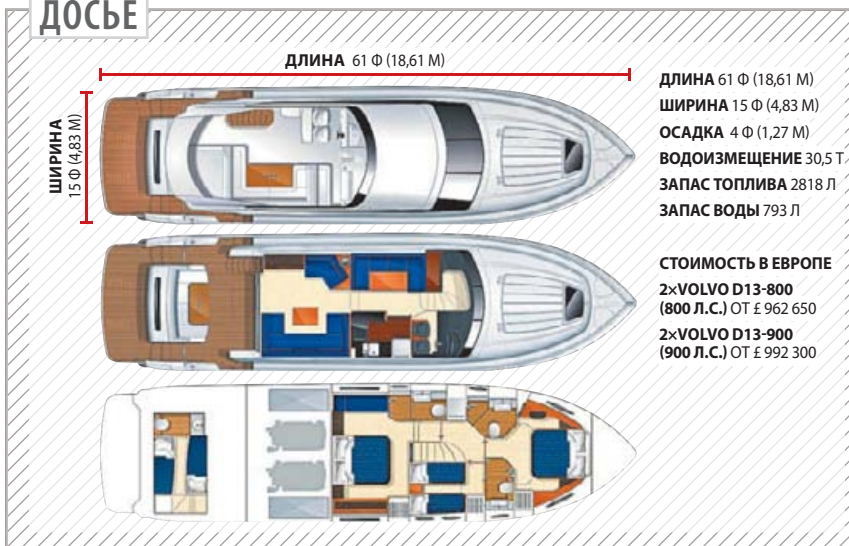


Щедрое оснащение поста управления: все необходимое уже включено в базовую комплектацию

Большая площадь остекления надстройки обеспечивает капитану хороший обзор

Каждое из двух кресел поста управления регулируется автономно. Внизу — удобная подножка

ДОСЬЕ



каюта — опция, но не потому, что для отсека экипажа сложно выкроить место. Напротив, каюта экипажа кажется предусмотренной изначально: она гораздо просторнее, чем обычно бывают таковые на лодках подобных габаритов, и светлее — в транец врезан иллюминатор. В целом эту каюту не стыдно предложить не только экипажу, но даже гостям. Вход в каюту команды предусмотрен из кормового кокпита, и, чтобы попасть туда, совершенно не нужно поднимать секцию дивана, сгоняя с него отдыхающих гостей, — для этого есть отдельный люк по правому борту.

Обеденная зона кокпита — идеальное место для трапез на открытом воздухе, при этом стол можно еще увеличить, если вы хотите принимать на борту большие компании. Пологий безопасный трап ведет из кокпита на флайбридж, где расположены еще одна обеденная зона, бар и верхний пост управления с двумя креслами. Позагорать в уединении можно и на носу яхты. Купальная платформа

на гидравлическом приводе удобна для спуска на воду тендера (сброс/подъем займет всего несколько секунд), а ее солидная ширина позволяет хранить разбездную лодку весом до 400 килограммов прямо там.

Для Princess 60 предлагаются три варианта двигателей. Стандартные Volvo D13-800 суммарной мощностью 1600 л. с. обеспечивают судну расчетную скорость до 33 узла. Опциональные Caterpillar C15 (2×865 л.с.) или Volvo D13-900 (2×900 л.с.) позволят разогнаться до 34–35 узлов. По нашим оценкам дальность плавания с базовыми двигателями на круизной скорости составит около 500 миль, а в экономичном режиме еще выше.

Как видим, будучи флайбриджной семейной яхтой, Princess 60 демонстрирует не только все лучшие черты своего класса: комфорт, надежность и безопасность, — но заодно и лихие повадки спортивного круизера. Кто сказал, что нельзя получить все и сразу? **МВУ**



Максимальная скорость 35 узлов — один из лучших показателей в классе

ПЕРВЫЙ НОМЕР

2011
преьера
ГЕНУЯ

Компактная лодка с большими возможностями: Azimut Yachts представляет круизер, теперь начинающий модельный ряд верфи.

Текст **Ольга Селезнева**





Спроектировать успешную лодку такого типа и длины сложнее, чем более крупную яхту



Тот же салон, но вид в корму

Ф

лайбриджные крузеры длиной около 40 футов — «золотой фонд» многих верфей. Популярны в силу своей

компактности и доступности по цене, они неизменно пользуются успехом еще и потому, что эксплуатировать их можно в разных акваториях: и на море, и во внутренних водах. Они легко могут выступить в качестве первой лодки, прежде чем владелец захочет перейти к чему-то большему; или годами исполнять роль семейной яхты, на борту которой найдется все для комфортного отдыха.

Придумать успешную лодку в таком формате, пожалуй, посложнее, чем крупную яхту. Стандарты комфорта давно устоялись, и по сути в небольшой корпус надо уместить почти то же, что и в лодку на 10–20 футов длиннее. Снижение «планки» рынок едва ли поймет и не примет оправданий в отношении размеров, тем более что

эти «входные» модели — тоже лицо верфи. Они многое могут сказать обо всей линейке судов, часто именно от них зависит, останется ли клиент с верфью надолго или переметнется к конкурентам. Неудивительно, что с такими требованиями «младшие» модели — серьезная головная боль для дизайнеров и инженеров. Зато владелец подобной лодки может быть уверен, что в ее создание вложено не меньше идей и сил, чем в 60-футовик. В общем, как говорится, размер не главное.

Итальянская Azimut Yachts преуспела как в строительстве больших яхт (модельный ряд верфи заканчивается сотней футов), так и в создании таких вот компактных лодок. В октябре на выставке в Генуе компания представила новый 40-футовик, который может похвастать многими преимуществами в классе. И класс этот, нужно заметить, не слишком обширный, поскольку полноценные быстроходные флайбриджные крузеры такой длины строят не так уж много верфей.



Тран

Высокое расположение телескопического трапа позволяет спокойно высаживать на любую причальную стенку

Azimut 40 пришел на смену 38-футовой модели, выпущенной в 2009 году и пользовавшейся большим успехом; неудивительно, что новинка получила немало ее достоинств в наследство. Впрочем, рестайлинговой премьерную лодку тоже не назовешь: она изменилась — и существенно (например, по части интерьеров), а некоторые детали делают ее действительно уникальной в сравнении с конкурентами.

Одну такую деталь видишь сразу, едва ступив на борт, точнее — на кормовую платформу. Она оборудована гидравлическим приводом, что облегчает сброс/подъем тендера (здесь ему самое место) и удобно для купания во время якорной стоянки. У яхт побольше такая опция встречается часто, но для 40 футов это редкость.



Мастер-каюта
в носу с кроватью
на невысоком подиуме



Туалетная комната
с цилиндрической
душевой кабиной



Гостевая каюта на двоих
в районе миделя

Хорошо
организованный
и отделанный
салон с постом
управления

Не говоря уже о том, что придется поломать голову, вспоминая лодку, где такая платформа входит в стандартную комплектацию, как у Azimut 40.

Проход в кокпит устроен на левом борту, а по правому предусмотрен телескопический трап-сходня Oрасmare. Он установлен так, что по нему удобно сходить даже на высокий пирс. Под трапом — рундук с дверцей (в кокпите есть еще два). На небольшой лодке проблема хранения концов, кранцев, обуви и прочего стоит особенно остро, и здесь она решена достойно. Забегая вперед, скажу, что рундуки, шкафы и другие «закрома Родины» на Azimut 40 имеются в достатке, причем иногда в самых неожиданных местах. Например, в моторном отсеке — там есть специальное место для складных кресел, которые используются в кокпите или салоне.

Компоновка кокпита стандартна для яхт таких размеров: кормовой диван и раскладной стол на телескопической ножке; последний при необходимости можно снять, освободив пространство.

При своей компактности эта лодка имеет все, что нужно для путешествий

Тем более что полноценная обеденная зона в салоне прямо у входа: достаточно раздвинуть стеклянные двери — и вы на свежем воздухе. Стол в салоне также регулируется по высоте: опустив его и заложив подушкой, можно получить из него и дивана дополнительное спальное место. Напротив — мебельная секция со шкафчиками, где помещается бар, аудио- и видеооборудование, посуда; сверху — телевизор на стойке.

Пост управления расположен на возвышении по правому борту. Учитывая, что подобными лодками большинство владельцев управляет самостоятельно, конструкторы озаботились поставить здесь двухместный диван, чтобы кто-нибудь мог составить компанию рулевому.



Камбуз-атриум, в котором днем много естественного света

Azimut 40 пришел на смену 38-футовой модели, которая пользовалась большим успехом



Открытый пост управления на левом борту добавляет удобства при швартовке

Лобовое и бортовое остекление надстройки дает отличный обзор с нижнего поста управления

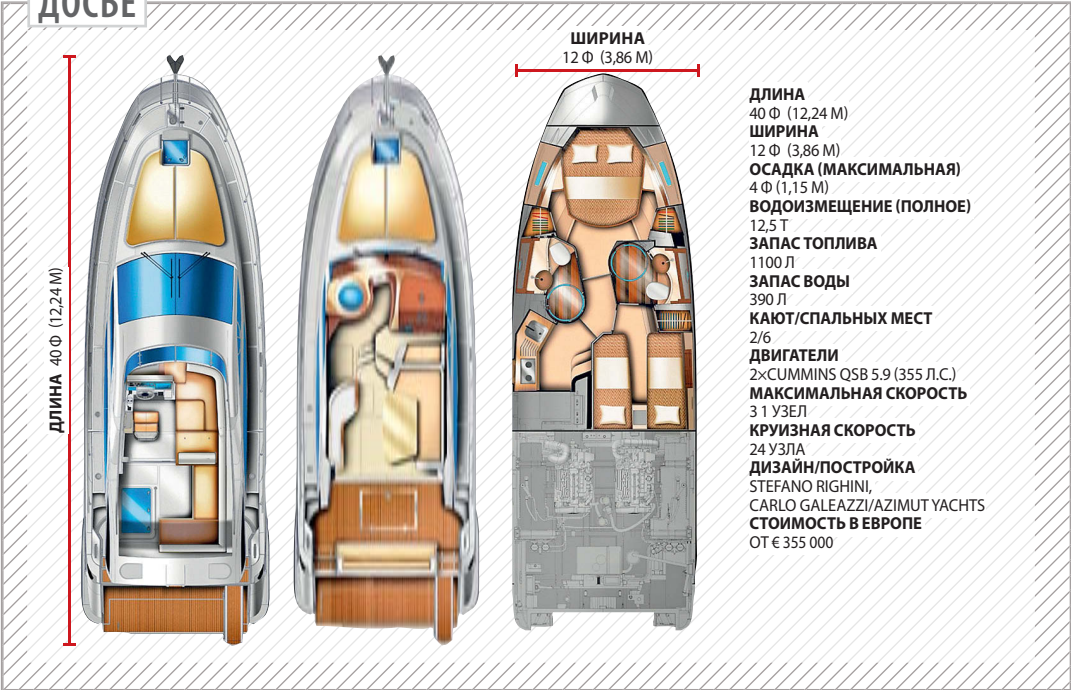
Хотя на полном ходу загорать здесь не очень комфортно, эта зона выглядит вполне привлекательно

Конфигурация палубы в носу позволяет раздвинуть пространство мастер-каюты

Большие окна-иллюминаторы расположены только на правом борту; на левом на этом шпангоуте находится камбуз

Кормовая платформа на гидравлике — единственное, но очень удобное место для тендера

ДОСЬЕ



Сидеть — удобно, обзор — хороший: фирменные «азимутовские» иллюминаторы-плавники делают надстройку визуально невесомой и почти прозрачной. А управлять лодкой активно помогают:

- Easy Handling (система, с которой лодка реагирует на перекладку руля практически мгновенно, что повышает маневренность);
- Easy Cruising (полный мониторинг систем, показания всех приборов выведены на один сенсорный дисплей);
- Easy Docking (электронная система облегчения процесса швартовки лодки с помощью джойстика).

Еще одно очевидное достоинство салона — высокий подволоок. Слева от поста управления — трап на нижнюю палубу, точнее — в камбуз. Стоять внизу у плиты, пока остальные радуются жизни «на воле», — удовольствие сомнительное, но здесь минусы работы «дежурного по кухне» сведены к минимуму. Свободное



Пространство и оборудование кормового кокпита не назовешь недостаточным



В таком ракурсе 40-футовый круизер выглядит почти суперяхтой

Кормовая платформа с гидроприводом на таких лодках встречается редко

высокому релингу сюда не страшно выпускать детей (хотя трап, пожалуй, крутоват). Верхний пост управления установлен по левому борту, а вся обеденно-пляжная трансформируемая часть (диваны, лежаки, съемный столик) — по правому. Поставить наверху полноценный бар на яхте таких размеров едва ли возможно, но здесь в основании дивана предусмотрели холодильник для напитков.

По сути, несмотря на компактность Azimut 40, на этой лодке действительно есть все, что нужно для путешествия протяженностью в несколько дней, и в этом смысле Azimut 40 не уступает своим более крупным собратьям. Не проигрывает он и в скорости: два дизеля Cummins MerCruiser QSB 5.9 суммарной мощностью 710 «лошадей» (работающих на гребные валы через угловую передачу) обеспечивают лодке круизную скорость около 24 узлов (2400 об/мин) и 31 узел (2900 об/мин) — максимальную (с половинной нагрузкой). Судя по данным верфи, лодка начинает глссировать уже на 1900 об/мин (15–16 узлов), а запас топлива обеспечит дальность плавания на круизной скорости до 300 миль.

Что же касается мореходности, то неумные критики лодок Azimut за их «пляжную ориентацию» (тихая погода, спокойное море) здесь будут разочарованы: килеватость на транце стеклопластикового корпуса достигает 18° — один из признаков того, что новый итальянский круизер рожден для моря. Остается только убедиться в этом самим. Поехали? **MBV**

пространство над трапом дает обилие дневного света и не препятствует, так сказать, «коммуникации» между салоном и камбузом. В то же время такое положение последнего позволяет не выставлять прозу быта на всеобщее обозрение. Конечно, вопрос «куда деть кухню?» относится к сфере личных предпочтений, но такое компромиссное решение — определенно хороший вариант. При всей своей компактности камбуз хорошо оснащен: керамическая плита на две конфорки и раковина; между ними — рабочая поверхность; холодильник на 165 литров; выдвижная микроволновая печь; шкафы и ящики, а под люком в полу — кладовка.

Лодки длиной 40 футов обычно имеют две каюты, что и реализовано на Azimut 40, хотя далеко не все могут похвастать двумя достаточно просторными сануздами, как здесь. Душевые кабины тоже не тесные, есть открывающиеся иллюминаторы, шкафчики — все, что нужно. Мастер-

каютой служит носовая, с двуспальной кроватью на подиуме с выдвижным ящиком для вещей в основании, парой гардеробов, потолочным люком, вместе с большими, тоже открывающимися, бортовыми иллюминаторами дающим довольно света. Ее объем увеличен за счет трапециевидной оконечности носовой палубы. Декор — мореный дуб, кожа, натуральные ткани; в туалетных комнатах применены Vetro Freddo (современный материал на основе смолы и пигментов стекла) и тиковые пайолы. Еще одна каюта с отдельными спальными местами устроена в районе миделя, и здесь есть бонус в виде двух больших вертикальных прямоугольных окон. Они только на правом борту, и в этой асимметрии — довольно забавная особенность Azimut 40.

Флайбридж, куда попадаешь по трапу из кокпита, имеет все шансы стать самым популярным местом на борту, а благодаря поручням и вполне



Наверху

Небольшой флайбридж имеет пляжно-обеденную зону: лежаки, диваны, съемный столик

Из Лигурии в Черногорию



Если вы наследный принц, прожигатель нефтедолларов или резидент Евросоюза, вам этого не понять... Зачем уходить на яхте из шенгенской зоны только для того, чтобы потом вернуться?

Текст и фото **Дмитрий Фетисов**

Нам надо было уходить. Пришло время покидать уютную марину в итальянском городке Варацци в Лигурии, где зимовал наш Azimut 58.

«Политика есть сконцентрированное выражение экономики», — сказал когда-то В. И. Ульянов-Ленин и был прав. В дорогу нас позвал НДС. Впрочем, если вы наследный принц, прожигатель нефтедолларов или резидент Евросоюза, вам не понять этой романтики. Покидать границы ЕС нас вынуждала... экономия, ибо наша яхта без уплаты этого самого НДС могла находиться в шенгенской зоне не более 18 месяцев подряд. Было принято политическое решение перегнать судно в Черногорию. Уйти, как говорили английские колонизаторы, чтобы остаться.

Ближайшим пунктом для таких «цирковых трюков» всегда был Тунис. Однако народные волнения в этом регионе и военные действия в Ливии могли придать путешествию излишний драматизм. Черногория находится существенно дальше, но обладает важными достоинствами: там красиво, относительно стабильно и сравнительно недорого.

План был простой: втроем на яхте плывем вокруг Италии, наслаждаемся красотами итальянского юга, ставим отметки о выходе с территории ЕС и швартуем лодку в новой марине в Которском заливе. За две недели при хорошей погоде совершить плавание в 1100 миль способен даже неторопливый скандинавский пенсионер.

SHOW MUST GO ON

«Мысленно я буду с вами», — сказал Юра, отходя от наркоза после экстренной операции на позвоночнике. Нас оставалось только двое. «Зато у нас будет собственный метеоролог на Большой земле, как у серьезных путешественников, — попытался поднять себе и мне настроение Андрей. — Юра прекрасно предсказывает погоду и станет нам звонить».

Управиться с 58-футовым катером вдвоем не очень сложно. Для этого нужны iPad и Bluetooth

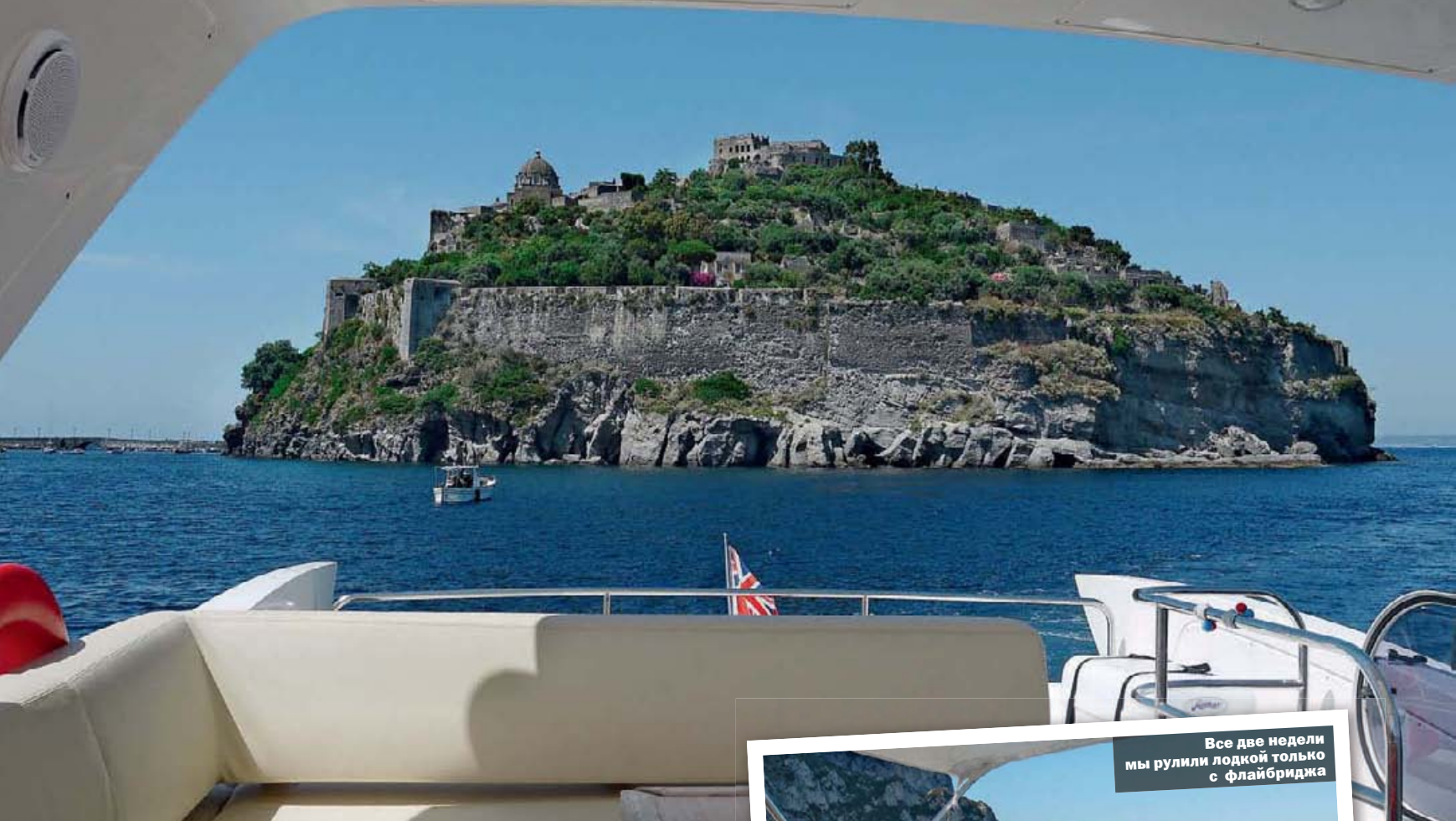
Риск был очевиден. Только Юра знал сразу несколько важных морских узлов, мог с закрытыми глазами разобрать и собрать закисшую подрулку и не терял ясности мысли от белого вина. Но мы решили не пасовать перед сложностями, и лодка приняла на борт всего двоих мореплавателей.

ДВЕ ПАЛКИ — НАШ МАКСИМУМ

Яхтинг уже не тот. Современные гаджеты постепенно вытесняют романтику неизвестности и превращают навигацию в компьютерную игру. И этот прогресс не остановить — уж очень он упрощает жизнь. Есть два слова, которые мы произносили в этом



Удивительно, но итальянцы до сих пор не отремонтировали многие свои достопримечательности



плавании чаще других: GRIB и bluetooth. Согласно Википедии, GRIB (GRIdded Binary) — это математический формат сжатых данных, обычно используемый в метеорологии для хранения исторических и прогнозируемых данных о погоде. Выражаясь человеческим языком, это стандарт, применяемый в некоторых программах и позволяющий получать прогноз ветров и многого другого на ближайшие несколько дней по часам. Все яхтсмены видят эти прогнозы в офисах марин на распечатках или ТВ-панелях. Мы пользовались навигационной программой Navionix с этой опцией в наших iPad, а также специальным приложением под названием iGRIB. Много раз за день мы скачивали свежие «грибы» в наши планшетники и меняли планы из-за своенравной стихии. Теперь мы просто не представляем себе плавание по морям без этих данных. Интернет на судне должен быть, и теперь, слава Богу, этот вопрос решается

Bluetooth-гарнитура делает ваши действия слаженными, щадит нервы и сокращает количество нецензурных выражений

просто путем покупки местных SIM-карт с разумным тарифом.

Экспериментальным путем было установлено: ветер, обозначаемый на картах стрелкой с двумя светло-зелеными «палками», — это максимум, который мы можем себе позволить. Он быстро разгоняет в море такую волну, что становится страшно за здоровье и имущество. Планируя очередной переход, мы стремились ограничиться одной палочкой или вообще пройти по зонам с полным штилем. Наш опыт показал достоверность этих прогнозов.

Bluetooth-гарнитура (наушники с микрофоном), позволяющая держать связь между членами экипажа при маневрировании в марине и швартовке, делает ваши действия слаженными, щадит нервы, сокращает количество нецензурных выражений и даже как-то сближает. Именно она в нужный момент позволяет шепнуть находящемуся на флайбридже капитану прямо на ухо «Самый полный стоп!», если вы упустили под винты длиннющий швартовный конец.



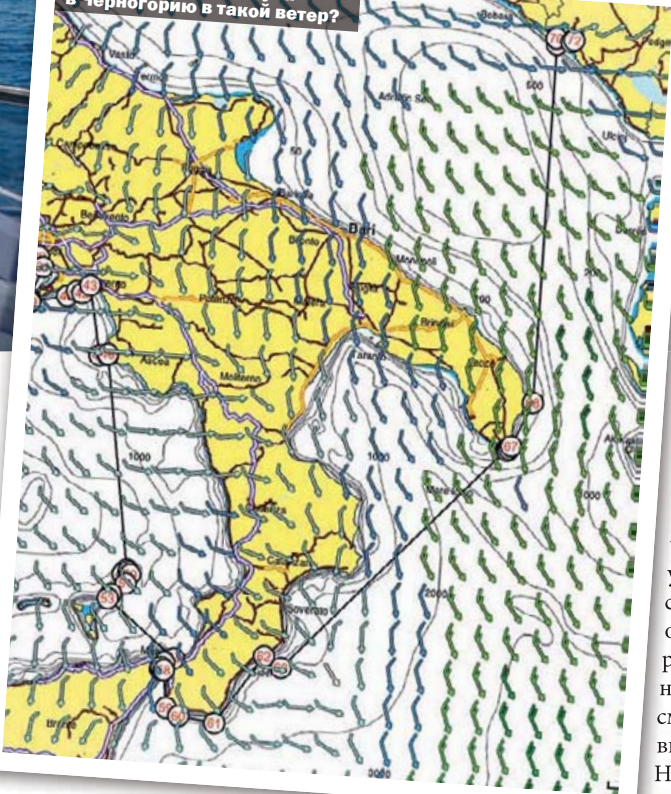
Все две недели мы рулили лодкой только с флайбриджа

ПРОЛЕТАРСКАЯ DOLCE VITA

Что нового можно сказать об Италии? Остается лишь очередной раз расписаться в любви к ее удивительной изысканности. Из-за сильной волны мы из Варацци были вынуждены свернуть к Генуе, о чем совершенно не жалеем. Нам выпал шанс познакомиться с бурлящим жизнью средневековым городом: днем прогуляться по переулкам, куда ночью заходить опасно, посидеть в нетуристическом ресторане под крышей из вьюнка, склонить голову перед гробом с мощами Иоанна Крестителя, ужаснуться видом уличных жриц любви, но убедиться в том, что приличные итальянские женщины значительно симпатичнее француженок и немок.



Вы бы пошли с «каблука» в Черногорию в такой ветер?



Дождавшись хорошей погоды, мы двинулись на юг, мимо островов Эльба, Монтекристо, Джиянотри, Пальмарола, Понца, Искья. В этом путешествии мы стремились находить бухты для ночевки на якоре. Вооруженные «грибами», мы отважно засыпали в открытых местах, и только плохой прогноз погоды несколько раз загонял нас в марины. Возможность стоять на якоре не только добавляет красоты путешествию, но и позволяет экономить деньги, ибо парковки в Италии в сезон — удовольствие не из дешевых. Рекорд был побит на Капри, где нам пришлось заплатить за ночь почти € 300. Капри — безусловная жемчужина юга Италии.

И если вам повезло с погодой, якорь надо бросить в бухте «Марина Пикколо» на юге острова: панорама, которая вам откроется, сохранится в воспоминаниях надолго. Капри удивил приспособленными к узким улочкам самобытными транспортными средствами, такси с открытой крышей, обилием русских и японских туристов, роскошными виллами на умопомрачительных обрывах, смелыми ценами и открыточными видами на скалы и Везувий. Не сомневаюсь, что его извержение на Помпеи выглядело весьма выигрышно именно с Капри. Таксист, нанятый нами в качестве экскурсовода, моментально определил нашу национальность и с гордостью показал крышу виллы пролетарского писателя Максима Горького. Классик поправлял свое здоровье в этих местах с 1906 по 1913 гг. Надо отдать должное широте души «русского буревестника», ибо место он выбрал отнюдь не из дешевых. Мы порадовались за него и его соратников по РСДРП, которые нашли средства в партийной кассе. Именно здесь, а не в бедных кварталах какого-нибудь Сан-Лусидо, революционеры организовали партийную школу для передовых рабочих. Красиво жить не запретишь!

Марина на о. Капри, 300 евро в день. Жизнь удалась!

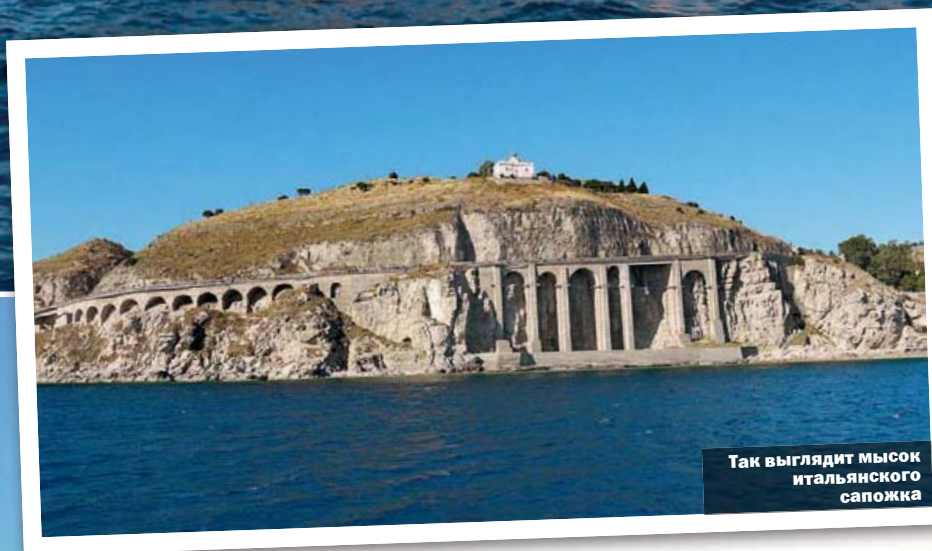


ДАТЧИКИ ЗАШКАЛИВАЮТ

Тревожный звонок прозвучал при подходе к Неаполю. «У меня скачет давление масла, — сообщал нам левый двигатель. — И еще — слишком высокая температура воздуха в турбине», — он не унимался. «А у меня упало давление в расширительном бачке охлаждающей жидкости», — поддержал напарника правый двигатель. И обороты автоматически упали, а в моторном отсеке образовалась синяя лужа.

То, что было дальше, напоминало сцены из фильма «Apollo 13»: звонки на Землю, инновационный сбор тосола в трюмах с помощью купленных в аптеке детских подгузников, отчаяние, интимная близость с правым двигателем, воспоминания о собственноручном ремонте первых «жигулей» и школьного курса физики, переговоры на своеобразном итало-русско-английском языке. В Салерно к нам присоединился отважный мореплаватель Владимир. Втроем решать ребусы в моторном

На Капри русские мореплаватели
пополнили запасы детских
подгузников, которые отлично
впитывают тосол



Так выглядит мысок
итальянского
сапожка



Увы, но маяки скоро
станут не нужны. GPS
превратит их в музей

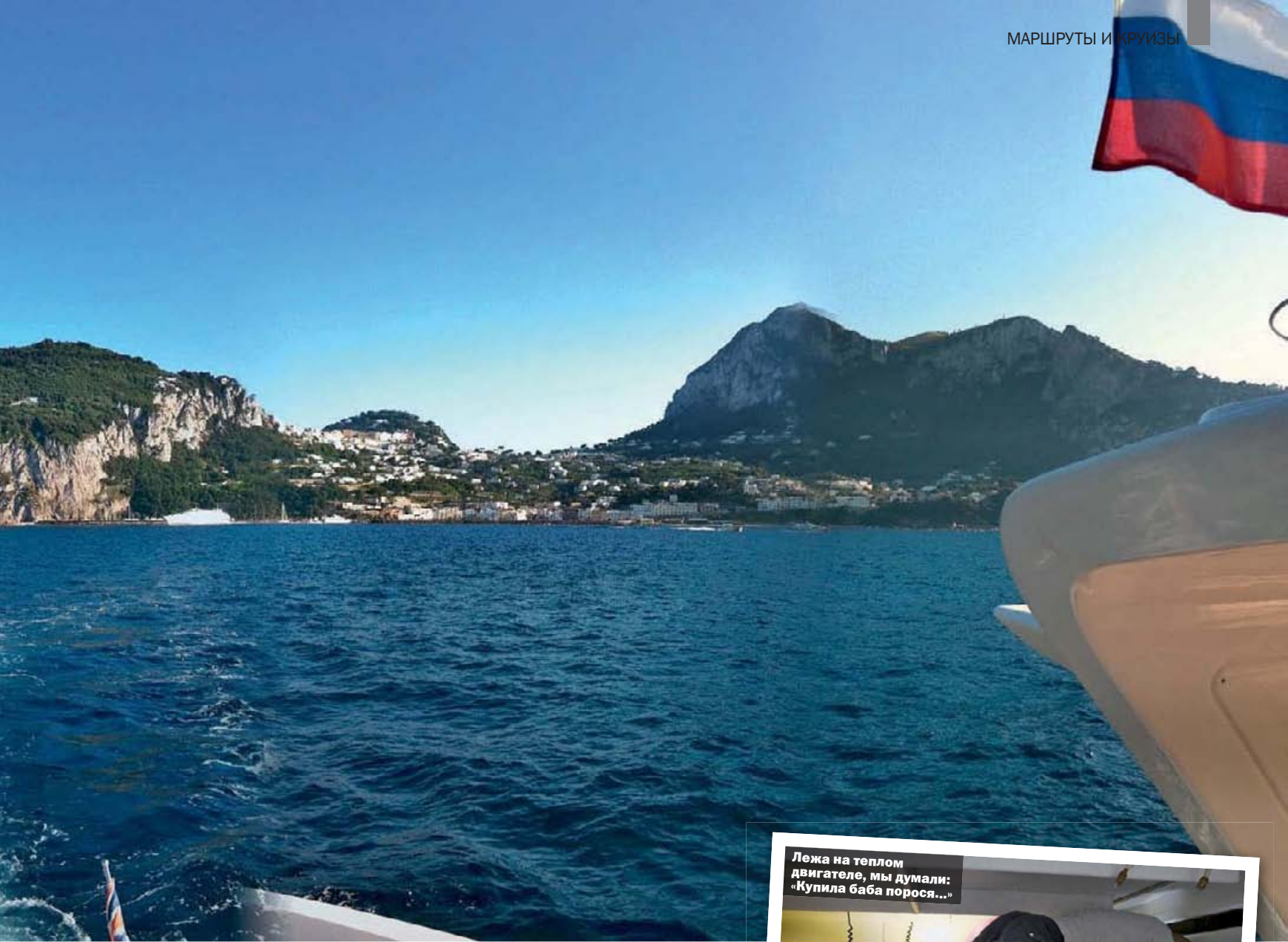
отсеке стало веселее. Там же нас ждала подмога в лице специалистов по двигателям MAN. Мы нашли их не напрямую, а, как обычно, через... Короче, их нам помог отыскать знакомый из Украины.

То, что это совсем другая Италия, мы почувствовали, едва вошли в акваторию салернского порта. Хаотичное расположение причалов, затрудняющее ориентацию, облупленные фасады, плавающий мусор... Мы еле втиснулись на то место, которое нам указал распорядитель яхт-клуба. Сразу бросилось в глаза, что у многих особей мужского пола большие серьги в ушах (у некоторых с камнями в несколько каратов) и загадочные взгляды. Бригада из трех техников произвела положительное впечатление. Поблескивая серьгами, они быстро застелили палубу картоном, моментально определили неисправность датчиков и долго возились на нестерпимой жаре с нашими моторами. У главного техника

на руке красовалась огромная наколка «Barbara». Глядя на нее, Андрей многозначительно шепнул: «Вот это мужик! Ничего не боится! А если

судьба с этой Барбарой разведет!?» Ближе к вечеру итальянцы вылезли наверх и сообщили, что двигатели в полном порядке. Напряжение спало. Можно было идти дальше. Дальнейшее плавание показало, что расслабились мы зря: течь из системы охлаждения продолжалась. После бесконечных ползаний вокруг правого двигателя было установлено, что кто-то еще раньше повредил металлический патрубок, откуда предательски сочился тосол. Впоследствии нам пришлось регулярно дозакрывать систему водой и распаковывать одну за другой пачки памперсов.

**Специалистов
по двигателям мы нашли
не напрямую, а, как обычно,
через... В общем, нам помог
знакомый из Украины**



Некоторая затравленность в их глазах подсказывала, что это соотечественники

ДЖЕНТЛЬМЕНЫ В ТУЗИКАХ

Культурная разница между нами и европейцами порой унижает. Да, мы научились актуально одеваться и делать невозмутимое лицо. У нас появились деньги и буржуазные атрибуты. Мы стараемся. Но разрыв сохраняется. Как то в Ницце за соседний столик села группа из пяти дам и одного джентльмена, и между мной и моим французским другом возник спор, кто они по национальности. Я сомневался. Некоторая затравленность во взглядах соседей подсказывала, что это соотечественники. Но они совершенно не походили на русских: совсем другие прически и макияж, неброская, но весьма стильная одежда. И говорили они, как мне показалось, не на русском языке. Моему другу было достаточно одного пристального взгляда, чтобы констатировать: «Русские». Он это определил по тому, как они пользовались столовыми приборами. «Французские женщины с малых лет приучаются к хорошим манерам», — торжественно заключил он. Однако сколько я ни приглядывался к посрамленным

россиянам, никаких варварских манипуляций не заметил.

В плавании по итальянским водам мы еще раз ощутили эту пропасть. Мы встали у буйка на острове Панарей близ вулкана Стромболи. Было время ужина. Вокруг на буйках или якорях качались на волнах разные посудины: от суперяхт до скромных парусников под различными европейскими флагами. Рестораны и магазины призывно зажгли огни. Путешественники спускали на воду надувные лодки, чтобы добраться до берега. Мы тоже надели свежие майки, причесались и сели в тузик. Каково же было наше удивление, когда мы увидели, что на мужчинах в других «резинках» были костюмы с галстуками, а дамы облачились в вечерние платья! Делать это было совсем не обязательно, просто они так привыкли. А мы нет.

СПЯЩИЙ ГОРОД

Мессинский пролив между материком и Сицилией (ширина 3,1 км) запомнился ноу-хау местных рыбаков. Мимо нас проплыла яхта с непропорционально высокой мачтой, метров этак двадцать пять, наверху которой виднелась закрепленная люлька. В ней стояли



сразу четверо и пристально смотрели по сторонам. На носу лодки была длинная лестница, уходящая вперед тоже метров на двадцать, на ней — человек с гарпуном. Так итальянские рыбаки охотятся за меч-рыбой: наблюдатели высматривают в волнах жертву, а гарпунер наносит удар. Такие лодки в проливе мы видели неоднократно.

Швартоваться пришлось в небольшом яхт-клубе Мессины после полудня. Мы вышли прогуляться и были поражены запустением. Все закрыто, прохожих нет, работают только некоторые заведения общепита. Город напоминал российское захолустье, откуда все подались на заработки в Москву. Но с первыми признаками вечерней прохлады все вдруг забурлило: улицы наполнились народом, колокола зазвонили, рынки зашумели... Город стало просто не узнать — он оказался живым и самобытным. Мессинские скульптуры,

Своими
красотами
Черногория
затмила даже
прославленную
Италию

Крайняя южная
точка итальянского
«каблука» выглядит так



включая фонтаны, демонстрируют весьма специфическое отношение местной культуры к тому, что находится у нас ниже пояса. Описать это словами сложно — лучше поезжайте сами и увидите.

ПОДОШВА ИТАЛЬЯНСКОГО САПОГА

Этот участок путешествия вызывал больше всего вопросов. Именно здесь дули самые сильные ветры, а «грибы» частенько бывали

Представитель властей приехал примерно через полчаса. С собой у него был штамп и потертый пистолет

с тремя и даже четырьмя палками. Представить себя в таком море можно было только в страшном сне. Мы терпеливо ждали «просвета», и электроника не подвела. С надеждой посматривая на свои iPad, мы покинули Сицилию в момент, когда в ветрах наступил двухдневный перерыв.

Сразу после поворота у «кончика сапожка» мы почувствовали разницу. Местами вода бурлила, как это бывает

в точках встречи разных течений. Вокруг плавало неожиданно много мусора. Мы с некоторым волнением поглядывали направо, в сторону Ливии, где шла азартная охота за полковником Каддафи, летали бомбы и ракеты. Но мы этого, слава Богу, не видели. Только однажды мимо буднично проплыл французский вертолетоносец «Мистраль» с кораблем сопровождения.

На этом участке мы дважды останавливались на ночь в маринах, выбор которых весьма невелик. Лучше позвонить в офис порта заранее, чтобы узнать о наличии мест. Обстановка в маринах стандартная. Десятки парусных яхточек, три–четыре нескромных моторных великана, стойки с электричеством и водой, тихое буйство загорелых пенсионеров в ближайшем ресторане. Красоток, олигархов и мажоров нет. Скучно, но достойно.

РОССИЙСКИМ ПОГРАНИЧНИКАМ И ТАМОЖЕННИКАМ ПОСВЯЩАЕТСЯ

«Может, вас угостить кофе, пока едет представитель пограничной полиции?», — предложил обаятельный капитан порта Санта-Мария ди Люка. Я зашел к нему, чтобы узнать, где мы можем пройти паспортный и таможенный контроль и поставить отметки в наши документы. Этот порт находится на самом острье итальянского «каблучка», здесь мы решили покинуть территорию Шенгена. Капитан улыбнулся, предложил присесть, позвонил в полицию и развлекал меня разговорами о красотах Италии, пока мы ждали пограничника.

Представитель власти приехал спустя приблизительно полчаса. У него с собой был штамп и потертый пистолет. Он улыбался, без энтузиазма пытался вникнуть, почему у нашей яхты английский флаг. Поинтересовался, когда мы приехали в Италию, и, поглядывая то на нас, то на капитана порта, поставил штампы о пересечении границы. «А когда вы нас покинете?» — напоследок спросил он. «Планируем после обеда, когда ветер стихнет», — с благодарностью жали мы его руку. Давно не доводилось нам иметь дело с пограничниками, которые по звонку



Пограничные процедуры в бывшей социалистической стране оказались суровее, чем в Италии

приезжают к тебе за 30 километров, не устраивают допроса с пристрастием, не роятся в твоей каюте, а улыбаются и желают приятного плавания. Притом, что рядом идет война, Италию атакуют толпы нелегалов и русскую мафию еще не отменили.

Выйдя из офиса, Володя подытожил: «Они изначально тебя ни в чем не подозревают. У них здесь настоящая презумпция невиновности». Мы с горечью посмотрели на наши красные корочки.

ЧЕРНОГОРИЯ: ЖИЗНЬ БЪЕТ КЛЮЧОМ

Пересекать Адриатику в штиль — одно удовольствие. Мы даже искупались по ходу: немного страшно опускаться в море в 150 километрах от берега, но это было делом принципа.

Позывные порта «Дубровник-радио» зазвучали на нашем борту еще до того, как показалась земля. Диктор говорил почти по-русски, с приятным мягким акцентом. Хорватский город Дубровник находится

относительно недалеко от Которского залива в Черногории, куда мы держали путь. Там недавно открылась современная марина, и нам нечеловеческими усилиями удалось договориться о долговременной стоянке нашей яхты — свободных мест в новой марине уже нет.

Таможенные и пограничные процедуры в бывшей социалистической стране оказались чуть более суровыми, чем в Италии. В режиме нахождения судна в местных водах есть удивительные ограничения: каждый раз, выходя в море, надо составлять список экипажа, и менять список можно только четыре раза в год.

Разительный контраст между курортной жизнью Италии и Черногории шокирует. Толпы симпатичных девушек в Будве, разбавленные мамашами и детьми с мороженым, гремящая всю ночь музыка, лихорадочное строительство и незабываемая красота природы. Можно сказать, что своей живописностью черногорское побережье затмило Италию. Наш восторг достиг пика, когда мы углубились в дальний район



На борту нашей яхты так и не ступила нога ни одного пограничника. Даже жаль, что мы не контрабандисты!

Которского залива.

Никакие фотографии не могут передать прелесть этого укромного уголка Европы. Это надо видеть. И желательно — с воды.

Внезапно радио заговорило на чистом русском: «Яхта «Майами-блюз» вызывает яхту «Дежа вю». Без ответа... Запросы в течение вечера повторялись неоднократно: друзья, наверное, потеряли друг друга. Русских в Черногории так много, что абсолютно не ощущаешь себя в чужой стране. Но, признаться, мы к тому времени уже устали от «заграничных» и утомительных диалогов на «медитерраниан инглиш». Хотелось домой, и мы возвращались довольные. Миссия была выполнена: европейский НДС нам более не грозил. **МВУ**



ПОЛНЫЙ ОТРЫВ

Норвежцы из Windy превзошли себя
и создали одну из лучших открытых
спортивных лодок.

Текст Джек Хейнс Фото Лестер МакКарти, Ян Питер Лене





На этой лодке появляется нестерпимое желание «выстрелить» за горизонт по любой, даже самой беспокойной воде

Вы помните, когда в последний раз гоняли на своей лодке? Не стояли в марине, не купались на рейде в бухте, не шли куда-то обедать, а именно до упора «давили педаль в пол», направив форштевень в открытое море в поисках самой крутой волны, и по-мальчишески озорно и беспричинно «рыхлили» воду, нарезая круг за кругом? Смею предположить, что такое могло случиться при покупке судна, когда дилер предложил вам протестировать его по полной. Это вполне объяснимо, ведь подобные желания свойственны далеко не всем, однако порой встречаются такие лодки, не погонять на которых просто невозможно.

Когда усаживаешься в удобное, снабженное откидным валиком кресло пилота новой Windy 31 Zonda, одну руку кладешь на обшитый кожей спортивный штурвал, а другой сжимаешь хромированную рукоятку управления мощным двигателем Volvo Penta D6, то появляется нестерпимое желание «выстрелить» на этой лодке за горизонт по любой, даже самой беспокойной воде — и все это ради чистого удовольствия, без всякой видимой причины и практической цели. Ощущения поистине непередаваемые, и сдерживать себя не стоит!

Во время теста 31 Zonda неподалеку от штаб-квартиры Windy в норвежском Арунде нас как раз поджидали такие великолепные условия: верные три балла волнения с барашками на гребнях, которыми швырялся ветер, как нельзя лучше подходили для проверки нового корпуса, разработанного Хансом Йоргеном Йонсенем. Он, Ханс Йонсен, как и команда конструкторов верфи Windy, считает, что это лучший из когда-либо сделанных ими корпусов,

и поклонники бренда Windy могут быть уверены: это не пустое бахвальство. Будто с трамплина, на полном ходу подлетая на высокой волне, мы довольно мягко приводнялись, чтобы оседать очередной водяной горб. Очень скоро на собственных спинах мы убедились в верности слов, что корпус отличный — и по динамике, и по прочности. Лодка летела, словно пуля, и лишь крышки якорных ящиков в носу слегка постукивали в момент приводнения; но эту «детскую болезнь» легко вылечат обычные газовые амортизаторы. Остальные элементы конструкции безмолвствовали, не издавая ни единого скрипа или потрескивания. Учитывая, что для теста нам предоставили первый корпус, масса которого на 200–300 килограммов больше расчетной, лодка-прототип вела себя потрясающе.

Мы гнали ее по ветру и против, и косым курсом к волне, а 31 Zonda будто левитировала над пролетающими под килем гребнями, и во время очередного контакта корпуса с водой нам не приходилось сжиматься в пугающем ожидании жесткого удара, переживая за межпозвоночные диски. Килеватый корпус «глубокое V» (24° на транце) смягчал этот контакт, и возникавший поначалу страх переходил в задор. Моторная установка нашей лодки состояла из одного двигателя Volvo Penta D6 (370 л.с.), соединенного с поворотной угловой колонкой DPH, который подходит наилучшим образом. Единственное, чего не хватало, так это чуть более быстрой ответной реакции мотора на манипуляции рукояткой управления: это поможет быстрее набирать скорость, когда она падает после каждого приводнения и ты теряешь секунды для очередного рывка.

Во время теста мы смогли разогнать легкую и проворную 31 Zonda до максимальных 40 узлов, но если вы захотите



Тент

Он уложен под сиденьем в корме на стальном каркасе и быстро устанавливается над кокпитом



На этой лодке ощущения поистине непередаваемые, и сдерживать себя не стоит!

выжать из нее больше и получить лучшую управляемость в тесных маринах — поставьте два мотора Volvo Penta D3 по 220 л.с. (возможно также установить два бензиновых 5.7 GXi по 320 л.с. с колонками DP). Однако лично я бы не стал так поступать, дабы не нарушать тот великолепный баланс весов, которым обладает судно с одним двигателем. Лодка и так отлично управляется, и складывается впечатление, что рукоятка двигателя, штурвал, мотор, колонка и корпус сливаются воедино, работая как большой механизм, а не как пять отдельных частей. И потом, не забывайте об экономии: траты на приобретение, обслуживание и «прокорм» одного двигателя несравнимо меньше: на «невысокой» крейсерской скорости 24,7 узла он потребляет всего 32 литра топлива в час.

Что касается качества постройки Windy 31 Zonda, то придраться здесь практически не к чему: детализация и отделка находятся на высоком уровне, а современный чуть угловатый дизайн выглядит просто фантастически, особенно если вы не пожалеете пару тысяч евро, чтобы покрасить корпус в какой-нибудь иной, отличный от стандартного цвет.

Такие лодки, как 31 Zonda, используются в основном для коротких дневных прогулок, и дизайнеры Windy точно знают, что люди не станут постоянно сидеть в каюте. Поэтому, не заботясь о высоте потолка, намеренно сделали носовую палубу плоской, отчего выигрывает не только дизайн, но и практичность: с такой палубы не скатишься в воду,



Лодка с одним мотором Volvo Penta D6 великолепно сбалансирована



Компактный санузел расположен рядом с трапом на палубу, напротив камбуза



Кровать в каюте не трансформируется, под ней находится ниша для вещей

работая с якорем. Также опыт подсказывает, что стол в каюте на таких круизерах — вещь лишняя, поэтому здесь его нет, а широкая удобная двуспальная койка жестко закреплена и не трансформируется. Отделка интерьера каюты выполнена безупречно; повсюду встречаются приятные на ощупь элементы из древесины ореха и нержавеющей стали. Материалы использованы настолько качественные, что создается впечатление, будто ты находишься не на десятиметровой Zonda, а на 58-футовой Zephyros. Камбуз с бытовыми приборами и санузел рассчитаны на «воскресный» отдых компании из двух–четырех человек, и место на такой относительно небольшой лодке распределено очень удачно. Своеобразный холодильник-кулер расположен в рундуке прямо перед входом в каюту, рядом со ступенями на носовую палубу, и, чтобы им воспользоваться, необходимо откинуть переднее сиденье по левому борту.

Главное — понимать, для чего предназначена эта лодка

Помимо двух сидений-диванов в кокпите, ориентированных в корму, у транца расположено еще одно широкое сиденье с регулируемой сдвижной спинкой, которая может перемещаться в продольном направлении, превращая его в лежак. Оно же является крышкой моторного отсека (поднимается автоматикой), и под ним скрыт складной тент-бимини на стальной раме, который легко ставится и защищает пассажиров и капитана от солнца и дождя, а лодку — от грязи и мусора на стоянке в марине. Кстати, на ходу даже при высокой волне на скорости 40 узлов в лодку практически не попадают брызги, если только не дует сильный боковой ветер. О безопасности конструкторы тоже позаботились: высокий фальшборт не позволит разогнавшейся лодке выкинуть пассажира на волне, плюс вокруг всегда найдется за что ухватиться: по внутреннему периметру ветрового стекла идет практически сплошной релинг, рядом с каждым сиденьем — крепкий и, главное, удобный поручень. Нет проблем и с местом для хранения: рундуки и ниши под сиденьями достаточно объемные, а паре человек на день–два вряд ли понадобится много вещей.

Пост управления эргономичен. На матовой серой не бликующей приборной консоли нет ничего лишнего: многофункциональный экран картплоттера достаточного размера помогает решать навигационные задачи, справа



от штурвала расположены органы управления двигателем, подруливающим устройством и транцевыми плитами, а слева — место для карт и два подстаканника, куда можно сложить всякие мелочи, плюс ряд кнопок под поручнем.

В основе Windy 31 Zonda лежит очевидная и понятная идея скоростной открытой лодки выходного дня, и приятно осознавать, что дизайнеры и конструкторы остались верны выбранной концепции и создали поистине гармоничное судно. Оно великолепно подойдет для теплых морей и будет не менее уместным в наших умеренных широтах с коротким, но теперь часто жарким летом. Главное — понимать, для чего предназначена эта лодка, и использовать ее именно с этой целью. А уж она не забудет напомнить вам, что на спортивных судах можно не только загорать, но и гонять с ветерком.

И, наконец... Разумеется, название новой модели норвежской верфи по традиции связано с ветром. Viento Zonda — сильный, порывистый, теплый и сухой фён, дующий с восточных склонов Анд. И пускай Норвегия далеко от Аргентины, но по своему темпераменту Windy 31 Zonda вполне пригодится и суровому скандинаву, и горячему парню из Южной Америки, и даже этим сумасшедшим русским, которые жить не могут без быстрой езды! **MBY**



Детали

Отделка и детализация выполнена на высоком уровне не только в каюте, но и по всей лодке

Высокий фальшборт и поручни создают в кокпите безопасные условия

Сдвижная спинка позволяет пассажирам регулировать ширину сиденья и превращать его в лежак

Корпус с большим углом килеватости обеспечивает прекрасную мореходность на высоких скоростях

Крышки рундуков на волне могут хлопнуть, однако проблема легко решается установкой газовой амортизаторов

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ

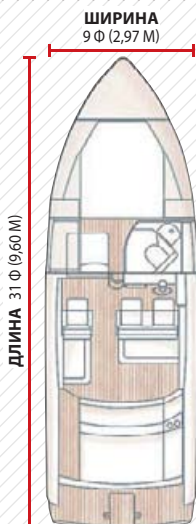
На этой относительно небольшой лодке предусмотрено место для бумажных карт

На приборной панели нет ничего лишнего, все приборы и органы управления скомпонованы эргономично

Двигатель отзывался на команды рукоятки управления с незначительным запаздыванием

Даже на максимальной скорости пассажиры чувствуют себя комфортно

ДОСЬЕ



ШИРИНА	9 Ф (2,97 М)
ДЛИНА	31 Ф (9,60 М)
ШИРИНА	9 Ф (2,97 М)
ОСАДКА	3 Ф (1,00 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	4,2 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	500 Л
ЗАПАС ВОДЫ	150 Л
ДВИГАТЕЛЬ	VOLVO PENTA D6 (370 ИЛИ 400 Л.С) ИЛИ 2x VOLVO PENTA D3 (220 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ (С VOLVO PENTA D6-370)	40 УЗЛОВ
ДИЗАЙН	ХАНС ЙОРГЕН ЙОНСЕН, CABINET EIDSGAARD DESIGN, LONDRES UK
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ	ОТ € 180 000



Верфь предлагает несколько вариантов двигателей, включая бензиновые



Премьера Targa 32

На сентябрьском боат-шоу в Саутгемптоне среди других новинок показывали Targa 32 — новую модель финской компании Botnia Marin, и в английской прессе ее называли в числе «звезд выставки».

Текст **Петр Шестаков**





Рациональная конструкция и высокое качество постройки обеспечивают лодкам Targa длительный срок службы

Британцев, природных мореходов, не надуть: уж они-то отличают хорошую лодку от «декоративного фальшака», разберутся с качеством ламината, оценят удобство компоновки, реальные сферы применения. По их собственному выражению, они не так богаты, чтобы покупать дешевые вещи, но за свои деньги потребуют полноценный товар. Потому и на яхтенные выставки в Туманный Альбион лодки везут серьезные и проверенные.

Давайте не обращать внимание на лестные эпитеты, которыми журналисты в Саутгемптоне наградили Targa 32 — у лодок Targa и без того хватает звучных наименований: «4×4 of the sea», «морские внедорожники», «водные танки» и пр. Лучше посмотрим, чем финские судостроители решили привлечь английский рынок, где и своих приличных лодок предостаточно, и даже с тем же именем. Но сначала несколько слов о самой верфи.

БРЕНД TARGA

Targa — это не просто известный бренд: с этих лодок началась история круизеров нового типа. Это в высшей степени функциональные, надежные и мореходные суда, способные не только оставаться в море, когда другие, даже более крупные лодки предпочитают отставать в гаванях; они способны сохранять относительно высокую скорость в жестких условиях. Подобные качества ценились опытными моряками во все времена.

Помимо ходового комфорта и всех связанных с этим плюсов, лодки Targa обладают долгим сроком службы, который обеспечивает прочная рациональная конструкция и высокое качество постройки: для такой лодки даже два десятка лет — далеко не возраст! В дополнение ко всему, в плане оснащения судна верфь предлагает широкий выбор возможностей: это не только стандартные опции, но также варианты моторной установки и движителей, вплоть до днищевых колонок и водометов.

ЧТО ВИДИМ

Внешне Targa 32 похожа на предыдущую весьма успешную модель длиной 31 фут. В интервью украинскому журналу «Фарватер» владелец верфи Йохан Карпелан сказал, что новое судно призвано заменить успешную 31-ю модель. Было построено 300 корпусов Targa 31, и все 10 лет ее продаж собирались отзывы и предложения клиентов, эксплуатировавших лодку в разных морях; большая их часть была реализована. Различий с Targa 31 не так много: «обратный» угол наклона транца (был на предыдущей модели в качестве опции), двойная «калитка» на кормовую платформу, отформованные ступени к открытому посту управления вместо консольных. Исчезла скамейка в носовом кокпите, и бортовые сиденья с рундуками стали длиннее. Убрали люк в палубе, что дало увеличение объема носовой каюты, а на палубу можно установить столик для завтрака на якорной стоянке. Есть еще детали, но главное — сохраняется типичная для этого архитектурного типа компоновка



На носу

Перекидной элемент носового релинга может служить ступенью при спуске на необорудованный берег



Компоновка и отделка рубки позволяют использовать ее как салон



Одноместная койка на правом борту перекрывается трапом

Санузел в корме довольно просторный и удобный



Кормовой кокпит ничем не загроможден: только сиденья-рундуки по бортам и откидное — у рубки

Двухспальное место в кормовой каюте



walk around: два больших кокпита, срединное расположение рубки, имеющей сдвижные боковые двери и отрицательный угол наклона лобового остекления, широкие проходы вдоль борта. Это важные практические элементы, которые позволяют глазу безошибочно находить любую финскую Targa в любой марине Норвегии или Португалии. Хотя и такие «мелочи», как массивный и высокий (до 800 мм) фальшборт с лацпортами-калитками и мощным тиковым планширем, носовой релинг с откидной ступенью для высадки на необорудованный берег, вмонтированное в кормовую платформу якорное устройство, добавляют лодке функциональную привлекательность.

В длину корпус Targa 32 вырос против Targa 31 менее чем на 300 мм, в ширину всего на 220 мм, слегка подрос борт... Но даже без перемножения этих «менее», «всего» и «слегка» рубка новой модели выглядит более просторной. Привычные мягкий угловой диван, закрепленный на пиллерсе складной столик (когда не нужен, он фиксируется под потолком),

пост управления впереди на правом борту и мини-камбуз — на левом...

А кажется, объема стало много больше! Стандартная для лодок Targa рулевая консоль у других встречается нечасто: я давно оценил удобство поворотного модуля со штурвалом, управлением двигателями, клавишами включения устройств и пр., который фиксируется в нескольких положениях — как удобно в текущий момент. Экран картплоттера находится прямо перед глазами, часть приборов вынесена на панель наверху (тоже типично для Targa).

Камбуз на этой лодке располагает плитой на две конфорки и мойкой. Готовить там удобно скорее на стоянке, но это не главное. Важно, что плита может быть газовой или дизельной, питающейся от общего топливного бака (как и отопительная система). При такой компоновке возникают вопросы: где холодильник, где хранить посуду и продукты? Холодильник может стоять в рундуке (левый борт) или в тумбе под сиденьем рулевого, посуда — в тумбе за ним, есть рундуки и под другими

Преимущество Targa 32 дает и длинный список опций

сиденьями. Кстати, тут надо добавить, что спинка двухместного пассажирского сиденья (левый борт) перекидывается, позволяя подсесть к столу.

Кают здесь, как мы знаем, две: носовая и кормовая. Носовая не очень большая, но все же больше, чем у Targa 31 — длина спального места там 2,1 м. Кормовая много просторнее: помимо ложа для двоих на левом борту (2,04×1,40 м) есть еще койка на правом. Посему вариантов, как разместиться, хватает и большой семье, и в случае, если нагрянут гости. Увеличение размеров лодки позволило добавить объема в кормовом галюне: там не тесно, стоит электрический унитаз и душ (правда без кабины). В обеих каютах есть шкафчики и полки, а в коридоре перед кормовой имеется даже платяной шкаф.

Наружный пост управления Targa 32 я бы не называл флайбриджем: такая конструкция у большинства крупных лодок сопровождается лежаками, ветбаром и прочими удобствами для отдыха. Здесь это «всего лишь» компактный пост управления, но в его функциональности никто не усомнится. Панель приборов простая и понятная: она несет практически все необходимые органы управления; слева от кресла рулевого расположено сиденье на двоих, так что лодку можно вести по курсу в приятной компании. А вот складное ветровое стекло в раме — оригинальное решение: стекло можно ставить или убирать в зависимости от ситуации.

ЧТО ЗНАЕМ

Главное — лодкам Targa свойственна высокая мореходность. При небольших размерах все модели имеют категорию «B» (offshore), мягкий ход и невысокие перегрузки на волне. Удачная центровка дает умеренный ходовой дифферент, и транцевые плиты обычно нужны лишь для компенсации влияния бокового ветра или волны.

Мореходность определяют не только форма корпуса (здесь — моногедрон с килеватостью 21°), масса судна (чем она больше, тем плавнее качка) и центровка (оптимальная). Мореходные качества также зависят от мощности двигателей. На Targa 32 предлагаются практически те же двигатели Volvo Penta, что и для Targa 31, только минимальная установка



Камбуз

Небольшой модуль обеспечит все потребности в горячей пище

теперь мощнее — D6370, а максимальная осталась прежней — два таких дизеля. Приводы — колонки DPH. На заводских испытаниях лодка с двумя D4 (2×300 л.с.) выдала 40 узлов (3400 об/мин) и 30 узлов при 2650 об/мин; загрузка — шесть человек и 400 л. топлива. При расходе топлива 2,3 л/милю запас хода получится около 350 миль. Лодка легко выходила на глиссирование и четко держала курс, в рубке было довольно тихо. С моторами предельной мощности скорость может превысить 44 узла. Возможны версии с двигателями MerCruiser и Yanmar.

Еще преимущество Targa 32 состоит в длинном списке опций. По документам верфи, на эту и без того хорошо укомплектованную в базовом варианте лодку предлагается масса полезного



Кранцы лежат в «гнездах» и фиксируются резиновым жгутом или фалом с зажимными кулачками

Открытый пост управления исключительно функциональный, без развлекательного оборудования

На крыше рубки часто ставят весьма полезные фары, собранные в «обойму», для которых есть место

Отрицательный угол наклона ветрового стекла избавляет от бликов внутри и не так подвержен заливанию снаружи

Свободный кокпит и большая кормовая платформа дают достаточно места для рыбалки и дайвинга

Учитывая отсутствие в носовой каюте светового люка, иллюминаторы могли бы быть крупнее

Польза сдвижных дверей по бортам рубки очевидна — они есть на всех моделях Targa



Targa 32 можно считать бюджетной версией более крупной Targa 37

оборудования — навигационного, судового, бытового. На лодке много тика в отделке, но она вся может быть в тике. Зарядное устройство с дополнительным аккумулятором, инвертор, якорный шпиль в носу с дистанционным управлением, фары «глаза акулы», амортизация кресла капитана, подсветка пола в рубке и на трапах... Все это стоит денег, но все доступно, и остается только решить, как будет эксплуатироваться лодка, какие задачи ей предстоит решать и что из длинного списка ставить, а без чего можно обойтись.

В общем, Targa 32 можно считать бюджетной версией более крупной Targa 37: та же компоновка с некоторой, обусловленной размерами разницей и практически теми же возможностями.

ЧТО ДУМАЕМ

В Саутгемтон Targa 32 привезли в сентябре, после успешной презентации на домашней выставке в Хельсинки (август). Там состоялся премьерный показ лодки, однако скоро выяснилось, что верфь уже имеет модель, которую «никто не видел». Наверное хранить секреты становится все труднее. Хотя какие уж там тайны! Лодки Targa давно разлетелись по всему свету, бороздят моря на Севере и Юге — от Гренландии, где в профессиональной только сфере заняты немало Targa 31, до Саудовской Аравии. Есть еще Германия, Дания, Швейцария и... Англия: там в морской полиции, природоохранных и портовых службах

Targa 32 — хорошая замена предыдущей модели близкой длины (31 фут)

трудятся полтора десятка таких лодок. Да в общем-то и для большинства «простых» англичан, которые любят проводить время на воде, которым лодки нужны для отдыха со всем его разнообразием, рыбалки или дайвинга, уже не секрет, что в подлунном мире есть и другие народы-мореходы, которые строят хорошие катера для работы и развлечений. Например, такие, как финская Targa 32. **МВУ**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



В таком положении (все крышки опущены) образуется большая поверхность для навигационных карт

Современный блок электронного управления двигателями Volvo Penta с удобными ручками и дополнительными функциями

Оригинальная конструкция поворотной рулевой консоли с фиксацией в нескольких положениях

Узкое закрытие входа в носовую каюту, зажатое между рулевой консолью и камбузным блоком

ДОСЬЕ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДЛИНА	35 Ф (10,78 М)
ШИРИНА	11 Ф (3,37 М)
ОСАДКА (МАКСИМАЛЬНАЯ)	4 Ф (1,10 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	6,3 Т
ЗАПАС ТОПЛИВА	800 Л
ЗАПАС ВОДЫ	120 Л
КАЮТ/СПАЛЬНЫХ МЕСТ	2/5
ДВИГАТЕЛИ VOLVO PENTA	1xD6-370 (370 Л.С.) 2xD4-225 (450 Л.С.); 2xD4-260 (520 Л.С.) 2xD4-300 (300 Л.С.); 2xD6-330 (660 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	44 УЗЛА
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ	ОТ € 198 000

ЦЕНЫ И ОПЦИИ

СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ (ДВА ДВИГАТЕЛЯ D6-370/DPH ПО 370 Л.С.)	€ 254 400
ПОЛНЫЙ ТИК НА ПАЛУБЕ	€ 8020
НОСОВОЕ ПУ (80 КГ)	€ 5690
ЯКОРНАЯ ЛЕБЕДКА В НОСУ	€ 3550
ЯКОРНАЯ ЛЕБЕДКА В КОРМЕ	€ 3640
СИДЕНЬЕ С АМОТИЗАТОРОМ КАВ 856	€ 1360
ПОДСВЕТКА ПОЛА И ТРАПОВ	€ 720
ФАРЫ «ГЛАЗА АКУЛЫ» (КСЕНОН)	€ 520
ДУШ НА ТРАНЦЕ	€ 450
ПОЛНЫЙ ТЕНТ TARPAULIN	€ 790



ДВА Гонконга

За кричащими фасадами из стекла и стали скрывается спокойствие главного морского города Азии.

Текст **Брэндан Льюис**
фото **Shutterstock, Corbis, Брэндан Льюис**





Гонконг и с воды выглядит совершенно особенным



Волшебный вид на Виктория-Харбор

Гонконг (Сянган) не похож на другие города. Он даже не такой, каким вы видели его в последний раз. Этот город меняется безостановочно и так стремительно, что сами местные жители не успевают расслабиться и осмыслить происходящее. Приезжие быстро понимают, что запомнившаяся два года назад схема улиц уже успела устареть. Тем, кто посещал эту некогда британскую колонию еще раньше, придется изучать карту или рассматривать город со спутника в Google Maps, чтобы понять, куда подевались исторические здания. Иногда они стоят на своем месте — небольшие, оставленные на память и затянутые в водоворот бешеного строительства, но чаще попросту исчезают. Ландшафт перекраивают в колоссальных масштабах: огромные гражданские инженерные проекты, гигантские башни зданий — работа продолжается непрерывно.

«Это фантастическое место, — заметил сидевший в соседнем кресле юрист в области морского права, прилетевший в Гонконг работать, пока наш самолет подруливал к терминалу. — Когда всё закончат, он будет прекрасен». Но давайте обо всем подробнее.

Архитектура, освещение, переполненная судами бухта в окружении «утесов» из стали и стекла заслуженно привлекают внимание: нет на земле более ошеломляющего своим видом города. Но у Гонконга существует и другая сторона. Там можно найти места, где до сих пор слышно пение птиц, есть длинные широкие белые пляжи, к которым не проложены дороги. Пруды с утками и рисовые поля, рыбацкие гавани и уединенные бухты, прибрежные

рестораны, пустующие яхтенные стоянки, лишённые признаков цивилизации безлюдные острова на фоне лесистых склонов холмов — все это тоже Гонконг.

Невероятно, но эти места почти не изменились с тех пор, как в 1840-х годах сюда прибыли англичане, чтобы построить военно-морскую базу и торговый аванпост в глубокой защищенной бухте, названной в честь их королевы. Всё в Гонконге: от первых рыбацких семей до тянущихся сегодня вереницей с Запада гигантских контейнеровозов — всегда было связано с морем. Именно море до сих пор приносит населению наибольшую прибыль.

«Здесь так много природной красоты, — рассказывает местный владелец яхты Princess Бранко Пахор. — Геология этих мест просто потрясает. Вы можете бросить якорь и пешком прогуляться по паркам. Мы привозим туда гостей, которые раньше и подумать не могли, что все это есть в Гонконге. Потом можно отправиться домой и пройти ранним вечером через Виктория-Харбор — красота изумительная!».

Возможно, Гонконг покажется вам небольшим: вся его территория легко умещается на стандартной карте формата А0 с масштабом 1:75 000, а самый большой остров Новых Территорий имеет не более 35 миль в поперечнике. Собственно остров Гонконг намного меньше, но у него замысловатая береговая линия и сотни островков —



Капитан у штурвала: внимание — залог безопасности



«Высотки» привычного Гонконга



Дары моря — не только вкусные, но и красиво поданные



Рыба здесь бывает только свежая

На скорости 25 узлов мы повернули на северо-восток



«Утесы» из стекла и стали привлекают внимание: на планете не найти более эффектного города. Но есть и другая сторона Гонконга

от величественного гористого Лантау до многочисленных скалистых кусочков суши, которыми усеяны подходы с моря. Из пород здесь в основном гранит, и горные ландшафты круто уходят под воду, скрывая серьезные глубины. Тут есть определенные опасности, способные озадачить штурмана, и, конечно, приливы с выраженным суточным неравенством. К сведению яхтсменов: перепад высот между малой и полной водой редко превышает два метра.

Здесь нет отмелей и мелководья; кроме того, невысокие приливы, обилие закрытых участков и красивые пейзажи делают эти места просто идеальными для яхтинга, о чем догадывались владельцы колонии, устраивавшие в XIX веке в Виктория-Харбор гонки на яхтах и гребных лодках. Колония росла, а с ней развивался флот рыбацких и рабочих судов, заложивший крепкие традиции судостроения и морского инжиниринга, которые процветают и сегодня. Яхтенная инфраструктура в Гонконге — одна из лучших в Азии: обилие стоянок, хорошо оснащенные марины и яхт-клубы с длинной историей.

Порт Абердин, ставший местом действия многих голливудских фильмов, известен не только рыболовным флотом и плавучими ресторанами, но также мариной, яхт-клубом и верфями. Он находится на южной стороне острова Гонконг, где мы присоединились к Бранко Пахору,




Джеки Леунг ведет Koh B через бухту

чтобы отправиться исследовать окрестности на его Princess 67 Koh B.

«Обычно мы идем на Саи Кунг, — поясняет Бранко. — Этот гористый мыс на южной оконечности Новых Территорий изобилует природными красотами. Статус природного заповедника защищает эти места и притягивает купальщиков, серферов и любителей пеших прогулок. Любимая многими точка — Таи Лонг Ван: к трем длинным пляжам нет ни одной дороги. Затем идет Снейк Бэй, Таи Ше Ван — популярная небольшая закрытая бухта, где всегда стоят несколько лодок».

Ближе к Абердину, рядом с мысом Шам Шуи Кок, куда на быстходной яхте можно домчать за пару минут, расположены известные пляжи Дип Уотер Бэй, Репалс Бэй и Саут Бэй. Если пройти несколько миль через пролив, можно попасть на Ламма Айленд — остров с длинным заливом, прославленный прибрежными ресторанами,



Старый Гонконг — тихая, нетронутая современностью и мало изменившаяся жизнь. Как долго она сможет оставаться такой?

который британцы называют Пикник Бэй. Однако семья Пахор предпочитает питаться на борту своей яхты, где за приготовление пищи отвечает жена Бранко Нэнси (она родом из Лос-Анджелеса). «Ее работа связана с едой и напитками, — поясняет Бранко, — и мы едим легкую и здоровую пищу». На яхте часто бывают друзья с сыновьями 12 и 15 лет.

Пляжи Лантау на западе тоже привлекают внимание семьи Пахор. Лежащие в стороне острова Соко Айленд не только богаты уединенными пляжами, но и дают возможность увидеть известных розовых дельфинов, обитающих в реке Перл Ривер. По словам Бранко, это невероятное зрелище.

Бранко родился в Австралии 45 лет назад, выучился на архитектора и в 1988 году приехал в Гонконг, который с тех пор не покидал. «Здесь столько энергии! — восклицает он. — Все постоянно меняется, повсюду суета. Если вернуться в Аделаиду, то возникнет ощущение, что за 22 года там ничего не изменилось!» А в Гонконге кажется, что время течет в своем особенном темпе. Передача территории из британского управления Китаю в 1997 году уже воспринимается как давнее историческое событие. А 1890-е — вообще из области преданий.

И все же встречаются места, где время, похоже, замерло. После того как мы рассекали на полном ходу перед объективами фотокамер в Дип Уотер Бэй, капитан *Koh B* Джеки Леунг взял курс на юго-восток от Абердина вокруг полуостровов Гонконга Стэнли и Шэк О. На скорости 25 узлов мы повернули на северо-восток к Саи Кунг и пошли по мягкой тихоокеанской зыби. Впереди в высокой



Захватывающий Тай Лонг Ван: сюда можно добраться только пешком или на лодке

дымке вырисовывались горы Новых Территорий, а в миле или двух по правому борту над морем вздымались вулканические колонны Кво Чао Кван То.

С помощью матроса Лео Йенга капитан Джеки постоянно заботится о *Koh B* и содержит яхту в отличном состоянии. Он работает профессиональным капитаном уже 22 года и, как многие связанные с лодками люди в Гонконге, провел буквально все детство на воде. Его семья обитала на борту традиционной джонки в деревне Яу Ма Теи на полуострове Ковлун. «Мы жили так, пока мне не исполнилось 15 лет, — вспоминает он, — мои отец и дед работали на лодках, занимались разгрузкой и погрузкой парусных судов». День, когда на их лодку поставили двигатель, стал большим праздником.

Бранко, как и многие владельцы яхт в Гонконге, привык пользоваться услугами капитанов и матросов, которых подыскивает компания-дилер. «В целом удобно, но это значит, что каждые выходные у вас будет новый капитан», — говорит он. Походив три года на Cranchi 47, в 2009 году



Сонная рыбацкая деревушка По Тои О оказалась раем для любителей морепродуктов



Прогулочный флот у причала

На пешеходной прогулке вдоль моря



Местные жители сушат водоросли на причале

Пахор поменял ее на новую Princess 67 и предложил Джеки работу капитана. «Он отлично справляется», — с удовлетворением отзывается Бранко. Владелец и капитан хорошо ладят, и Бранко даже предлагает Джеки использовать лодку в личных целях в удобное время. «Слишком много уборки», — смеется капитан, ни разу не воспользовавшийся предложением.

Над молом новой марины на материке показались яхтенные мачты, зеленые поля для гольфа на холмах, мимо которых мы шли, блестели в лучах солнца, а на горизонте возвышались впечатляющие вершины Сай Кунг. Джеки принял левее,

Вокруг — ни стен, ни окон; слышны только птичий гомон, смех и призывный звон посуды на кухне

в направлении Клеаруотер Бэй, а затем снова повернул в узкий, ориентированный на север залив. «Мы в По Тои», — объявил он, мягко швартуясь к бетонному причалу, на котором нам пришлось осторожно пробираться между деревенскими жителями, раскладывающими водоросли, чтобы те сохли на солнце. С обеих сторон вплотную к воде подходили поросшие джунглями крутые склоны. В мелководной бухте виднелись садки, в которых разводят рыбу, спокойно стояли небольшие суда... Время ланча.

Наш ресторан оказался широким затененным помостом, установленным на прибрежной полосе, откуда открывался вид на живописный ряд домов по другую сторону залива. Надежно пришвартованная *Koh B* осталась под присмотром молодого Лео, а капитан Джеки сошел на берег, чтобы присоединиться к нам. Дул легкий летний ветерок — вокруг не было ни стен, ни окон; слышался только птичий гомон, смех и многообещающий звон посуды на кухне. Если бы не элегантный профиль Princess 67 на заднем плане, окружающая картина могла бы принадлежать любому времени из прошедшего века.

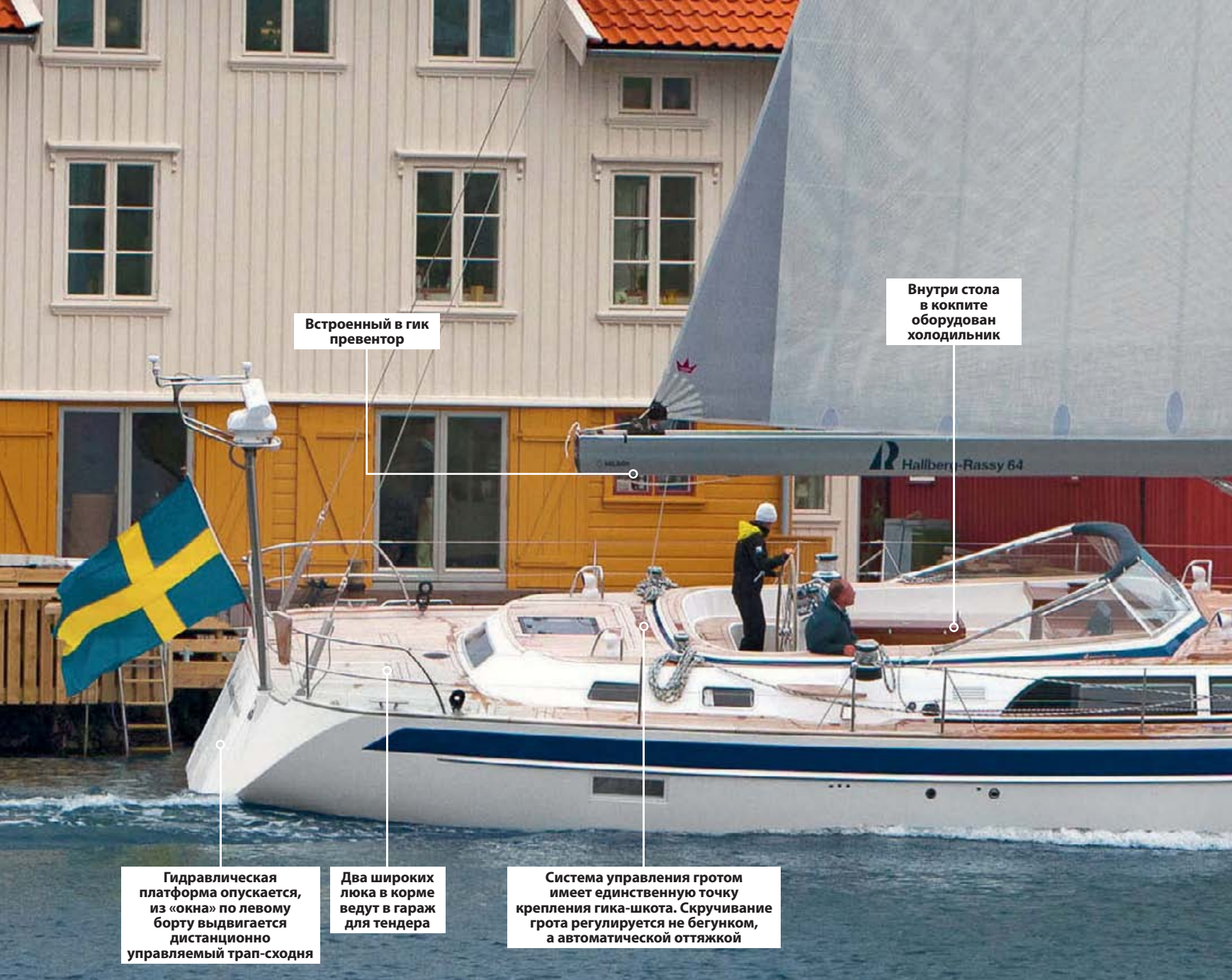
Это была лишь малая толика старого Гонконга — тихая, нетронутая современностью и мало изменившаяся жизнь. Сколько она сможет оставаться такой? Но прежде чем я успел погрузиться в меланхоличные размышления, занавеска, закрывающая вход на кухню, отодвинулась, и появились: краб в рисовом вине, свежие морские ушки, тушеный лобстер, приготовленный на пару группер, креветки и гребешки с рисом... И все это под австралийский Совиньон... Ход моих мыслей мгновенно принял иное направление. **МВУ**



Двое на борту?

Новый флагман Hallberg-Rassy создавался для тех, кто в плавании хочет обойтись без профессиональной команды. Но сможет ли управлять этой лодкой экипаж из двух человек?

Текст Элейн Бантинг Фото Пол Вейс



Встроенный в гик превентор

Внутри стола в кокпите оборудован холодильник

Гидравлическая платформа опускается, из «окна» по левому борту выдвигается дистанционно управляемый трап-сходня

Два широких люка в корме ведут в гараж для тендера

Система управления гротом имеет единственную точку крепления гика-шкота. Скручивание грота регулируется не бегунком, а автоматической оттяжкой

Когда фотографу нужен эффектный кадр, порой и ты начинаешь делать такие вещи, на которые осторожный человек вряд ли отважится. Дует пятибалльный ветер, а Магнус Расса передает мне управление своим новым флагманом стоимостью более двух миллионов евро — и мы несемся по извилистому проливу шириной полкабельтова на траверзе шведской деревушки Гуллхолмен. В такой ситуации на яхте длиной 65 футов я должна была бы занервничать. Однако, во-первых, эта лодка очень послушна в управлении, а во-вторых, разумеется, она не моя.

В июне я провела три полных дня на новенькой Hallberg-Rassy 64 — с переходами, приготовлением пищи и трапезой на борту, ночевками на якорных стоянках, чтобы как следует прочувствовать яхту. Не без критики и оговорок, как увидите дальше, скажу следующее: в идеале большинству из нас придется по душе резвая лодка, управлять которой так же легко и приятно, как и небольшим парусником, но при этом имеющая шикарно отделанную спальню, привычных размеров душевые, салон и кухню, оборудованную, как в приличной городской квартире.

Такие лодки были немислимы, пока не появились гидравлические системы, позволяющие одним нажатием кнопки выполнять операции, связанные с большими нагрузками. Отсутствие подобных технологий сильно

ограничивало длину яхт, на которых владельцам не требовалось нанимать профессиональную команду. «Управляемое кнопками оборудование — единственный способ справиться с таким парусником без большого экипажа, — поясняет Магнус Расса, — и это как раз то, что нужно нашим клиентам».

У верфи уже есть вполне традиционная 62-футовая модель, которую запустили в производство в 1998 году. Ее дизайном также занимался Джерман Фрерс, однако сегодня покупатели ищут варианты с более простой системой хранения и спуска тендера-RIB, с более просторным кокпитом и салоном. Эти факторы повлияли на дизайн лодки.

Для такой четко следующей своим канонам компании, как эта шведская верфь, HR 64 стала значительным шагом вперед. Вполне вероятно, что примененные на ней технологии постепенно перейдут к остальным яхтам модельного ряда. «Все новации начинаются с самой большой лодки, а затем распространяются на меньшие, — соглашается Магнус. — Так было с электрическими лебедками и закрутками парусов в мачты».

Мне очень хотелось узнать, насколько хорошо все это работает при небольшом экипаже и какие меры были предприняты для того, чтобы гарантировать надежность. Если не сделать этого, пара привыкших к управлению кнопками путешественников очень скоро может оказаться рабами непокорной машины.



Два прочных
якорных
ролика

Двойные утки
встречаются редко,
но они удобны при
стоянке яхты в марине

Генуя и стаксель
на гидравлических
подпалубных
закрутках

В форпике есть шланг для
подачи морской и пресной
воды. Внутри — отсек,
где помещается якорная цепь,
а также концы и кранцы



На рулевой колонке — большая
консоль с картплоттером, управлением
гидравликой, якорной лебедкой
и носовым подруливающим устройством



По левому борту —
Гуллхолмен

РАЗВОРОТ НА «ПЯТКЕ»

На борту нас двое: Магнус Расса занимается генуей, а я стою у штурвала и слежу за гротом. Мы начинаем наше мини-путешествие, прогуливаясь туда-сюда на траверзе Гуллхолмена (западное побережье Швеции), неподалеку от верфи. Это была прекрасная демонстрация того, насколько просто обращаться с яхтой без большой команды. Огромные гидравлические лебедки генуи Lewmar CHST 77 управляются кнопками на комингсе. Настройку грота осуществляет система, соединенная с гидроцилиндром внутри гика. Парус укрошен, и шкоты не валяются беспорядочно в кокпите. Конец гика-шкота крепится в одной точке (без погона) позади рулевого, поэтому каретки нет и настройка грота осуществляется с помощью автоматической оттяжки. Кнопками на рулевой колонке пользоваться настолько просто, что управлять гротом не сложнее, чем парусом на динги. При истинном ветре в 21–23 узла грота и полной генуи временами было даже чересчур, но, быстро нажав на кнопку «out», я немедленно выправила ситуацию. Единственное, что меня встревожило, — когда грот начал полоскаться, кормовая кромка крыши рубки в месте крепления грота немного выгибалась. Однако Магнус заверил меня, что это не проблема.

Все на HR 64 сделано для комфорта в путешествиях

Мы царственно шли мимо островов на скорости 10 узлов, нередко ускоряясь до 12, а наш фотограф на маленьком тендере изо всех сил пытался поймать эффектные ракурсы. Мне все больше нравилось регулировать грот на каждом курсе с помощью кнопок, и сейчас даже не хватает слов, чтобы описать, сколько удовольствия доставил этот короткий поход. Если все системы и механизмы исправны (об этом я скажу чуть позже), ходить на HR 64 легко и приятно.

Для таких ветровых условий поставленная полностью генуя подходила, однако при западных ветрах, с которыми мы столкнулись ранее, ее площадь была мала. HR 64 — тяжелая лодка, которая нуждается в хорошем импульсе, поэтому при слабых ветрах я бы добавила круизный геннакер на отдельной закрутке впереди генуи. Магнус пояснил мне, что это возможно. Таким образом, при любых, даже слабых ветрах эта яхта может без особого труда покрыть за сутки более 200 миль!

СКРЫТЫЕ ДЕТАЛИ

Верфь Hallberg-Rassy вернулась к некоторым идеям старого дизайнера Олле Эндерлейна из 1970-х и 1980-х годов, включая плоский бак и бортовые иллюминаторы, но придала им современный облик. Комбинация иллюминаторов, световых люков в крыше рубки и ее остекления позволяет наполнить салон естественным светом. На якорной стоянке вы можете любоваться береговым пейзажем, сидя на комфортных диванах в салоне или из кресел напротив. По остальным деталям вы без труда узнаете в яхте типичного представителя Hallberg-Rassy: матовый, шелковистый на ощупь лак без единого изъяна, мебель ручной работы, ламинированная деревянная окантовка люков и даже ковры на палубе в помещениях яхты.

На этой первой лодке одна V-образная койка расположена в носу, две откидные оборудованы по правому борту, двухместная каюта с отдельным санузлом — по левому, а просторная каюта владельца находится в корме. И это лишь один из 70 вариантов планировки! (Владелец HR 64 №2 из России, наоборот, заказал в носовой части огромную гостевую каюту, сохранив в корме традиционную планировку. — Прим. ред.)

Яхты Hallberg-Rassy получили известность благодаря особому вниманию к скрытым деталям. На борту вы не увидите приделанную на скобах полку или случайную



В салоне великолепное естественное освещение и много места. Кресла исключительно удобны даже при крене



На камбузе достаточно места. Верфь рекомендует устанавливать электроплиту, как более чистый и безопасный вариант



Штурманский столик



СЕМЕЙНАЯ ТРАДИЦИЯ

Дизайн лодок Hallberg-Rassy меняется очень медленно. Если вы оглянетесь на ранние модели верфи, то легко найдете схожие с сегодняшними лодками черты. Rasmus 35 (первая серийная яхта дизайна Эндерлейна, на снимке внизу) имела центральный кокпит, большой двигатель (в те времена считалось, что 75 л.с. — это много), «новаторское» фиксированное ветровое стекло, другие элементы.

Кристоф Расси вырос в глубинке южной Германии, но с детских лет был одержим лодками. Он начал строить модели яхт и переехал на озеро Констанс (Боденское озеро) в надежде создавать большие суда. Разочаровавшись, он последовал совету и поехал в Швецию, на остров Оруст. В 1972 году Кристоф купил верфь к северу от Гетеборга, которую в 1943 году основал Гарри Халлберг, и начал расширять производство, создавая сначала деревянные, а затем и стеклопластиковые яхты. Бренд Hallberg-Rassy процветал, а яхты заслужили репутацию надежных, качественно построенных океанских круизеров. На сегодня со стапелей верфи сошли 9300 лодок длиной от 32 до 64 футов. В 2003 году руководство верфью принял сын Кристофа Магнус (наверху), а сам Кристоф с супругой обошел вокруг света в рамках Blue Water Rally на яхте Hallberg-Rassy 62 *Bamsen*.

Сейчас это единственная верфь Западной Европы, которой полностью владеет одна семья. Корпуса производят в городе Кунгсхамне; там их формируют при тщательном контроле на каждой стадии процесса, а оснащают на производстве в городе Эллосе, где трудятся почти две сотни человек.



Широкая двуспальная кровать в кормовой каюте может подниматься и опускаться на электроприводе



V-образная кровать в форпике



Широкий плоский телеэкран поднимается из островка в центре салона



Насос и шланг в моторном отсеке для замены масла



Эта полная практических идей лодка способна стать уютным домом в море

каплю клея. Внутренняя поверхность корпуса и рундуков обшита деревянными планками для вентиляции. Дверцы шкафчиков обработаны и отполированы изнутри с тем же тщанием, что и снаружи. Откиньте кресла — и вы обнаружите превосходно заламинированную деревянную раму, не оставляющую сомнений в качестве сборки. На этой лодке вместо красного дерева был использован тиковый шпон, и фактура древесины на дверцах ящиков и переборках старательно подогнана. Тиковая отделка — опция стоимостью около € 35 000. Есть на этой яхте и другие интересные вещи. Огромная плоская телевизионная панель «вырастает» из островка в салоне, а дополняет ее аудиосистема со встроенными в деревянную отделку колонками. В кормовой каюте оборудована кровать с электроприводом и дистанционным управлением через специальное приложение на iPhone. Поставьте себе такую штуку — и, уверяю, скучно не будет.

Здесь же следует отметить моторный отсек, который по праву можно назвать храмом порядка. Тут все удобно расположено и промаркировано. Есть специальный ящик для инструментов, а также стационарный насос со шлангом для замены масла. До требующих обслуживания узлов добираться легко — нет никаких сомнений, что инженеры думали о людях, которым предстоит заниматься сервисом многочисленных механизмов: обслуживать их удобно, благо места для этого предостаточно.

ИДЕИ ДЛЯ МОРЯ

Все на Hallberg-Rassy 64 сделано для комфорта в путешествиях. Огромное внимание уделено созданию легкой в управлении лодки для долгих походов, а также возможности продолжать плавание, даже если какие-то устройства отказали. Например, в гике предусмотрен встроенный превентор, который можно завести на нос и закрепить. Есть два якорных ролика и бездонный цепной ящик, куда поместятся 100 метров цепи и еще останется место для кранцев. Дублирование бортовых систем — основной путь обеспечения надежности, и на яхте установили два независимых автопилота. Гидравлические закрутки имеют ручное управление на баке. Меня также заинтересовала система управления штурвалом в аварийной ситуации. К румпелю в просторном гараже для тендера добраться легко. При возникновении нештатной ситуации к нему крепятся два конца, позволяющие довольно эффективно управлять яхтой. В гараже хранится запасной (обычный) гребной винт на случай, если складной Gori потребует замены, а специальные инструменты для этого можно найти на полке в моторном отсеке.

Управление опреснителем осуществляется прямо из кормовой каюты, и нет нужды на ходу лезть в моторный отсек. На борту три водяных танка, два из которых оснащены разными насосами и полностью независимы. Яхта берет на борт внушительный запас топлива и воды: 1800 л и 1300 л соответственно. (При постройке лодки можно скорректировать эти объемы в любую сторону, например, 600 л воды и 2500 л топлива. — Прим. ред.)

Поскольку верфью Hallberg-Rassy уже много лет владеют одни и те же люди, они накопили достаточно информации и понимания того, как и для чего используются их яхты. Обратная



На якоре неподалеку от Эллоса у шведского побережья, где находится верфь Hallberg-Rassy



Рулевая консоль с управлением двигателями и выключателями электросистем



Вид из гаража на кормовую платформу: тендер поднимается на роульсах, чтобы стать на кильблоки

Экипаж из двух человек справится с большой HR 64

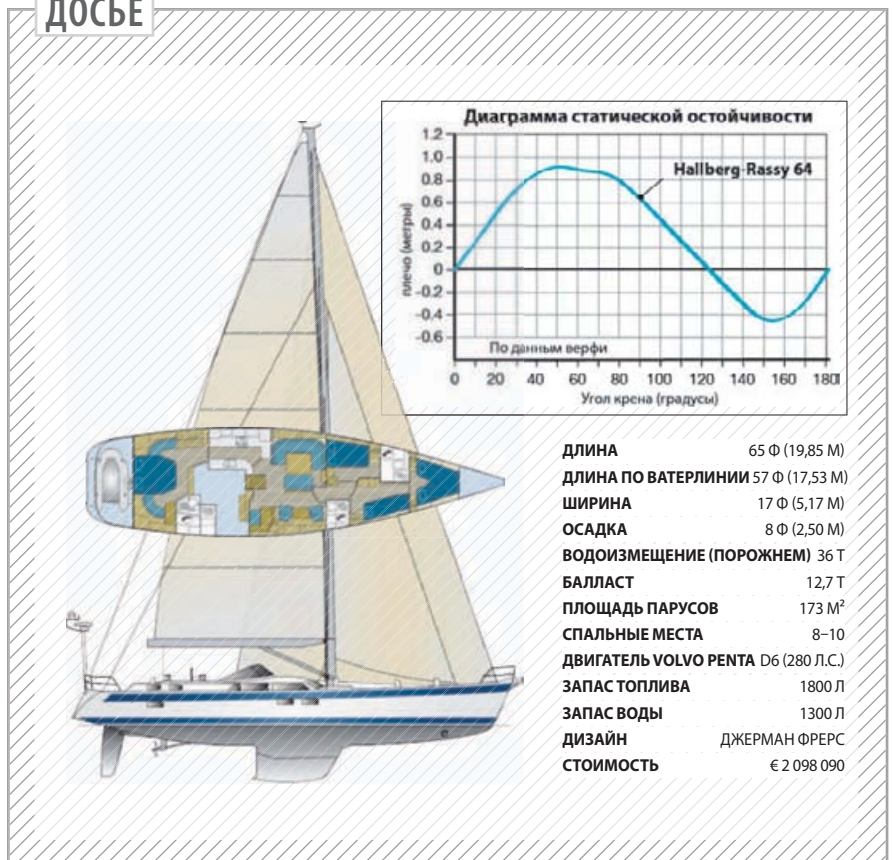


сторона медали — верфь пользуется репутацией догматика, знающего потребности владельцев лучше, чем они сами. Однако в случае с новым флагманом верфь становится максимально гибкой и идет навстречу любым пожеланиям заказчика.

Во время нашего трехдневного теста вышла из строя шкотовая лебедка по левому борту, и нам пришлось вернуться на верфь для ремонта. Когда мы стояли на якоре, неважно работала система обогрева воздуха. Я не показываю пальцем на Hallberg-Rassy, поскольку хорошо знаю: с такими мелочами владельцы лодок сталкиваются постоянно. Единственный выход в этом случае — дублировать все важные системы и не расстраиваться слишком сильно, если ваша новая яхта за два миллиона евро не радуется вам на все 100% каждую минуту.

Когда я заметила Магнусу Расси, что на такой сложной яхте всегда что-то может барахлить, к моему удивлению, он согласился. «Такова действительность, и я рад, что вы это понимаете, — ответил Магнус. — Иногда владельцы ждут слишком многого и надеются, что все и всегда будет замечательно. Мы стремимся к совершенству, но жизнь нередко вносит свои коррективы». Но если бы я искала яхту такой длины, чтобы путешествовать со своей второй половиной, то HR 64 была бы идеальным вариантом по ряду причин. Это недооцененная лодка, полная живых профессиональных и практичных идей, которая способна стать уютным домом в море, где ее надежность будет гарантирована. Очевидно, что такая покупка не для любителей риска, и Hallberg-Rassy держит планку очень высоко. Учитывая, насколько медленно эволюционируют их модели, эта яхта будет выглядеть современной и 20 лет спустя. Наконец, она может быстро доставить вас куда угодно и везде будет выглядеть уместной. **MBY**

ДОСЬЕ



ПИОНЕРКА

В начале сентября на боат-шоу в Royal Yacht Club состоялась премьера очень необычной российской моторной яхты — Pioneer K43.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Максим Мармур**





Московская компания Pioneer Motor Yachts, несмотря на свою молодость,

на рынке не новичок: о скоростной композитной яхте Pioneer C54 производства этой верфи мы уже писали (см. МВУ № 9). В начале осени Pioneer Motor Yachts вышла с еще одной премьерой, при этом новая Pioneer K43 абсолютно не похожа на то, что компания строила раньше: у этой лодки совсем другая философия.

«Пионерка», как называют лодку ее создатели, в отличие от своих космического вида собратьев, задумывалась отнюдь не для рекордов скорости — «характер» у нее гораздо более спокойный. Но при этом она не менее интересна. Собственно, целью проекта было создание лодки, со всех точек зрения подходящей для путешествий по внутренним водам России. Их особенности хорошо известны всем, кто имеет хотя бы небольшой опыт походов по нашим акваториям: недостаток инфраструктуры (в частности — нормальных причалов и заправок), ограничения скорости (не только в Москве и ее окрестностях), мелководье... Продолжать список можно долго.

Никто не спорит — яхтинг на Средиземном море прекрасен, но и здесь, под боком, тоже есть свои удовольствия: порыбачить на Волге, в выходные без долгих сборов вытащить семью или друзей на Оку, забраться в глушь на Ладоге или Онеге... Да и чувствовать себя

«регулярным» яхтсменом, а не редким гостем на собственной лодке, в конце концов, тоже приятно.

Автономность для «нашей» лодки — первое дело, поэтому Pioneer K43 сделали очень

экономичной. У нее один двигатель — «базовый» Volvo Penta D3 в 110 л.с. или опциональные D4 (180/260 л.с.), которые обеспечивают дальность хода на круизной скорости в диапазоне от 885 до 400 миль (чем ниже мощность, тем выше автономность).

Соответственно, эта самая круизная скорость находится в пределах от 11,5 до 14,5 узлов; максимальная — от 12,5 до 16 узлов. Жертвовать ли дальностью хода в угоду скорости, зависит от личных предпочтений и региона использования. Например, на реках, где иногда приходится «выгрести» против сильного течения, лучше иметь в распоряжении двигатель помощнее. Если же вы выбираете максимально экономичный мотор, то, скорее всего, заправить лодку топливом вам придется лишь раз-два за сезон.

Умеренный «аппетит» Pioneer K43 — заслуга еще и обводов корпуса, которые не позволяют впустую растратывать потенциал двигателя: вертикальный форштевень, вельботная корма и острая скула, переходящая в классически полные борты, — все эти особенности характерны скорее для корпусов парусных яхт, которые могут полагаться лишь на силу ветра. Днище продолжается и под широкой кормовой платформой (или кринолином, как некоторые называют эту конструкцию), что удлиняет ватерлинию, положительно сказывается на ходовых качествах и остойчивости и снижает ударные нагрузки при волнении.

У «Пионерки» необичен не только корпус, но и надстройка — высокая, двухуровневая, с большой площадью остекления, что дает невероятную освещенность как наверху, в рубке, так и внизу — в салоне и каютах. Обзор с поста управления — на 360° (за спиной у рулевого — прозрачная стеклянная дверь, отделяющая рубку от кормового кокпита). Двухместный пост управления оснащен контрольной системой, которая объединяет всю навигационную электронику, средства

Круглоскулый корпус с вельботной кормой обеспечивает низкий расход топлива за счет минимального сопротивления



Яхта Pioneer K43 создавалась для путешествий по России: автономная, экономичная и комфортабельная



Многофункциональный дисплей объединяет навигационную электронику, контрольные приборы, средства связи и мультимедиа



Носовая мастер-каюта



Радарная мачта

связи, мультимедийные решения. Контроль оборудования осуществляется при помощи одного многофункционального дисплея; в систему можно загружать любое ПО, подключать к ней Интернет и совместимое оборудование. Фактически в вашем распоряжении персональный компьютер, особенно учитывая, что ниже, в салоне, оборудовано дополнительное штурманское место с большим сенсорным монитором (его можно использовать не только для управления всеми бортовыми системами, но и в качестве «рабочего» компьютера).

Спускаясь из рубки в салон, разницу в дневном освещении почти не замечаешь: свет сюда поступает не только через большие бортовые иллюминаторы, но и сверху — через огромный открывающийся люк необычной формы. Для 43-футовой лодки салон более чем просторен: обеденная зона с диваном (при

необходимости он служит дополнительным спальным местом), полностью оборудованный камбуз и уже упоминавшийся штурманский стол.

Кают на яхте две: носовая и кормовая. Первая (она же — мастер-каюта) выглядит традиционно: с кроватью на подиуме, шкафчиками по бокам и верхним люком. Проход в кормовую каюту, пожалуй, несколько узковат, зато ее объем и особенно размеры спального места впечатляют: выражение «двуспальная кровать» здесь не годится — на этом огромном плацдарме двоим будет слишком вольготно. Люк, открывающийся в кормовой кокпит, обеспечивает здесь свет и свежий воздух. Большой заслугой проектировщиков можно назвать высоту потолков: и в каютах, и в салоне она даже немного превышает два метра. На лодках такой длины обычно проектируют всего один санузел, а здесь уместились два, оба достаточно высокие



Просто
На посту управления — минимум приборов и многофункциональный дисплей: такая компоновка не испугает даже весьма неопытного капитана

и не тесные, хотя и без выделенной душевой кабины (насадка душа вытягивается из смесителя).

Возможен альтернативный вариант планировки нижней палубы. Он подойдет тем, кто рассчитывает в основном на дневные прогулки, зато в большой компании. Салон и носовая каюта объединяются в большую «гостиную», а кормовая каюта остается на всякий случай или для команды. В базовом варианте планировки каюта шкипера не предусмотрена хотя бы потому, что такими достаточно компактными лодками владельцы обычно управляют самостоятельно.

В начале сентября МВУ провел предварительный тест-драйв этой лодки (ходовые испытания еще не завершены), и по его результатам можно смело заявить, что справиться с «Пионеркой» без профессиональной помощи нетрудно: при проектировании судна этому было уделено особое внимание. На ходу лодка отлично держит курс, так что сидеть, вцепившись в штурвал, совершенно не обязательно. Швартоваться на одном двигателе не так легко, как на двух, но с носовой подрулькой и это не слишком сложно (поэтому подруливающее устройство

У Pioneer K43 компактный корпус сочетается с большим объемом внутренних помещений



Салон очень светлый благодаря панорамному остеклению надстройки и люку в потолке



В салоне нижней палубы размещены обеденная зона, камбуз и штурманское место



Кормовая каюта с огромной кроватью

изначально включено в базовую комплектацию). Без проблем можно пришвартоваться и носом: для удобного схода на берег в таких случаях предусмотрена бушпритная площадка, под которой находится якорное устройство, а пластина на форштевне даст дополнительную защиту. Уже упоминавшаяся единая система контроля и управления позволяет в любой момент времени видеть, что происходит с лодкой. Если же вы вдруг чего-то не понимаете, в вашем распоряжении простое и подробное руководство для диагностики и решения проблемы — не сложнее, чем, например, для стиральной машины.

Нетребовательность в обслуживании и простота управления позволяют считать Pioneer K43 хорошим выбором в качестве первой яхты. Помимо прочего, это еще и довольно бюджетная лодка. Напоминать об огромных ввозных пошлинах на яхты — все равно что наступать на большую мозоль, а судно российского производства таможню не интересует. Кроме того, разумная цена сочетается с достаточно богатой базовой комплектацией, то есть не нужно тратить уйму денег, чтобы



Детали

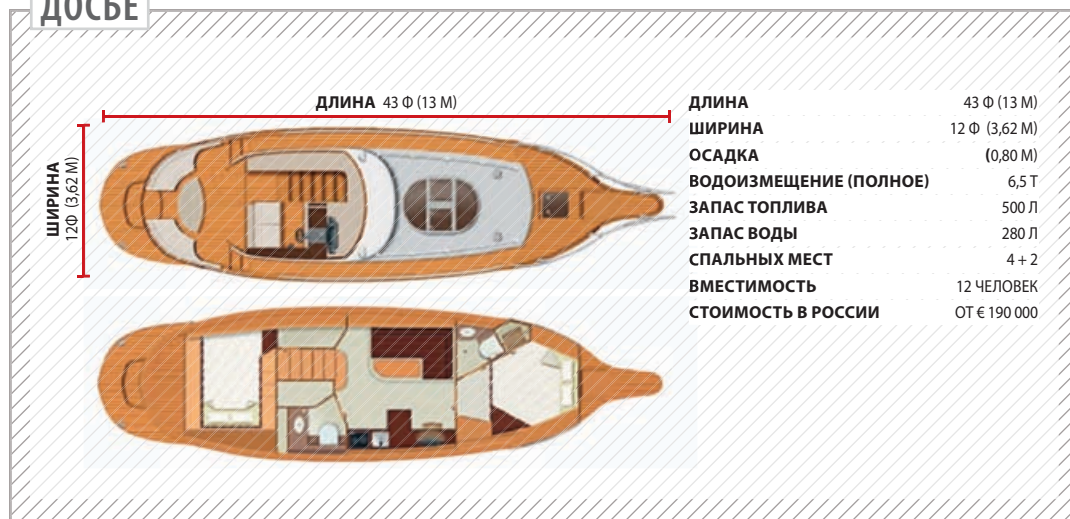
Высокий уровень отделки при демократичной цене

довести лодку до ума. Впрочем, опций тоже хватает, к тому же они потребуют установки дизель-генератора: от спутниковой антенны до центрального пылесоса. Можно предусмотреть и кондиционер, хотя в нашем климате это не обязательно: у нас лодки чаще греют, чем охлаждают. Для тепла предусмотрена плита-отопитель, а свежий воздух обеспечивает приточная вентиляция.

Еще одна удобная вещь — насос для закачки забортной воды для хозяйственных нужд. Он может оказаться полезным в нередкой для наших акваторий ситуации, когда вода на борту закончилась, а заправиться ею поблизости просто негде.

Согласитесь, когда все так продумано, путешествие по рекам России вполне может стать отдыхом, а не опасным приключением. **МВУ**

ДОСЬЕ



Воплощение практичности

Знакомимся с новым многофункциональным катером петербургской верфи Silver.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Trend**



В линейке алюминиевых катеров NorthSilver PRO флагманы — две близкие модели премиум-класса 810 Cabin и 910 Cabin — существуют уже не первый год. Хорошие лодки: здесь вам и удачная компоновка с просторным кокпитом, и тиковые палубы, и отделанный деревом салон... Казалось бы, зачем придумывать что-то новое в той же длине? Именно это больше всего интересовало меня по пути на верфь, где предстояло детально познакомиться с новым NorthSilver PRO 920. А наша первая встреча состоялась месяцем ранее во время фотосессии на Большой Невке, когда после беглого осмотра катера появилось больше вопросов, чем ответов. Итак, что представляет собой новый флагман и флагман ли он вообще?

Начнем с габаритов. Крепкий и надежный корпус из алюминиевого

сплава (АМg) имеет длину 9,20 м и вписывается по этому параметру между 810-й и 910-й моделью (8,95 и 9,95 м соответственно). А вот ширина здесь заметно меньше — 2,66 м против 3,30–3,45 м. Это означает, что лодка без проблем встает в полувагон и ее можно доставить по железной дороге в любую точку страны, не прибегая к спецперевозкам. Длинный и узкий корпус NorthSilver PRO 920 несет более спортивную, скорее характерную для 745-й модели надстройку, по которой «порода» катера узнается издалека. Превосходное панорамное остекление (11 широких иллюминаторов и прозрачная сдвижная дверь в кокпит), высокий и мощный носовой реллинг, серьезный привальник и нижний отбойный брус наряду с лежащим на рульсе хромированным якорем Брюса — по этим «приметам» сразу понимаешь, что перед тобой классический NorthSilver PRO.

Основным принципом при разработке новой модели стала

Основной принцип — универсальность применения

универсальность с точки зрения возможного применения — катер создавался не только для рыбалки и морских прогулок, но и для использования специальными службами. Отчасти поэтому верфь предлагает две модификации NorthSilver PRO 920: обычную, с подвесными моторами, и 920 TDi со стационарным двигателем. Первые два катера с Volvo Penta D4 и колонками DPH уже несут службу в подразделениях МЧС Республики Хакасия, где экономичность эксплуатации выходит на первый план по отношению к скорости. А для тех, кто любит прокатиться с ветерком и предпочитает подвесники, рекомендуемые два 300-сильных мотора обеспечат полсотни узлов.

Рубка у обеих версий устроена одинаково: носовая каюта не отделена



Кокпит на катере с подвесными моторами наиболее приспособлен для рыбалки

от остального пространства, пост управления и камбуз расположены по правому борту, а стол с сиденьями и санузел — по левому. Благодаря использованию качественных комплектующих уровень исполнения всех этих зон на высоте.

Взять хотя бы кресло рулевого — настоящий трон на амортизирующей подвеске с регулировками, откуда «хорошо видеть и управлять». Приборная панель напичкана электроникой и напоминает таковую на заморских спортивных круизерах: здесь, помимо стандартных датчиков и дисплея системы Mercury SmartCraft (у модификации TDi — приборы Volvo), находится управление носовым подруливающим устройством, транцевыми плитами или интерцепторами и магнитола. Отдельное место под картплоттер не предусмотрено, однако прибор любого размера можно без труда закрепить на кронштейне сверху, и это

Человеку солидных габаритов на борту будет достаточно комфортно

не сильно ухудшит обзор. Эргономика места рулевого превосходная; на мой взгляд, не хватает разве что форточки. Надстройка оснащена тремя люками, которые обеспечивают необходимую вентиляцию, а мощная отопительная система Webasto позволяет не думать о холоде и легко избавляет стекла от запотевания или наледи.

Пассажи́рское сиденье на левом борту снабжено перекидной спинкой и может использоваться с любой стороны. Похожий прием универсальной планировки использован и в носовой каюте, где для увеличения длины койки по левому борту есть специальная откидная секция, позволяющая вытянуть ноги в проем под передним сиденьем. На верфи полагают, что в носовой каюте достаточно места для ночлега трех человек, но мне кажется, с относительным комфортом там смогут разместиться лишь двое.

Камбуз для лодки такой длины просто шикарный: в холодильнике поместится провизия дня на три, а дизельная двухконфорочная плита позволит не остаться без горячей пищи. Добавьте сюда мойку с двумя кранами для забортной и питьевой воды, а также три глубоких ящика — и перед вами

вполне «взрослая» кухня. Не менее функционален и просторный санузел с нормальным (не «микроскопическим») унитазом — для многих покупателей это важный критерий — и душом, которым можно пользоваться без опасения высадить локтем иллюминатор или ненароком получить шишку на голове. Вообще человеку солидных габаритов на борту будет достаточно комфортно при такой высоте потолков и ширине проходов. Разве что в дверь туалета придется вписываться слегка боком.

На NorthSilver PRO 920 нет проблем с местом для хранения багажа, поскольку под каждым пассажирским диваном кроется объемное пространство, где можно сложить теплые вещи, снаряжение и провиант. Мои ожидания обнаружить большой рундук под койкой в каюте не оправдались, поскольку там установлено подруливающее устройство, а часть объема заполнена пеной для обеспечения непотопляемости.

Отделка катера отличается добротной аскетичностью и минимализмом: простые, но качественные материалы обивки; незамысловатые стеновые панели, цвет которых, кстати, может



Утки

На каждом борту катера оборудованы две мощные и удобные для швартовки хромированные утки



Откидная секция позволяет удлинить койку по левому борту



Высокое кресло рулевого на амортизирующей подвеске



Санузел одновременно является душевой кабиной



Перекидная спинка переднего сиденья повышает универсальность планировки

выбрать покупатель; практичные коврики в рубке; нескользящее покрытие в боковых проходах и на палубе. Когда на лодке есть возможность принять душ, а из санузла созерцаешь мир через два панорамных иллюминатора, невольно начинаешь искать глазами шторы, чтобы сохранить определенную приватность. Но вот о шторах-то владельцу придется позаботиться самостоятельно, поскольку верфь не предусмотрела даже креплений для них. Разумеется, этот недостаток устранить просто, но хотелось бы видеть шторы хотя бы в списке опций.

Планировка кокпита у разных модификаций своя: в варианте с подвесными моторами свободная площадь больше, дверца на кормовую платформу расположена по левому борту плюс имеются три сиденья и отсек с аэрацией для пойманной рыбы. Помимо основной функции, металлические сиденья со съемными подушками служат ступенями для схода на причал и являются объемными рундуками. Подобная планировка в первую очередь адресована рыбакам: здесь есть где хранить и разворачивать снасти, работать даунриггерами и удилищами (для них можно добавить стаканы).



Кормовая платформа

Широкая и удобная платформа снабжена телескопическим трапом

Кокпит NorthSilver PRO 920 TDi организован так же, как и на 695-й модели со стационарным двигателем. Центральную часть у транца занимает капот мотора, который одновременно выступает сиденьем, а дверца на кормовую платформу находится по правому борту. Кроме того, по бортам около рубки могут быть еще два сиденья, но если вам нужны свободные проходы, от них можно отказаться. Для рыбалки, полагаю, такая планировка менее удобна, но мне она понравилась больше хотя бы потому, что капот можно превратить в импровизированный стол (надеюсь, в жаркий день он не раскиснет, как сковородка). Двигатель Volvo Penta D4 при открытой крышке капота оказывается как на ладони, предоставляя замечательный доступ для обслуживания.

За время короткой фотосессии на воде оценить все возможности катера на ограниченной акватории, с лимитом скорости, не удалось, тем не менее впечатления от NorthSilver PRO 920 остались сугубо положительные. Два 300-сильных мотора обеспечивают лодке более чем адекватный запас мощности и высокую скорость — до 50 узлов при

Камбуз для лодки такой длины просто шикарный

минимальной загрузке (на борту двое) против 39 узлов со стационарным двигателем. Килеватый корпус обеих модификаций (18° на транце) обеспечивает мягкий ход по беспокойной воде и позволяет довольно резкое маневрирование, при этом шум и вибрация в норме. Интересно, что сейчас конструкторы разрабатывают специальные удлиненные транцевые плиты на базе приводов Lenco, которыми будут оснащаться последующие корпуса вместо интерцепторов QL для более эффективного контроля крена и дифферента в поворотах.

Несмотря на то что модель запущена в серию (уже готовы семь корпусов), верфь продолжает творческий поиск, прислушиваясь к пожеланиям покупателей. Оказалось, что в планах Silver не только добавить форточку в рубку и увеличить сечение привального бруса, но также оптимизировать положение и размеры поручней и снабдить подвеску кресла пилота защитной «юбкой», чтобы в нее

*Килеватый корпус
обеих модификаций
обеспечивает мягкий
ход по неспокойной
воде и позволяет
довольно резкое
маневрирование*

Благодаря своей универсальности катер может нести службу в специальных подразделениях

Панорамное остекление обеспечивает прекрасный круговой обзор

Панорамные иллюминаторы санузла лишены шторок, поэтому приватность придется обеспечивать подручными способами

В модификации TDi кожан стационарного мотора служит дополнительным сиденьем и может быть использован как стол

Сиденья в кокпите одновременно служат ступенями для схода на причал и объемными рундуками

На кормовой платформе оборудован транец для запасного подвесного мотора



Модификация катера с подвесными моторами



На камбузе встроены холодильник объемом 49 л

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



Органы управления расположены эргономично, а приборы хорошо читаются

Рулевому не хватает форточки, однако конструкторы обещали добавить ее на будущих корпусах

Система Mercury SmartCraft позволяет гораздо более полно использовать потенциал катера

Верфь проанализировала состояние рынка и сделала верный ход

случайно не попали посторонние предметы. Возможность закачивать чистую забортную воду в питьевые баки и подключаться к береговому питанию тоже заложена, и, заказывая катер, нужно всего лишь сообщить об этих потребностях на завод.

Проведя на борту NorthSilver PRO 920 несколько часов, когда за окном уже стояла промозглая осенняя питерская погода, я убедился в абсолютной практичности этого катера не только в отношении ходовых качеств, но и с точки зрения комфорта на борту. И когда лодка была изучена вдоль и поперек, ответ на вопрос о ее флагманстве родился сам собой.

Дело в том, что базовая стоимость NorthSilver PRO 920 без моторов составляет 5 млн рублей — лодка почти на 40% дешевле 810-й модели. Сегодня, как никогда, рынок навязывает производителям свои правила игры, а верфь Silver, внимательно проанализировав ситуацию и выпустив 920-ю модель, сделала очень верный ход. Спрос на большие алюминиевые катера сохранится всегда, а на тик, деревянную отделку и другие элементы роскоши тратиться готовы не все. И вот здесь на сцену выходит более простой, но далеко не простенький NorthSilver PRO 920. **MBY**

ДОСЬЕ



ЛОВИСЬ, РЫБКА!

О Сейшелах написаны тысячи
путеводителей и статей. Вот еще
одна — по-своему уникальная.

Текст **Дмитрий Самойлов**

Фото **Дмитрий Самойлов, Сергей Андреев, МВУ**





Если спросить троих яхтсменов о, скажем, мысе Горн или подходах к Шприцбергену, то можно услышать как минимум четыре-пять разных историй. Так и с Сейшелами: многие бывали там, видели с разных сторон и имеют собственное мнение о тамошней природе и яхтинге. Эта статья — мой взгляд на чудесный архипелаг, хотя почему-то яхтинг в ней пролучил «рыбный привкус».

ДЕНЬ ПЕРВЫЙ

Прилетели! Правда, не все: некоторых задержали переговоры с властями в Париже. Может, и в самом деле не стоит так быстро и прилюдно расправляться перед посадкой с покупками, сделанными в магазине Duty Free?

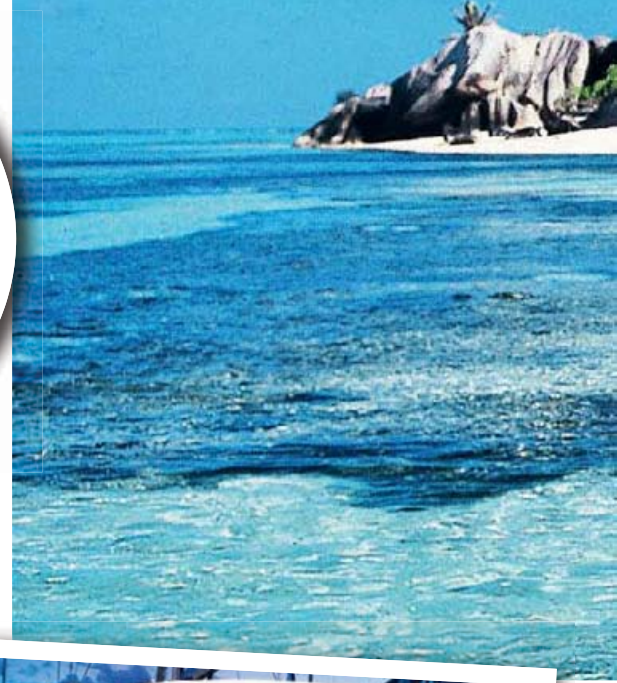
Получив багаж, включая 40 килограммов рыболовного снаряжения, на автопилоте после 9-часового перелета приняли лодку и вечером ушли на якорную стоянку на юго-восточную оконечность острова Св.Анны. Лодка — катамаран Machiavel (Catana 47) — не старая, ей всего года два. В каждом «поплавке» по две каюты с отдельными сануздами. Огромные салон и кокпит легко вмещают 9 человек (на ровно столько). Вполне комфортно, правда, носовые каюты чуть меньше кормовых.

Целый день мы пытались ловить рыбу — на красную блесну и на кальмара, на разных банках и вокруг островов, меняя скорость, с парусом и без

Экваториальная экзотика: таможенник по совместительству работает пограничником; портрет президента формата А3 в гирлянде тропических цветов; въездной штамп в виде ореха, по форме напоминающего ягодицы; типичный для тропической страны многоцветный флаг, последовательность цветов которого удалось запомнить, лишь применив мнемоническое правило «Силуэт желанной красавицы был замечен» (синий, желтый, красный, белый, зеленый).



Обычно видишь прибрежные камни с горизонтальными «промоинами», а на Сейшелах они живописно-вертикальные. Был бы геолог — объяснил...



Купание с яхты на рейде

деревьев, стремящиеся к земле с метровой высоты, и стволы, начинающиеся в метре от земли; летающие лисицы, похожие на бэтменов... Как выяснилось, они не очень вкусные, зато

ДЕНЬ ВТОРОЙ

Проснулись около Маэ на якорь, загрузили кучу продуктов на всякий случай. Не без злорадства наблюдали за не очень умелыми действиями соседних экипажей, и, как на грех, заправляясь пресной водой, обнаружили у себя в моторном отсеке «озерцо» глубиной полметра — в нем наполовину утонул работага Volvo Penta. Пришлось и самим засуетиться. Крик, шум... Подошел персонал марины, спокойно откачали воду, завели двигатель. «Не опасно, — говорят, — езжайте». Видно, незакрепленный хомут шланга пресной воды на чартерной лодке — обычное дело.

Наконец, отошли под традиционное «Прощание славянки». Эффектно ходили под гротом и двумя стакселями со скоростью 11–12 узлов. Рыбачили, поймали тунца на 6 кг (сашими) и барракуду на 4 кг (жаркое).

ДЕНЬ ТРЕТИЙ

Переночевав на якорь в бухте Св. Анны на острове Праслин, безуспешно порыбачили на шлюпке пару часов (у Черных камней) и поехали в ботанический сад. Все как у нас в Петербурге, только без стеклянного колпака, с дождем, ветром, ручьями-водопадами, птицами и... в 10 тысяч раз больше. Знаменитые пальмы Коко-де-мер с плодами в форме мужских и женских гениталий; корни

ласковые: мохнатые зверята висят вниз головой и лижут.

Дикий пляж протяженностью километра три с пальмами и «рекламным» белым песком был в нашем полном распоряжении. Вообще, если на Сейшелах вы видите на пляже пару, то это уже многолюдно, и следующий пляж будет только вашим. Много народа в растаманских шапках: сидят под пальмами, продают чего-то... Рынок с развалами плоти и связками рыбы-молота. Полицейские в белой португее и длинных брюках порядка ради грозят детишкам пальцем. В общем, крайняя неагрессивность и дружелюбие.

ДЕНЬ ЧЕТВЕРТЫЙ

Остров Праслин. Чудо-автомобиль Mitsubishi L 200 King Cab с открытым кузовом и правым рулем везет нас, преодолевая крутые подъемы и спуски, вписываясь в серпантин поворотов на дороге чуть шире себя (движение левостороннее). Интересные на Сейшелах обочины: канава обрывообразной формы и переменной глубины. Народ ездит посередине дороги — так, на всякий случай.

С утра посидели в кафе с пиццей и своим вином, переживая тропический ливень. Кстати, впоследствии ели на борту: много, часто, подолгу и с удовольствием. Запомнились



Счастливые Ингер и Магнус на своей Halberg Rassy 62

ранние завтраки из всевозможных фруктов и желание вот на них-то и остановиться. Ан нет: потом, как обычно, просыпаются девушки, и понеслось: каша, яичница, сосиски... Среди фруктов и морепродуктов замечательно смотрелись картошка и макароны по-флотски.

После завтрака отправились сравнивать два пляжа. Интереснее был северный, напротив Национального парка и острова Курьез, с высоким прибоем. На нем (прибое) кто повредил шею, кто спину, зато все вдоволь напрыгались в белой тяжелой пене. Впечатлила табличка «Спасибо Великобритании за помощь в восстановлении этого пляжа после цунами 2004 года». Уникальные рыбы: отталкиваясь от воды хвостами, они прыгают по поверхности, а по суше ползают, опираясь на плавники и дыша воздухом. И огромные, как из мультфильмов, пауки.



Дикие черепахи кажутся совсем ручными



ДЕНЬ ПЯТЫЙ

Вышли с Праслина не рано и целый день пытались рыбачить. И так, и этак, на красную блесну и на кальмара, на разных банках и вокруг островов, меняя скорость, с парусом и без. Ничего! Даже рассекая стаи жрущей рыбу птицы, даже задевая хребты обнаглевших тунцов... Вечером встали в бухте на юго-востоке острова Ла-Диг. На этой живописной стоянке нам повстречалась милая пара из Швеции. Ингер и Магнус вот уже год путешествуют на своей яхте Hallberg Rassy 62 и не торопятся на родину, в холод и слякоть.

Обитатели Сейшельских островов, независимо от цвета кожи и курчавости волос, доброжелательны и любезны

Живут на лодке в свое удовольствие и в полном комфорте, передвигаясь по планете вместе с попутными ветрами. Их приветливые лица наводили на мысль о правильном жизненном выборе.

ДЕНЬ ШЕСТОЙ

Его начало ничего хорошего не обещало. Капитан не выспался — ночью несколько раз срывало с якоря. Потом подъем в 7.00, в 8.00 высадка двоих членов экипажа на дикий берег для пешеходной прогулки через остров (4 км). Операция не удалась: полутораметровая волна развернула шлюпку с пассажирами и опрокинула. В воде оказались не только люди, но и очки, фотоаппараты, телефоны и пр. Поиск в прибое вещи и найдя все, кроме очков, мы благополучно переправили шлюпку обратно и на веслах быстрее ветра оказались у родного борта. Всего каких-то три часа, потраченные на реанимацию подвесного Yamaha, — и мотор в строю. День закончился в марине острова Ла-Диг с непростым заходом: пришлось пробираться среди хаотично расположенных катамаранов, а затем еще препираться с жизнерадостными

негритятами, пытавшимися устроить из нашего 40-метрового швартова трамплин и качели.

ДЕНЬ СЕДЬМОЙ

Подъем в 6.00, почти с рассветом. С вечера заведенные дополнительные швартовы позволили якорю удерживать наш «линкор» на безопасном удалении от скал. При выходе из гостеприимной бухты удалось еще раз оценить техническое состояние судна, теперь уже в походных условиях: правый мотор исправно работал на холостых, но отказывался

Жадность всегда наказуема!



За право ступить на священную территорию Национального парка каждому придется заплатить по 10 евро

двигать лодку. Неполладку устранил один из членов экипажа, вовремя догадавшись нырнуть в моторный отсек и стукнуть по заевшему приводу.

К 13.00 дошли до южной оконечности острова Курьез. Рай, просто рай! Прямо как в рекламных проспектах! Нет приюта, пальмы, гигантские черепахи... Кажется, мы для них с нашими жалкими 70 годами жизни, как для нас насекомые: жужжат, досаждают, отвлекают от вечного. На поясничной части панциря каждой нанесено клеймо. Женских особей легко опознать по стертому номеру. И всего 10 евро с человека за возможность ступить на священную территорию Национального парка!

ДЕНЬ ВОСЬМОЙ

Стартовали утречком, подняв якорь у Черепахового острова, и целый день ловили рыбу. Сначала традиционным способом — на кальмара и воблера. Потом решили постоять под южным берегом круглого и маленького острова Кокос. И тут рыба пошла — на удочку, на леску, закрепленную на леер или на палец, на булку и т. д. Поймали целое ведро групперов и красных луцианов (именно так переводится на русский знакомое по ресторанному меню название Red Snapper). А еще была рыба-ангел (angelfish), она же — сковородка-скалярия. Все попытки поймать ее на удочку не увенчались успехом. Эффективным оказался лишь крюк-гарпун. Видели двухметровых акул, и купаться тут же расхотелось. Вечером изобразили гриль на камнях, как на даче, а местные жители помогали разжигать угли.

ДЕНЬ ДЕВЯТЫЙ

В отчаянии (крокодил не ловится!) взяли на борт в качестве гида-рыболова некоего Муана, местного специалиста. Ходили-ходили по морю, но так ничего и не поймали. Дошли до острова Марианна, встали под острыми гранитными скалами и принялись ловить акул. Ловили-ловили, пока не поймали метрового акуленьша, на удивление живучего. Один красивый луциан позволил-таки насладиться сашими по-сейшельски в исполнении того же Муана. Потом, на обратном пути, он практически одной левой (ногой) поставил грот со стакселем, и мы помчались по океану в галфвинд на 10 узлах при 16-узловом ветре. А накануне под полными парусами при ветре 24 узла ходили со скоростью 14 узлов! В момент уборки генуи внезапно взбесившийся шкот повял в моряки Аню, мирно пытавшуюся послать у стола в кокпите. А еще мы видели трехмачтовую круизную яхту *Tonant*, которая как-то провела четыре месяца в пиратском плену.



Иногда удилище совсем не обязательно



Это не разделка рыбы для суши — так готовят наживку для крупных хищников

ДЕНЬ СЛЕДУЮЩИЙ. ВОСКРЕСЕНЬЕ

Колокола уже в семь утра возвестили о наступлении нового выходного дня. Замена белья, фотосессия прыгунов в воду, стрижка мужчин экипажа под ноль...

ДЕНЬ ДВЕНАДЦАТЫЙ, КАНУН СТАРОГО НОВОГО ГОДА

Наконец пошел тунец! Поймали двух здоровенных особей, под 7 кг. Съели сырыми, с соевым соусом. Вот что значит команда! Один четко выводит на стаю наши ужасные блесны, другой резко подсекает, остальные баграми и рукавицами вытаскивают трепыхающегося хищника на палубу, добывают ударами лебедочной ручки (многофункциональный инструмент) и тут же разделяют на филе и приманку для акул. Не забывая при этом фотографироваться, принимая героические позы... Женская часть экипажа тоже не стояла в стороне: обступив тесным кольцом место разделки рыбы, она выхватывала из-под ножа наиболее лакомые кусочки. Иногда перепадало и мужчинам, занятым добычей пропитания.

Но вот палуба замыта, аппетиты улеглись, ветер стих, поставлен «карибский грот» (для тени). После интенсивных радиопереговоров идем на Иль-дю-Норд — там уже Деды Морозы поджидают.

ДЕНЬ ПРЕДЫДУЩИЙ

Дошли с Курьеза до Праслина, встали на якорь напротив острова Кузен. Команда отправилась на сушу и посетила прекрасный рыбный ресторан. Пока я валялся в салоне яхты, приходя в себя от солнечного удара, остальные получали удовольствия, совершая обзорную экскурсию на шлюпке вокруг островов Кузен и Кузина с их буржуинскими традициями. Плынут пароходы, летят гидросамолеты, и они, все в белом... Наблюдение: местные жители, независимо от цвета кожи и курчавости волос, любезны и доброжелательны. Не кидаются с кулаками и полицией на невольных нарушителей неприкосновенности частной собственности, а напротив, ласково поясняют: private, мол, извиняйте...

ДЕНЬ... НЕ ПОМНЮ КАКОЙ

Чудный вечер на якоре у острова Курьез. Яхты, покачивающиеся на фоне дивного заката, ужин с белым вином, красивая музыка... Что еще нужно, чтобы спокойно встретить старость?

До этого постояли в морском заповеднике. Только бросили якорь, как на скоростном катере явились четверо кассиров — меньше никак! Пришлось платить по 10 евро (правда, только за проснувшихся). Заправка в марине со сложным фарватером — в этой бухте могут ходить перегруженные тунцеловы с осадкой четыре метра, а некоторым не провести океанский катамаран, сидящий в воде всего на 1,25 м! Корабль местных ВМС, кстати, если что, готов стащить с мели незадачливых мореходов из другого полушария — всего за бутылку виски.

Старый Новый год отмечали, вроде бы,



Эта «золотая рыбка» может удовлетворить только одно желание — покушать

Пугающее изобилие рыбного рынка



В здешних маринах иногда приходится пробираться среди хаотично стоящих на якоре катамаранов

никто. Полная аналогия с 1 января в России. Что поделать, от традиций не скроешься даже за экватором.

Экватор... О как! Такого обильно звездного неба я не видел нигде. Наверное, и нет такого в иных местах. Ни тебе Медведиц, ни старой доброй Полярной звезды, из знакомых только Кассиопея висит с краю. Зато авторитетных мнений по точному местонахождению Южного креста (мы все учились понемногу) на борту было больше, чем членов экипажа. Спорщиков успешно примиряло южноафриканское белое. Стаканчик за стаканчиком, вплоть до полного взаимопонимания.

ЕЩЕ ОДИН ДЕНЬ

Стояли на уютной якорной стоянке меж островов Маэ и Тереза. Прямо под лодкой видели огромного ската, купались, некоторые высаживались на берег кофейку попить в местном отеле. Вежливая охрана порекомендовала для этого снять номер, хотя бы на день. «Хорошо», — ответили мы и пошли бронировать. После изучения прайс-листа (3000–5000 евро за ночь) пить кофе как-то расхотелось. А кругом — постояльцы, тихие, неприметные люди в неярких одеждах, без кричащих лейблов...



Палящее солнце надо встречать «во всеоружии»

в Иль-дю-Норд. Там я пытался ловить лангустов. Сидят вчетвером, усы выставили из норки, еду поджидают. А тут я, с маской и лаптами! Но усы отрывались, лапки упирались... В общем, не вышло ничего, только ус трофейный достался... Рассказал об этом экипажу соседнего катамарана. Они и пошли на вечерней зорьке с фонариками — двое на шлюпке, один под водой. Только, говорит, нащупал крупняк, только подобрался, как с лодки просигналили о здоровенной акуле, проплывавшей неподалеку. Забыв о лангустах, пришлось бить все рекорды скорости...

Наблюдали доставку продуктов с катера в отель. Выгруженные на пляж коробки бравые аборигены перебрасывали по живой цепочке к стоящему в 30 метрах фургончику. Хотелось выйти, подсказать, что можно подъехать ближе, но решили не вносить в местную гармонию скучную европейскую рациональность. Нет приятнее занятия, чем наблюдать, как другие работают...

14 ЯНВАРЯ

Этого дня, как обычно, не было. Где стояли, как причаливали, что и с кем пили — не помнит



Иногда рыбалка — это тяжелая работа

Стая охотящихся дельфинов указывает на «клевое» место



Экватор... Такого обильно звездного неба я не видел нигде. Наверное, и нет такого в иных местах

крабы выглядывают из нор, мангровый лес по берегам реки, зеленая гора с постоянной шапкой облаков... И снова одинокие медленные черепахи. Они позируют, дают покататься и покормить себя. Утомившись от дел, ложатся отдыхать, забавно подогнув ножки.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ДЕНЬ

Утренняя благожелательная и крайне неформальная приемка яхты. Из потерь — два разбитых стакана, из приобретений — сейшельский флаг. Тот самый, с силуэтом

красавицы; он был торжественно спущен под крики и всхлипывания экипажа.

Лодка сдана. На наш домик, к комфорту которого мы привыкли за полмесяца, налетели чужие люди с тряпками и швабрами и стали готовить его к новым приключениям. Слава Богу, мы обошлись без повреждений, другим повезло меньше. Имена отважных мореходов, пытавшихся проложить свои пути, носят прежде безымянные камни подле фарватера: банка Перова, Андреева... Звучит!..

Отель Coral Strand (***) был полон галдящих людей и громко бумкающей музыки. Всего это мы были счастливы лишены целых две недели.

Единственный неоспоримый плюс отеля — Индийский океан прямо под окнами. Прибой на идеальном песчаном пляже не прекращался всю ночь — я проверял. Купание на рассвете еще раз подтвердило тезис о неизменности сейшельской температуры всего (воды и воздуха): +27 °С. Всегда. В шесть утра и в три дня, в январе и в июле. Огромные дырки-норы в песке (крабы убежища) — и ты один на километровом пляже. Прямо из песни: «Я по берегу залива ранним утром пробегу и нога моя пугливо вдруг почувствует воду...»

В аэропорту для прохода на посадку (100 м) выдают большие цветастые зонтики, простые и домотканые... Взлетали отсюда прямо в зеленый океан. Кругом серятина и ливень — такое здесь бывает, а над облаками — солнце. Вот ведь как! **MBY**

ШКИПЕР СОВЕТУЕТ

- **СЕЙШЕЛЬСКИЕ ОСТРОВА** находятся в районе 04° ю. ш., то есть почти на экваторе. Если вас не привлекает перспектива обгореть в первый же день под стремительно достигающим зенита солнцем, не забудьте взять с собой:
 - крем для загара с UV-фактором не менее 30
 - одежду с длинными рукавами.
 Не рекомендуется засыпать во время загара на межплавковой сетке. Описан случай одновременного двустороннего обгорания тела, когда спина пострадавшего выглядела покрашенной в мелкую клеточку.
- **В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ** обстановка в этом регионе несколько обострилась: известно о пиратских нападениях на яхты. Однако спрос на яхтенный чартер на Сейшелах нисколько не снижается. А вероятность нападения пиратов можно свести к нулю при соблюдении несложных мер безопасности. В первую очередь, следует ходить по определенным маршрутам, рекомендуемым чартерными компаниями. И главное — не поднимайте на мачте шутейный пиратский флаг: за такую проделку вас могут подвергнуть аресту.



Гик можно использовать в качестве трамплина

И ЕЩЕ ДЕНЬ

Высадились на остров Силуэт. Вот река, текущая то в одну, то в другую сторону (прилив–отлив). Вот морская черепаха, косясь и покряхтывая, закапывает свежие яйца. Вот газонокосильщик расчищает место под отель, планируемый тут только через пару лет. Парень обеспечен работой: тут скопил, а там уже завтра выросло. Он улыбается широко и белозубо и ловко раскрывает кокосовые орехи огромным мачете, что нам, «цивилизованным», удается с большим трудом. Зброшенная фабрика по производству чего-то, наверное, очень вкусного, с колокольней на плацу... Дорога из желтого кирпича, уходящая в тропические заросли, натурально образующие свод над головой... Гигантские

**Катамаран 46' на 8 человек
Стоимость аренды: от 1250 €
с человека за 2 недели**

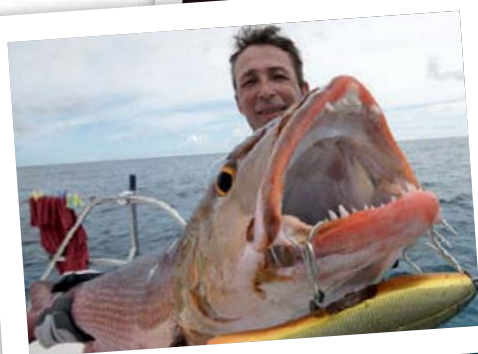
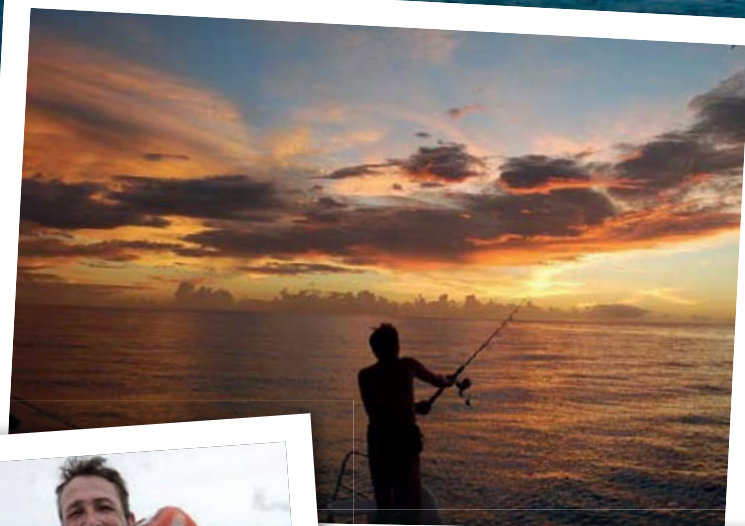


Для большинства людей море и морские путешествия связаны с красивой мечтой, но лишь немногие реализовали эту мечту и сделали ее частью своей жизни. Те, кто однажды провели свой отпуск на яхте, стремятся вновь и вновь повторить незабываемые дни, путешествуя между красивыми островами в кругу друзей, и каждый день самостоятельно определять свой путь, получая ни с чем не сравнимое удовольствие, посещая такие места, которые не доступны для обыкновенного туриста.

Не откладывайте свою мечту!

Для тех, кто уже имеет опыт таких путешествий, мы подготовили новые интересные предложения, а тем, кто еще сомневается и не имеет опыта хождения под парусом, мы предлагаем самый лучший и безопасный способ приобщиться к новому удивительному миру яхтинга.

Сейшельские и Карибские острова, Маврикий, Тайланд, Малайзия, Французская Полинезия...





Время Сше

2011
преьера
КАННЫ

Парусный катамаран-суперяхта — явление необычное и тем самым чрезвычайно интересное.

Текст **Антон Черкасов** Фото **Sunreef Yachts**



*Che, словно самец
галапагосского фрегата,
распускает впереди огромный
ярко-розовый геннакер
с символом гармонии «инь-ян»*



Катамаран Sunreef 114, получивший короткое и запоминающееся имя *Che*, был спущен на воду в августе 2003 года. Тогда, восемь лет назад, эта 74-футовая лодка стала не только первым детищем еще юной польской верфи Sunreef Yachts, но и первым в мире парусным катамараном с флайбриджем. За прошедшие годы многокорпусные флайбридные яхты — не только парусные, но и моторные — обрели своих поклонников. Пришло время, и длина этих судов перевалила за 30 метров, когда большая прогулочная лодка получает полное право именоваться суперяхтой. Царящая на яхтенном рынке акселерация принесла плоды, и в 2010 году публике представили *Che* номер два — 34-метрового гиганта, который сейчас является вторым по величине парусным многокорпусным судном в мире.

Формально *Che* нельзя назвать горячей новинкой сезона, так как владельцы катамарана Эрик и Саша Вербек уже давно путешествуют на нем по свету, но вот широкой публике его показали на Каннской выставке впервые. Замечу, что флотилия катамаранов Sunreef в этом году занимала на престижном боат-шоу солидную площадь в самом центре марины, и 47-метровая мачта *Che* вполне могла бы выступать в качестве главного флагштока старого порта Канн.

Катамаран поистине величествен. Глядя на гигантские корпуса-поплавки, невольно пытаешься сопоставить с *Che* «обычную» однокорпусную суперяхту, но удаётся это с трудом: совершенно иная философия — конструкции, организации пространства внутри и снаружи и даже стилистики интерьеров. Все это, помноженное на существенную длину яхты, обуславливает даже специфику

образа жизни на борту. Получив бесценный опыт путешествий на своем первом *Che*, Эрик и Саша Вербек настолько тесно сотрудничали с дизайнерами и инженерами при разработке проекта Sunreef 114, что сомнений насчет full custom в отношении яхты не возникает. Все в экстерьере и интерьерах судна свидетельствует о том, что оно построено вокруг мощного концептуального стержня. Владельцы задумали катамаран, способный стать частью окружающего мира, готовый скорее слиться со стихией, чем участвовать в тщетном соперничестве.

Снаружи эта концепция проявлена хотя бы в том, что даже релинг на палубах не сверкает сталью — он титановый, темно-серый, в тон корпуса. Как в свинцовом океане встречаются лагуны с бирюзовой водой, так на *Che* серые диваны и лежаки оживляют голубые и бирюзовые подушки и такие же столешницы. К минимуму сведен блеск и в деталях отделки помещений: элементы из хромированной стали присутствуют разве что на камбузе да в санузлах, где это действительно практично. Большинство поверхностей, будь то обивка мебели или отделка приборной панели поста управления, имеют нейтральный серый цвет, зачастую усиленный матированием. Переборки, комингсы и палубы покрыты приятным на ощупь и экологичным материалом — бамбуковым шпоном, который, несмотря на кажущуюся простоту, создает в салоне и каютах теплую и уютную атмосферу.

Гармония с окружающей средой и минимализм стали основными принципами, сформулированными супругой владельца разработчиком дизайна. На борту мы не увидели ни одной вазы на полу или полках — цветам место на земле, а плавучий дом странников-яхтсменов должны украшать



Релинг

Чтобы исключить блеск хромированных труб, владельцы пожелали сделать релинг из титана



Управлять гигантскими парусами позволяет автоматика

Гармония с окружающей средой и минимализм — основные принципы на борту

дары моря: раковины диковинных моллюсков, тропические кораллы... Или это было продиктовано условиями выставки, ведь яхта пользовалась огромным вниманием, группы посетителей сменяли одна другую, и в такой круговерти уронить дорогую вазу проще простого.

Внимание любого гостя на *Che* привлекает нестандартная даже для катамаранов планировка главной палубы. Если невероятных размеров кокпит под широким свесом флайбриджа прямо демонстрирует преимущества многокорпусных судов в части площади, то в соотношении размеров салона и камбуза проявляется предпочтение владельца. Саша Вербек считает, что кухня — центральное помещение любого дома, не только вотчина шеф-повара, кто бы им ни являлся, но и место общения домочадцев (знакомый подход, не правда ли?) В итоге камбуз на *Che* не упрятан в поплавок, а занимает добрую половину объема надстройки наравне с салоном. Разумеется, чтобы избавить гостей от ненужного запаха и созерцания процесса, по периметру камбуз огражден стеклом, которое можно закрыть шторками-жалюзи. Но если хозяйка вдруг захочет проявить свой кулинарный талант, то салон сливается с камбузом и превращается в объемную (60 м²) зону для еды и отдыха.

Мастер-каюта с отдельным входом из салона располагается в центральной части левого поплавка и очень непохожа на апартаменты традиционных суперяхт. Во-первых, здесь нет

На флайбридже нет привычного бара и джакузи





Совершенно иная философия — конструкции, организации пространства и даже стилистики интерьеров

ровным счетом ничего лишнего, а обилие шкафчиков и ящичков облегчает жизнь в дальних походах. Во-вторых, как и во всех гостевых каютах, здесь стоят две одноместные кровати, причем их не сдвинуть. Представители верфи сослались на прихоть владельцев, но *Che* доступна для чартера и такое решение может отпугнуть кого-то из клиентов. В любом случае, если у *Che* появится «копия», оборудовать в каютах двухспальные кровати труда не составит. Первая гостевая каюта находится в корме левого поплавка, две другие — в центральной и кормовой части правого, причем в одной из них второе спальное место — это откидная койка. Мастер-каюта не выделяется среди остальных и оформлением: все апартаменты повторяют стиль салона, отличаясь лишь цветом пледов (розовый, голубой, фиолетовый, зеленый). Чуть больше площадь и места для вещей — вот, пожалуй, и все особенности «главной» каюты *Che*.

Катамаран может принять на борт до восьми гостей, о которых в чартерном плавании будут заботиться пять человек экипажа. Судно обслуживают две команды, меняющие одна другую каждые четыре месяца. Экипажу отдана вся носовая часть правого поплавка: здесь оборудованы две каюты, два санузла и небольшой салон-столовая. Третья каюта находится в самом носу левого корпуса и имеет отдельный вход с палубы. Надо ли говорить, что капитан, матросы и «стюардессы», так же как и владельцы яхты, живут среди бамбуковой отделки и матово-серых элементов декора?!

Из полезных деталей отмечу вместительную кладовую в кормовой части правого корпуса, с большой морозильной камерой и винным «погребом», содержимое которого «бодрит тело и веселит дух» во время долгих переходов. Водные

Все каюты повторяют стиль салона, отличаясь лишь цветом пледов

игрушки и снаряжение для дайвинга (благодаря своей исключительной остойчивости *Che* — идеальный «дайвбот») хранятся в рундуках позади дивана в кокпите; там же находится небольшой гараж для тендера. Честно говоря, при площади кокпита 103 м² можно было бы все оборудование держать на палубе.

Когда я поднялся по винтовой лестнице на не менее просторный (55 м²) флайбридж *Che*, который на время выставки стал великолепной смотровой площадкой, то удивился отсутствию стандартных «суперяхтенных» атрибутов вроде бара и джакузи. Зато «ворочать» настоящий яхтенный штурвал на открытом посту управления — сущее удовольствие: сидишь на широкой удобной скамье чуть левее высоченной карбоновой мачты, и весь мир перед тобой как на ладони. Есть и нижний пост управления, также насыщенный оборудованием; лодкой с успехом можно управлять и оттуда, но на флайбридже вольготнее.

Не стоит думать, что матово-серый катамаран безлико теряется среди океанических волн и гламурных однокорпусных яхт-соперниц. *Che*, наделенный прочным корпусом из алюминиевого сплава и надстройкой из стеклопластика, имеет огромную площадь парусов (более 900 м²), управление которыми облегчают современные автоматические системы. При благоприятных условиях паруса из мембраны D4 позволяют катамарану развивать более 20 узлов, а крейсерские 12–14 узлов он делает без



Свет

На борту нет громоздких люстр или вычурных светильников — освещение обеспечивают аккуратные точечные «звездочки»



Салон и камбуз поровну делят пространство надстройки



Мастер-каюта отличается размером и обилием места для хранения



Хромированные детали есть лишь на камбузе и в санузлах



«Розовая» каюта для гостей



Огромный камбуз — одно из центральных мест для общения



Мачта высотой 47 м
выполнена из карбона

По яркому геннакеру
с эмблемой «инь-ян»
Che узнаваема
за много миль

Площадь грота
составляет 390 м²

В гараже и на корме
помещаются два
тендера: Zodiac
Yachtline Deluxe 530
и Zodiac Cadet 310S

В благоприятных условиях
34-метровое алюминиевое судно
развивает скорость более
20 узлов

Ячеистые бортовые
иллюминаторы — характерная
стилистическая особенность
катамаранов Sunreef

труда — был бы ветер. В полный штиль *Che* способен пройти пару тысяч миль на 11 узлах благодаря двум низкооборотным дизелям Cummins MerCruiser QSM 11 и серьезному запасу топлива. Но едва задует хороший ветерок, как *Che*, словно самец галапагосского фрегата, распускает впереди огромный (415 м²) ярко-розовый геннакер, на котором красуется символ гармонии «инь-ян», будто говорящий океану: мы пришли не бороться, а сосуществовать в мире...

Как-то я поинтересовался у известного яхтенного дизайнера, случалось ли ему проектировать катамараны. «Воплотить гармоничный дизайн для такого судна невероятно сложно, ведь катамаран представляет собой квинтэссенцию функциональности и практичности, — после некоторых раздумий ответил он. — Это особые лодки, и создавать их должны особые люди». Такие люди в команде Sunreef есть, и по итогам 2010 года *Che* был удостоен награды за лучший дизайн парусной суперяхты от 30 до 45 метров длиной.

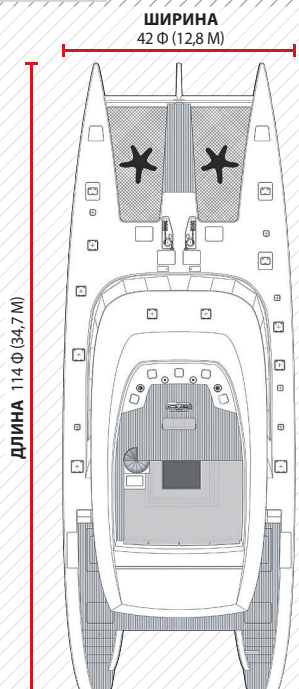
Это особые лодки, и создавать их должны особые люди

Более чем достойно выступив на Каннском боат-шоу, *Che* продолжает свое путешествие по Средиземному морю. Яхте предстоит увидеть берега Сардинии и Корсики, Греции и Черногории, пересечь океан в поисках приключений в водах Центральной Америки. А мне после выставки довелось встретиться с ней еще раз. Подходя к венецианской набережной на аквабусе, я с удивлением увидел катамаран пришвартованным неподалеку от площади Сан-Марко. *Che* словно замерла, затаившись перед прыжком через океан. Величественная современная яхта пребывала в физическом покое и удивительной гармонии с картинкой средневекового города: с его каналами и гондолами, горбатыми мостиками и «пльвущими» постройками, глядящими в воду подслеповатыми зарешеченными окошками первых этажей. **IMBY**

ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ



ДОСЬЕ



ДЛИНА	114 Ф (34,7 М)
ШИРИНА	42 Ф (12,8 М)
ОСАДКА	8 Ф (2,5 М)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	115 Т
ВЫСОТА МАЧТЫ	47 М
ПЛОЩАДЬ ГРОТА	390 М ²
ПЛОЩАДЬ ГЕННАКЕРА	415 М ²
ПЛОЩАДЬ ГЕНУИ	210 М ²
ПЛОЩАДЬ СОЛЕНТА	100 М ²
ДВИГАТЕЛЬ	2x CUMMINS MERCUISER QSM 11 (455 Л.С.)
ЗАПАС ТОПЛИВА	18 000 Л
ЗАПАС ВОДЫ	5300 Л
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	20 УЗЛОВ
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ	SUNREEF YACHTS В РОССИИ КОМПАНИЯ NAUTICA
КОНТАКТ	WWW.NAUTICBOATS.RU

Моя прекрасная леди

В чем заключается неповторимый шарм классической моторной яхты?

Текст **Антон Черкасов** Фото **Матьё Карлин, Филипп Холдер**





Зачем люди посещают яхтенные выставки? «Ответ очевиден, — скажет читатель, — разумеется, чтобы увидеть новинки». С этим не поспоришь, когда видишь нескончаемые очереди желающих ступить на борт «суперзвезд» Монако, корзины, полные обуви визитеров, и выматывающиеся за день экипажи новеньких яхт, которые на четыре дня становятся экскурсоводами. Но приходят на боат-шоу и другие яхты; они чинно встают на рейде, будто говоря всем своим видом: «Нам торопиться некуда, ибо мы уже вне времени». Не думайте, что они скучают без посетителей, с грустью глядя на забитую молодыми соперницами марину. Тендеры сноровисто доставляют на борт гостей из числа тех, кому округлые обводы корпуса и классические линии надстроек милее броского авангардного новостроя. Пусть этих людей немного, как немного среди нас подлинных любителей «породистых» ретроавтомобилей или коллекционеров старых самолетов, но они остаются верны классическим яхтам, ценность которых с годами только растет.

Когда мне предложили посетить *Secret Life* и познакомиться с ее владельцем Ивом Ди Лена, я тут же скорректировал свои планы и принял приглашение — побывать на такой интересной яхте случается не каждый день, и выставочные лодки по такому случаю могут подождать.

Корпус № 604 был спущен на воду на голландской верфи De Vries в далеком 1974 году под именем *Big R*. У первого владельца яхты, основателя транспортной компании *Ryder Truck* из США Джеймса Райдера, это была уже вторая яхта *Feadship*. Этим судном он владел всего два года, после чего продал его. Может, первые два владельца не знали, чего хотели, а, может, лодка сама «искала» правильного человека, но у второго хозяина-мексиканца она тоже задержалась всего лишь на 12 месяцев. Зато следующие 22 года яхта оставалась в одних руках. Третий владелец, арабский шейх, даже назвал лодку *Al Mahboba*, что означает «моя дорогая и любимая».

В этой лодке все пропитано особенной атмосферой

Однажды один из клиентов Ива Ди Лена показал ему маленькую фотографию из каталога *Feadship* 1973 года и попросил во что бы то ни стало найти ему именно эту яхту. Иву, который уже тогда был почитателем классических яхт и успешным яхтенным брокером, удалось не только отыскать лодку, но и уговорить ее владельца приобрести новое судно, отдав в зачет *Al Mahboba*. Однако пока шли переговоры, клиент внезапно изменил свои намерения и отказался от покупки. К тому моменту Ив уже хорошо познакомился с лодкой, в полной мере оценил ее достоинства и потому решил оставить уникальное судно себе. Так десять лет назад *Secret Life* нашла четвертого хозяина, а Ив Ди Лена осуществил свою давнюю мечту — стал владельцем роскошной классической яхты. «Стоит только по-настоящему чем-то увлечься — и вы непременно получите желаемое», — комментирует он свою долгую историю с *Secret Life*.



Может, первые два владельца не знали, чего хотели, а может, лодка сама «искала» правильного человека

С первых минут на борту понимаешь, что попал в совершенно иной мир, где жизнь неторопливо течет под мерное тиканье корабельного хронометра. Лодка будто обладает гипнотическими чарами, легко и незаметно заставляя забыть обо всех проблемах, оставшихся на суше. Нечто подобное мне доводилось ощущать на старинных виллах колониальных времен, которые во множестве сохранились по всему юго-востоку Соединенных Штатов. Удивительно, но стоящий на якоре 45-метровый стальной корпус *Secret Life* с округлой кормой практически не реагирует на накаты волн, и дело здесь не в стабилизаторах качки (они работают только на ходу), а в форме обводов. Вроде, мелочь, но заметили ее все приехавшие с нами гости. Для людей отсутствие качки является достаточно важной составляющей комфорта.

В салонах и каютах яхты хорошо ощущаешь теплую пульсирующую волну уюта; она как бы манит утонуть в глубоком мягком кресле и попытаться прикоснуться к вселенской гармонии: классическая яхта, классическая музыка, старый коньяк — и ты в центре всего, погруженный в приятные мысли... В этой лодке все пропитано особенной атмосферой — уникальное сочетание форм массивной мебели и декора, запахов и цветов, создающее неповторимое ощущение того, что находишься дома.

Для Ива *Secret Life* в какой-то мере стала именно вторым домом, индивидуальность и самобытность которого он ценит,

стараясь по возможности сохранить. Поддерживая яхту в отличном состоянии, Ив не стремится подвергать ее ненужным рефитам, а некоторые улучшения коснулись лишь кранов на верхней палубе, площадь которой ему хотелось немного увеличить. То же и в отношении ходовой рубки — она притягивает словно магнитом. После огромных приборных панелей современных суперяхт с широченными многофункциональными мониторами и бесчисленными кнопками, тумблерами и клавишами, пост управления *Secret Life* может показаться в известной степени архаичным: минимум электроники, пара старых, но исправных корабельных компасов, машинный телеграф с рукоятками из дерева, классический деревянный штурвал со спицами и металлическим ободом и даже радар с резиновым обтюратором! Конечно, теперь штурману не приходится полусогнувшись касаться лицом мягкой «галоши», ведь этот радар сегодня можно рассматривать как музейный экспонат, в дополнение к которому не хватает лишь медной переговорной трубы.

Капитан *Secret Life* Эрик Петижан прежде управлял современными суперяхтами, и на мой вопрос о том, насколько трудно было привыкать к такому необычному в XXI веке рабочему месту, иронично заметил: «Технический прогресс идет настолько быстро, что в один прекрасный момент капитаны в сегодняшнем понимании будут не нужны. Здесь, на посту управления *Secret Life*, я могу в гораздо более



Детали

Великолепные санузлы отделаны мрамором разных цветов и украшены почти антикварной фурнитурой



Уютная зона отдыха на верхней палубе



Обеденный стол на округлой корме защищен от солнца и ветра



Пост управления с машинным телеграфом

Ив Ди Лена и Secret Life вместе уже 10 лет





Нечто подобное мне доводилось ощущать на старинных виллах колониальных времен на юго-востоке США

полном объеме применить свои знания и опыт, не полагаясь слепо на современные приборы».

Владелец яхты Ив проводит на лодке довольно много времени в Сен-Тропе, а простаивает яхта редко — ее популярность на средиземноморском чартерном рынке достаточно высока. «Нередко на борту отдыхают люди, способные позволить себе гораздо более дорогие чартерные яхты, но они целенаправленно проводят отпуск именно на классическом судне, — делится с нами Ив. — Быть может, они хотят ненадолго вернуться в 1970-е годы, чтобы вспомнить время своей молодости или просто прикоснуться к яхтенной классике теперь уже прошлого века».

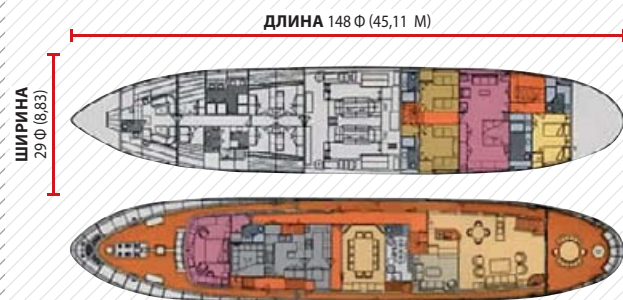
Отведенное на аудиенцию время подходило к концу, я с неохотой покинул мягкий диван на корме, где мы беседовали с Ивом, и, прощаясь, в очередной раз высказал свои комплементы в адрес *Secret Life*. «Моя прекрасная леди находится в отличной форме и действительно нравится практически всем, — широко улыбнулся он. — В прошлом году у нас в гостях был Карло Рива; уходя, он назвал мою яхту самой красивой в мире!» **MBY**



Уют

Яхта обладает уникальной неповторимой атмосферой поистине домашнего уюта, располагающей к спокойному отдыху

ДОСЬЕ



ДЛИНА	148 Ф (45,11 М)
ШИРИНА	29 Ф (8,83 М)
ОСАДКА	10 Ф (3,04 М)
ЗАПАС ТОПЛИВА	70 000 Л
ЗАПАС ВОДЫ	20 000 Л
ДВИГАТЕЛИ	2xGM 16V-149 (900 Л.С.)
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	14 УЗЛОВ
КРЕЙСЕРСКАЯ СКОРОСТЬ	11 УЗЛОВ
ДАЛЬНОСТЬ ХОДА	3500 МИЛЬ НА 11 УЗЛАХ
КАЮТЫ / САУЗЛЫ	5/6
СТОИМОСТЬ ЧАРТЕРА	€ 95 000 В НЕДЕЛЮ
СТОИМОСТЬ СУДНА	€ 6,8 МЛН
КОНТАКТ	WWW.YACHTWORLD.COM/YDL



Приватная зона отдыха в каюте владельца



Главный салон обставлен исключительно удобной мягкой мебелью



Стол для официальных трапез



Центральный коридор по правому борту главной палубы

В мастер-каюте оборудован действующий камин





Ω
OMEGA

ORACLE Racing

OMEGA

ORACLE



Радикальный ПЕРЕВОРОТ

Очередной розыгрыш Кубка «Америки» начался с регат в Кашкайше и Плимуте. Однако новый формат не изменил сути и традиций соревнования.

Текст **Евгения Бакунова**
Фото **Евгения Бакунова, America's Cup Media/Gilles Martin-Raget, Fernando Diez, Ricardo Pinto**

Гонки проходят
очень плотно,
и предсказать
результат
практически
невозможно



Еще задолго до того, как новый формат America's Cup обрел реальные черты, яхтенная общественность разделилась на два лагеря: на тех, кто поддерживает «новый» Кубок «Америки», и остальных, настроенных против. Казалось, после первой регаты America's Cup World Series число противников нового формата поубавится. Но этого не случилось. Полярность мнений можно понять: даже личное присутствие на гонках не избавило меня от противоречивых впечатлений. «Самые быстрые яхты. Самые лучшие яхтсмены»... Плакаты с такой надписью заполнили португальский Кашкайш, где проходила первая регата новой серии America's Cup World Series. Безапелляционность слогана несколько удивляла. Но все же главное, что дни неопределенности и ожиданий закончились, и публика наконец собственными глазами смогла увидеть катамараны AC45 нового класса Кубка «Америки».

Кашкайш находится всего в 30 километрах от Лиссабона, но в португальской столице информации о Кубке почти не было. Лишь в теленовостях перед открытием регаты мелькнул сюжет. Португалия — страна футбола, и хотя парусный спорт здесь развит

вполне, интерес СМИ к нему не столь высок. Но даже без масштабной рекламы гоночную деревню посещало довольно много людей: кто-то приходил посмотреть гонки, кто-то довольствовался вечерними концертами и прогулками по марине.

Зрительский флот был немногочисленным: в море ежедневно выходило 50–60 лодок, включая лодки организаторов, прессы и «технички» команд. Организаторы сделали ставку на видеотрансляцию гонок; для этого они задействовали вертолеты, а катамараны оснастили камерами и микрофонами. Гонки проходили вблизи берега, и многие зрители наблюдали за действием с городских набережных, откуда видно, конечно, не много. А жаль, потому что по-настоящему прочувствовать мощь AC45 можно только вблизи, когда эта машина с характерным карбоновым скрежетом проносится на полной скорости в полуметре от тебя.

В первой регате приняли участие 9 команд. Oracle Racing (дефендер) выставила два экипажа под руководством Джеймса Спитилла и Расселла Куттса. Общее руководство командой Artemis Racing, являющейся первым челленджером текущего розыгрыша Кубка, осуществляет Пол Каярд, шкипер команды — Терри Хатчинсон.

Среди главных соперников Oracle Racing — Emirates Team New Zealand во главе с Дином Баркером, который уже успел получить опыт гонок на катамаранах, выступая в классе Extreme 40. Бертран Пасе, шкипер французской команды Alerph, заручившейся официальной поддержкой национальной федерации парусного спорта и Министерства спорта, участвовал в шести America's Cup. Другая французская команда — Energy Team — имеет в арсенале два мировых имени: Люк и Бруно Пейроны — неоспоримые авторитеты в гонках на многокорпусниках.

Китай, при своей тысячелетней истории мореплавания, участвует в Кубке «Америки» всего второй раз. China Team выступает под руководством голландского шкипера Митча Бута. Испанская Green Comm Racing выбрала шкипером Василия Жбогара — звезду словенского спорта, двукратного призера олимпийских игр в классе Laser. А Корея дебютировала в Кубке вместе с британским шкипером Крисом Дрейпером, чемпионом мира в классе 49er. Team Korea, или White Tiger Challenge оценивает свои шансы адекватно: участие в розыгрыше старейшего трофея они называют накоплением опыта.

В составе команд, как и обещали организаторы, много новых лиц. Работа



Старт в галфвинд — самый захватывающий момент

AC45 показали хорошую маневренность и отличные ходовые качества

КЛАСС AC45

Длина 44 ф (13,45 м) Ширина 22,6 ф (6,90 м) Высота 70,5 ф (21,50 м)
 Осадка 8,8 ф (2,70 м) Водоизмещение 1400 кг Грот 85 м² Стаксель 48 м²
 Геннакер 125 м² Команда 5 человек
 (суммарный вес до 437,5 кг)

ДЕФЕНДЕР



В традициях Кубка «Америки» дефендер — команда и яхт-клуб, владеющие трофейным кубком в данный момент. Правила Кубка определяются «Дарственной» (Deed of gift), подписанной в 1857 году, когда владельцы шхуны «Америка», выигравшей Кубок в Англии, подарили его Нью-Йоркскому яхт-клубу и назвали Кубком «Америки». Согласно правилам, любой яхт-клуб, удовлетворяющий условиям «Дарственной», может выставить яхту и команду на матч за Кубок. Такой яхт-клуб (и команда, его представляющая) именуется челленджером. В «Дарственной» говорится, что дефендер и челленджер «могут по обоюдному усмотрению заключить договор об удовлетворяющих обоих дате, месте проведения, курсах и числе гонок, технических правилах и прочих условиях матча». Если челленджер выигрывает матч, Кубок переходит к нему.

Следующие регаты America's Cup World Series примут Сан-Диего, Неаполь и Венеция

на катамаранах физически тяжела, и персональный состав America's Cup помолодел. Заметное преимущество пока имеют команды Team New Zealand и Oracle 4 Джеймса Спитилла. Два первых матч-рейса между ними выиграли «киви», однако в финальном матче после одного из поворотов у ETNZ спутался спинакер, и лодка, потеряв время на решении проблемы, догнать соперника уже не смогла. Перекрученный спинакер буквально преследует новозеландскую команду: так было во время одной из регат Louis Vuitton Cup (2007 год), в гонке финального матча Кубка «Америки» против Alinghi (в том же году), во время одной из гонок в Кашкайше и вот теперь — в финальном матч-рейсе. Однако на следующий день «киви» взяли реванш и красиво выиграли финальную гонку флота, обеспечив себе победу overall.

Идеолог нового класса America's Cup Расселл Куттс выдающихся результатов не показал и чаще всего приезжал «в хвосте». Однако попасть в финал матч-рейсов ему все же удалось, но там его команда проиграла дебютантам-корейцам. «Просто он слишком много времени проводит в офисе, занимаясь финансовыми вопросами, вот тренироваться и некогда», — шутили журналисты в его адрес. В финальной гонке флота Куттс пришел четвертым, что несколько реабилитировало легенду парусного спорта в глазах общественности.

Являются ли лодки AC45 самыми быстрыми в мире, как утверждают создатели нового класса, пока трудно сказать. Однако очевидно, что их скоростные возможности действительно высоки. Уже при ветре в 10–12 узлов они легко разгоняются до 20 узлов и выше. Чтобы поспевать за AC45, ампайры пересели на мощные аквабайки, благодаря чему старейшее классическое парусное соревнование обрело совсем уж авангардные черты. Кроме визуального мониторинга, судьи имеют в своем распоряжении GPS-систему, позволяющую контролировать процесс с точностью до «сантиметра».



Китайская команда не справилась со своим катамараном на тренировке в Плимуте

Вопреки скептическим ожиданиям многих, матч-рейсы на катамаранах AC45 оказались не только возможны, но и по-настоящему зрелищны. Их предстартовая «пляска» не так грациозна, как у обычных яхт, зато после старта все происходит намного динамичнее, и недостаток в изяществе формы восполняет скорость. Гонка длится в среднем минут двадцать, и зрителей не утомляет долгое ожидание развязки. Предугадать, чем закончится каждая гонка, практически

невозможно, и эта непредсказуемость стала, пожалуй, главной интригой AC45.

Шкиперам команд новый класс, похоже, пришелся по вкусу. Уже при его зарождении организаторы заявили, что это не только самые быстрые, но и сложные в управлении катамараны. Общественность реагировала на эти заявления вяло: нового класса никто еще толком не видел. В то же время гонки в другом классе катамаранов — Extreme 40, невольно ставшим конкурентом AC45, уже успели обрести известность: перевороты и столкновения не оставляют равнодушными даже далеких от парусного спорта людей. Дефицит экстрима не на пользу AC45; понимая это, организаторы приняли меры. Ошеломляющее видео с эффектным переворотом AC45 под управлением Расселла Куттса появилось незадолго до регаты в Кашкайше. В кулуарах America's Cup такой PR-ход активно обсуждался, и мало кто поверил, что Куттс это сделал случайно. Как бы то ни было, тональность разговоров о новом Кубке «Америки» после этого резко изменилась. И пусть в Кашкайше ни одного нештатного момента мы не увидели, интерес публики был уже подогрет. Закрепить экстремальный имидж AC45 помогал и аттракцион для зрителей — Flying on the Waves. Вы сидите на сетках, на большом экране смотрите то самое видео с «переворотом Куттса», а вас время от времени поливают водой. Публика в восторге, организаторы тоже. Аттракцион посещало около 2000 человек ежедневно.

Вообще в текущем розыгрыше Кубка «Америки» действительно много нового. Во-первых, появились гонки на скорость. Так называемые speed trials проводятся в первый



Дин Баркер, Ларри Эллисон, Джимми Спитил и Терри Хатчисон довольны результатами

По итогам регат в Кашкайше и Плимуте в общем зачете лидирует Team New Zealand (скипер Дин Баркер)

день каждой регаты. На дистанции 500 метров (курс галфвинд) каждой яхте дается три попытки показать лучшее время прохождения. На основании результатов speed trials и гонок флота проводят отбор команд в финал матч-рейсов, где разыгрывается первенство в матч-рейсе. За каждое место по итогам состязания команды получают очки, которые идут в зачет серии в категории «матч-рейс». Победитель финальной гонки флота объявляется overall-победителем регаты, а очки, заработанные каждой командой в финальной гонке, идут в общий зачет серии в категории «гонки флота».

Во-вторых, чтобы AC45 смогли продемонстрировать свои лучшие качества, дистанция гонки была радикально изменена. Катамараны стартуют не по традиции —

ПЕРВЫЙ ЧЕЛЛЕНДЖЕР



С того момента, как в розыгрышах Кубка оказалось более одного челленджера, первым челленджером именуется яхт-клуб (и представляющая его команда), который первым бросил вызов дефендеру. Именно первый челленджер подписывает с дефендером документы о будущих условиях матча за Кубок (Протокол Кубка «Америки»). Челленджеры между собой разыгрывают право на финальный матч с дефендером. С 1983 года регата челленджеров носит название Louis Vuitton Cup.

Впервые гонки в рамках Кубка «Америки» проходят на монотипах



Класс AC45 поможет командам освоиться в управлении катамаранами с гротом-крылом, после чего участники America's Cup пересядут на другой класс, AC72

против ветра, а в галфвинд, и уже через минуту выходят на первый поворот. Быстрый старт — самый захватывающий момент гонки, когда каждая команда стремится занять лучшую позицию и выйти на поворот первой. После поворота лодки идут по ветру до нижнего знака, потом этап вверх, вниз и снова вверх, затем они огибают последний знак и эффектно финишируют в галфвинд.

Некоторые изменения произошли и в правилах. Например, прежде оштрафованная яхта «оправдывалась» поворотом на 270°. Для AC45 такое наказание почти равносильно дисквалификации, поэтому

теперь наказанная яхта должна замедлить ход и отпустить соперников на два корпуса. В случае, если катамаран перевернется, команда имеет право принять помощь «технички» и, вернувшись на ровный киль, продолжить гонку.

Впервые за историю Кубка «Америки» гонки проходят на монотипах. Как говорят организаторы, катамараны AC45 разработаны с тем, чтобы дать возможность всем командам привыкнуть к новому типу яхт с гротом-крылом. AC45 помещается в стандартный 40-футовый контейнер, и это облегчает путешествие America's Cup World Series по миру. Первая половина серии завершится летом 2012 года регатой в культовом для America's Cup Ньюпорте. После этого команды пересядут на катамараны другого класса (AC72) и проведут серию регат Louis Vuitton Cup, в финале которой будет определен соперник Oracle Racing в споре за Кубок «Америки». В отличие от AC45, катамараны AC72 разрабатываются в соответствии с «правилом коробки», и дизайнеры каждой команды в полной мере смогут проявить свои творческие способности. Главное, чтобы команда потом смогла справиться с этим монстром.

Впервые за историю Кубка «Америки» первый челленджер (Challenger of Record) отказался от участия в состязании. Как известно, в мае этого года Винченцо Онорато, глава команды Mascalzone Latino, выступил с открытым письмом, сообщив, что ему не удалось найти достойное финансирование для команды и последняя отказывается от дальнейшего участия в розыгрыше Кубка. Ситуация вызвала массу кривотолков. По некоторым версиям, взамен согласия в отношении катамаранов Онорато хотел заручиться обещанием Ларри Эллисона, что

АМПАЙР



Судья в матч-рейсе, который следует за каждой из лодок. В случае нарушения правил или подачи протеста соперником ампаир выносит решение о штрафе для участника матч-рейса непосредственно в процессе гонки

ПРАВИЛО КОРОБКИ



Правило построения яхт класса в соответствии с заданными размерениями, в рамках которых дизайнеры могут работать над лодкой, добиваясь оптимального результата. Правило может задавать лишь некоторые основные параметры, например, максимальную длину и ширину лодки, площадь парусного вооружения и численность (вес) команды.

финал America's Cup пройдет в Италии. Не вышло, а катамаранам уже дали зеленый свет. Получается, что Mascalzone Latino безропотно приняла все условия дефендера и через некоторое время покинула сцену, передав звание первого челленджера команде Artemis Racing по наследству.

Как бы то ни было, Oracle Racing сделала то же, за что в свое время критиковала Alinghi, — «продавила» максимально выгодные для себя условия. Впрочем, это в традициях Кубка «Америки»: главными составляющими этого состязания всегда были деньги, амбиции и желание играть по собственным правилам. Так что, несмотря на весьма замысловатую форму и новый тип яхт, суть Кубка сохранилась. И это, пожалуй, главное. МВУ

LIFESTYLE MBY

Образ жизни на берегу и в море



ЧИСТАЯ СИЛА

Реальный переход из настоящего в будущее
наступает не со сменой дат, а с внедрением
в жизнь новых технологий.

Текст **Константин Молотов**



Вождение Touareg Hybrid сравнимо с управлением катером на абсолютно гладкой воде



Запустив в серийное производство внедорожник Touareg Hybrid, концерн Volkswagen предложил уже сейчас оказаться в завтрашнем дне. В этом «завтра» от Volkswagen владение автомобилем связано с уважением к окружающей среде, а движение приобретает особый характер: динамичный и вместе с тем экономичный.

Touareg Hybrid не из тех автомобилей, что выставляют напоказ свои возможности. О его технических особенностях внешне свидетельствуют только шильды на решетке радиатора и задней двери, в остальном это классический, хорошо знакомый Touareg.

В движение автомобиль приводит силовая установка, состоящая из 6-цилиндрового двигателя объемом 3 литра, выдающего «красивые» запоминающиеся 333 л.с., и электродвигателя, который добавляет еще 47 л.с. Итого — 380 сил и 580 Нм крутящего момента, что обеспечивает разгон до сотни за 6,5 секунд и скорость в 240 км/ч.

Питает электродвигатель никель-металлгидридная аккумуляторная батарея, расположенная в багажном отделении автомобиля. Она состоит из 240 ячеек и покрыта оболочкой, защищающей батарею в случае аварии. Номинальное напряжение аккумулятора составляет 288 В, энергоемкость — 1,7 кВт/ч, а импульсная мощность — 38 кВт. На одном только электродвигателе Touareg может проехать до 2 км на скорости 50 км/ч.

Восьмиступенчатая автоматическая трансмиссия, которая может передавать высокий крутящий момент (до 850 Нм) — гордость инженеров Volkswagen. Еще один повод для гордости — водяной насос в системе охлаждения с функцией



HYBRID
*Для
Touareg
это
значит
скорость,
комфорт
и забота
о природе*

принудительного отключения. Благодаря этой возможности мотор быстрее прогревается до рабочей температуры, что наилучшим образом сказывается на экономии топлива и не может не радовать водителя.

Вес батареи — главная проблема современных автомобилей с электродвигателем. Инженеры Volkswagen сделали все возможное, чтобы аккумулятор не стал тяжелой ношей, однако Touareg Hybrid весит на 192 кг больше (2329 кг) стандартной версии с мотором 3,6 л. Чтобы еще больше не увеличивать вес, гибридную версию лишили тяжелой раздаточной коробки, поэтому в автомобиле нет понижающей передачи и принудительной блокировки межосевого дифференциала.

Тем не менее увеличение веса не сказалось на выносливости. Как и все модификации Touareg, гибридная версия рассчитана на буксировку прицепа массой до 3,5 тонн. И главное — расход топлива в смешанном режиме составляет всего 8,2 л на 100 км. Весьма хороший показатель для тяжелого внедорожника.

Вождение Touareg Hybrid сравнимо с управлением катером на абсолютно гладкой воде. Нужно отдать должное мастерски настроенной подвеске: несмотря на большую жесткость по сравнению с прочими версиями внедорожника, автомобиль движется плавно даже по неровной дороге — подвеска честно обрабатывает мельчайшие дефекты покрытия. А на скорости до 80 км/ч акустический комфорт настолько высок, что создается эффект движения по зеркалу моря.

При работе бензинового двигателя автоматически выбирается один из двух режимов. Если аккумуляторная



Электродвигатель Touareg Hybrid добавляет к общей мощности еще 47 л.с.



Эстетика и комфорт салона ничуть не менее важны, чем техническое совершенство автомобиля

наполняющий салон светом, декоративная отделка из дерева, добавляющая интерьеру роскоши. Центр притяжения — широкий сенсорный экран, проводник к большинству функций и настроек автомобиля. Среди доступных опций выделяются навигационная система, мощная аудиоустановка, камера заднего вида. Качество материалов в интерьере ясно дает понять, что внимание производителя приковано не только к совершенству технической части, но даже к эргономичности самой маленькой кнопки.

Завтрашний день автомобилей видится все отчетливей, и в таком будущем, пожалуй, хочется пожить! MBV

батарея разряжена, то мотор работает на повышенной мощности, которой достаточно не только для движения автомобиля, но и для зарядки батареи. Когда аккумулятор заряжен, мощность двигателя снижается, поддерживая полный заряд батареи и питание всех электроприборов.

На таком автомобиле довольно выгодно двигаться накатом. Тогда бензиновый двигатель отключается от коробки передач, позволяя машине свободно идти на набранной скорости, что повышает общую экономичность.

Впрочем, модель гибридного Touareg интересна не только многочисленными техническими особенностями. Салон достоин не меньшего внимания. Сразу обращают на себя внимание широкие сиденья из мягкой кожи, огромный панорамный люк,

Чтобы не увеличивать массу автомобиля, на Touareg Hybrid отсутствует тяжелая раздаточная коробка





ПОРТВЕЙН

Истина в противоречии



Портвейн — напиток с историей, полной парадоксов. Он родился в Европе, получил признание в Англии как напиток людей со вкусом, а его одноименная производная местного розлива завоевала бывшее советское пространство в довольно маргинальном по отношению к гастрономии виде.

Текст **Василий Киселев, Мария Попова**
 Фото **Corbis**

Как это нередко бывает, в один из летних вечеров в приятной компании, на старой подмосковной даче посреди соснового леса, когда догорают угли в мангале и разговор задумчиво замедляется, вдруг оживление вносит банальное предложение. Например, добавить льда в напиток вечера. Сначала все вяло протестуют, потом удивляются новому неожиданному вкусу, и разговор вспыхивает вновь, как оживший костер.

Один расскажет про студенческие годы, расстроенную «шиховскую» гитару, прокуренный подъезд многоэтажки и неприличное в приличном обществе сочетание трех одинаковых цифр. Другой — про командировку в Лондон, званый ужин для близкого круга и вечер у камина в скрипучем кожаном честерфилдовском кресле, с сигарой в одной руке и бокалом в другой. Третий с романтической улыбкой поведаст об уютном городке на окраине Европы, с причудливыми мостами и узкими переулками, где так хорошо бездумно бродить за руку с девушкой до заката, время от времени ныряя за сводчатые деревянные двери микроскопических баров и пропуская по маленькому ароматному бокальчику в форме тюльпана.

Странный кульбит в судьбе портвейна — завоз его в СССР по невероятной для знатоков цене



Но самая замечательная история найдется, пожалуй, у самого взрослого участника застолья, уже в весьма почтенном возрасте. История из тех уже незапамятных времен, когда живее всех живых были такие понятия, как «колхоз» и «поехать на картошку». В один из достаточно удаленных от Москвы колхозов, куда рассказчик в целях укрепления смычки между городом и деревней был отправлен своим престижным — и до сих пор не утратившим этого престижа — вузом, однажды завезли Напиток. В местное сельпо, с его весьма стандартным ассортиментом, не менявшимся годам и сформировавшимся таким образом вкусовые предпочтения не одного поколения (и бесспорным лидером среди них были пресловутые цифферные сочетания на липкой этикетке), он прибыл с самой окраины Европы, в результате неведомой никому соцреалистической бартерной сделки. Новый завоз стал центральным предметом обсуждения среди местных; дилемма «брать или не брать» по своему драматизму перехлестнула Шекспира на раз. Сама возможность выбора повергала в смятение души селян.

Для появления портвейна должно было совпасть огромное количество самых разных обстоятельств

Кто-то решился и крикнул — «буржуи понимают», кто-то поморщился, как сантехник у Довлатова: мол, пустое, только деньгу дерут. Колхоз обуяли настоящие гастрономические страсти, апофеозом которых стала фраза, услышанная рассказчиком утром, когда он шел в колхоз мимо завалинки, на которой мужики, по всей видимости, обсуждали подробности вчерашнего вечера: «Вчера взяли по рупь два — пошел, как по рупь четыре!»

Противоречивость портвейна — залог его космополитизма: еще до появления слова «глобализация» он объединял разные географические точки и слои населения. Что же такое портвейн вообще: вино или ликер? Как и когда его пить: как аперитив, как дижестив или вообще сам по себе, ни с чем не смешивая и ни к чему не прилагая? Кто является его «первооткрывателями»: народ с севера, чужаки-англичане или все же южное племя, португальцы? Впрочем, уже давно никто не вникает в вопросы родства; важно то, что виноград растет на португальской земле в долине реки Дуору, и то, что производную из него приняли моряки севера и юга. Тем, кто привык смотреть не столько на берег, сколько от него — в одну сторону — всегда удастся договориться.

Они и договорились. В затяжной войне с французами англичане вместе с портвейном получили хороший козырь



До 50-х годов XX века бочки с порто перевозили в погреба Вила Нова ди Гаи на таких лодках-рабелу

и смогли обойтись без «изгнанных из королевства» бордосского, бургундского и других импортируемых через Ла-Манш вин. Дело было на исходе XVII века. Сначала французский Людовик XIV запретил вывозить свое вино в Англию (говорят, из солидарности со свергнутым парламентом царственным «коллегой» Яковом II). Затем, спустя десятилетие, уже английский Уильям III перестал покупать вино у французов. Тут как раз кстати

оказалась Португалия, с которой англичане торговали и раньше, а теперь так удачно договорились о низких пошлинах на ввоз ликерного вина из города Порту.

Выдерживать долгие морские перевозки помогал добавляемый в португальский напиток спирт. Португальцы разбавляли 550 литров вина 15 литрами бренди— и англичане, не беспокоясь за сохранность, встречали бочки спустя несколько месяцев. Многолетний, а затем и многовековой устойчивый спрос со стороны Англии сослужил портувейну отличную маркетинговую службу. В итоге подключились даже прежние враги, и сегодня уже Франция — крупнейший в Европе импортер порто. А благодаря спирту крепленое вино стало легендой, которая



Французы часто пьют порто как аперитив, англичане и португальцы употребляют его только в качестве дигестива

может выдерживаться более сорока, а то и пятидесяти лет.

Самый, пожалуй, странный кульбит в судьбе изначально обреченного на странствия портувейна — это уже упомянутый завоз его в СССР по невероятной для знатоков цене, равно как и оккупация шестой частью суши его аналогами в виде продукции крымских заводов, к слову, вполне достойной (а позже и суррогатами, безнадежно испортившими репутацию массандровского «апельсыона»). Напиток старших офицеров и маркизов, в СССР он стал фаворитом рабоче-крестьянского сословия. Без обид, простые парни интуитивно понимали, что пьют и зачем, а непростые знали, ценили и искали правильный завоз. А вот чего на территории бывшего Советского Союза почти не знали, так это того, что

Еще до недавнего времени виноград давили по старинке — ногами, причем женщины к процессу не допускались



Маркировка бутылок порто в лондонских доках



Мужчины давили виноград, исполняя песни, не предназначенные для женских ушей. 1957 г.

портвейн — тот самый, португальский, а не крепленая продукция отечественных заводов — может быть разным. Не только красным и белым; строго говоря, он может быть еще и золотистым («tawny») — этот оттенок, в отличие от просто красного («ruby»), подчеркивает породу и долгую выдержку на пути от рубиновой молодости к буровато-коричневой зрелости напитка.

Мало к чему еще, помимо портвейна, в Португалии относятся столь же внимательно. Этой стране свойственна нарочитая небрежность во всем, здесь много веков жили спиной к континенту, лицом к океану и всерьез называли береговые точки «конец света». Привычка ставить задачи глобально приучает экономить усилия ради действительно важного дела — таковым для португальцев и стало производство портвейна. Появление этого напитка требовало, чтобы в одном месте совпало невероятное количество обстоятельств: и своеобразный набор из девяти сортов красного и двух сортов белого винограда, и место произрастания — крутые каменистые берега реки Доуру,

выточившей в португальской земле каньон глубиной 500 метров, и вмешательство иноземцев, сделавшее из странноватого непопулярного португальского вина покоривший весь мир порто.

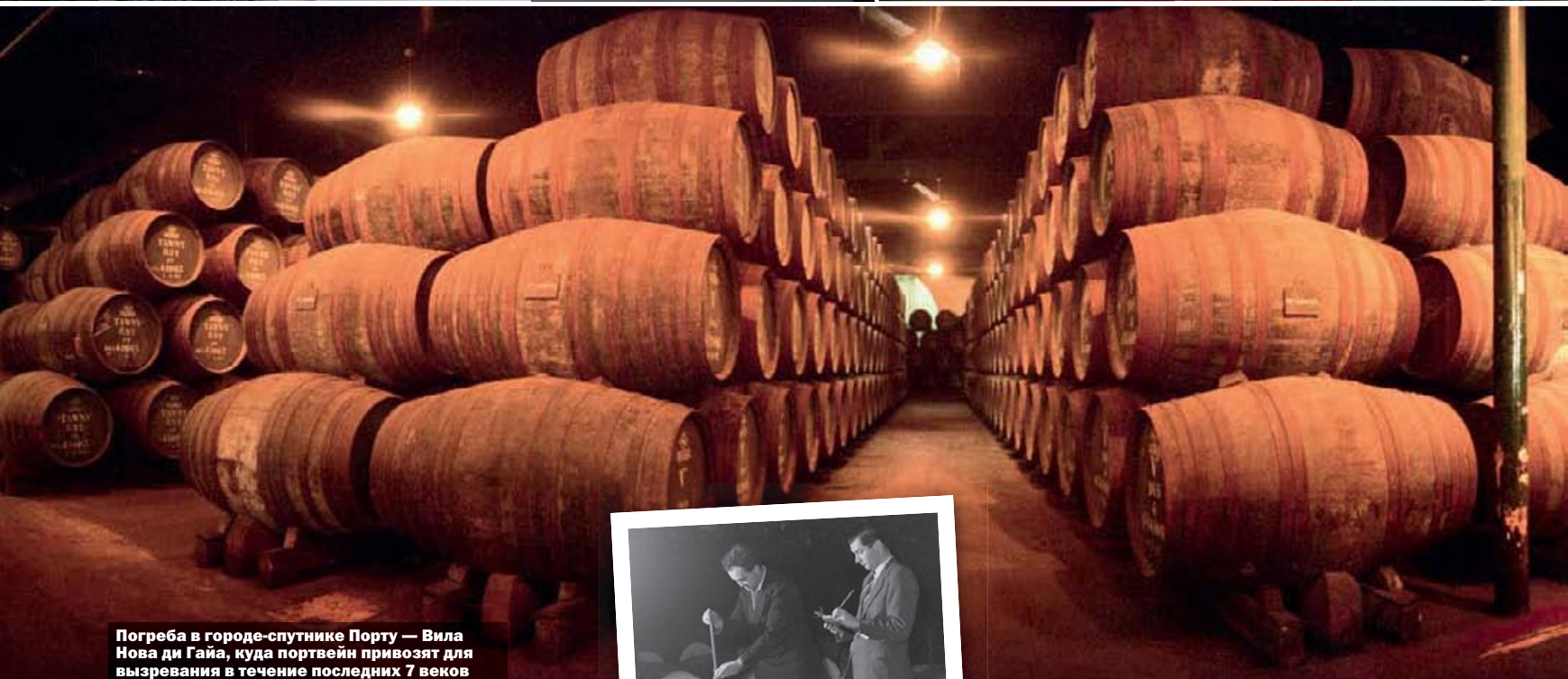
Но, пожалуй, самое интересное свойство героя нашего рассказа — его способность при всех своих противоречивых с точки зрения классической гастрономии характеристиках (сладкое вино из неочевидного винограда, произрастающего в крайне своеобразных условиях) побуждать людей самых разных пристрастий, взглядов и социальных слоев на гастрономизм самого высокого толка. Английский джентльмен поищет сигару послаще, пара в крошечном баре в Порту будет изучать хозяйские запасы сыров и выбирать, какой лучше оттеняет вкус винтажа 94-го года, компания на старой подмосковной даче устроит почти теологический диспут о том, разбавлять ли его льдом, а мужики в безвестном колхозе Тульской области будут до бесконечности рядить, взять им по рупь два или по рупь четыре. **МВУ**



Будущее порто ферментируется в лагарах — бетонных или каменных резервуарах глубиной около метра



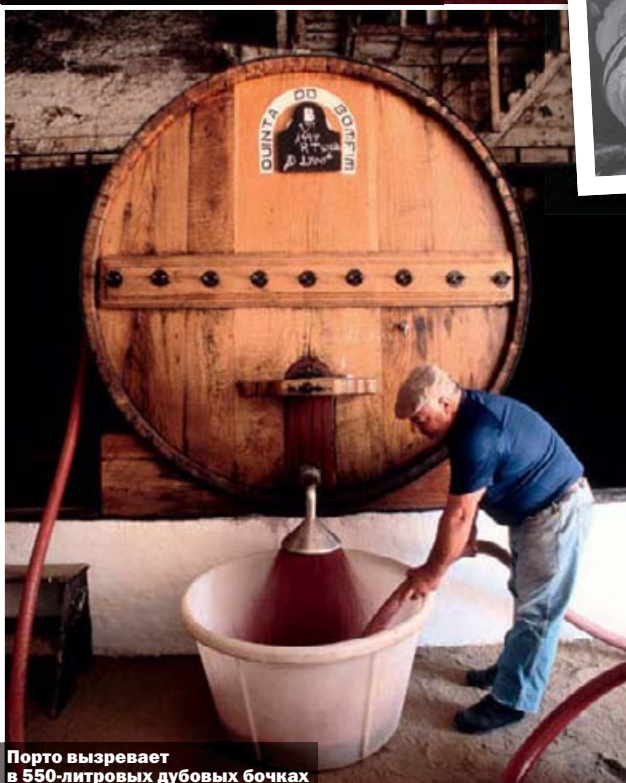
Проверка процесса ферментации, которая длится обычно не более 2-3 дней



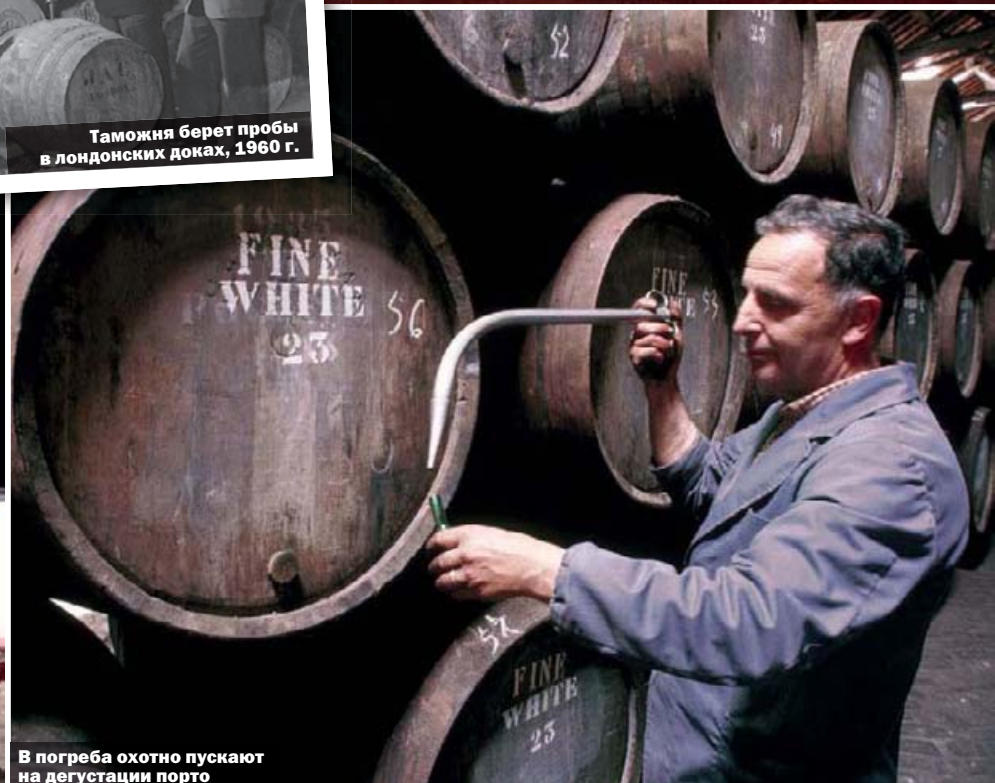
Погреб в городе-спутнике Порту — Вила Нова ди Гаи, куда порвейн привозят для вызревания в течение последних 7 веков



Таможня берет пробы в лондонских доках, 1960 г.



Порто вызревает в 550-литровых дубовых бочках



В погреба охотно пускают на дегустации порто



УРОК №7

МВУ публикует серию материалов для тех, кто хочет улучшить свои шкиперские навыки и сдать экзамен на международные права RYA. Продолжаем рассматривать вопросы навигации.



Предварительный расчет заданного курса, компенсирующего влияние течения, поможет сэкономить время и топливо

Yachtmaster: НАВИГАЦИЯ

Как рассчитать заданный курс?

Текст Джон Мендес Фото Лестер МакКарти

В прошлом выпуске мы разобрали принципы навигационного счисления и расчета местоположения судна в условиях воздействия ветра и течения. Описанные методы хорошо работают для не слишком быстрых судов, но если у вас скоростная моторная яхта или катер, планирование перехода также полезно. Предварительный расчет воздействия течения на судно поможет оптимизировать выбранный маршрут, а значит — сэкономить немало времени и топлива. Кроме того, это позволяет сделать переход более комфортным.

На быстроходной моторной лодке ничто не ограничивает вашу свободу в выборе скорости и направления движения (разумеется, в приемлемых погодных условиях). Следовательно, если вы знаете, как будут «работать» ветер и течение, то сможете еще перед выходом в море рассчитать курс так, чтобы компенсировать их влияние. Этот курс называется «заданным курсом» (course to steer). Многие видят в таких расчетах дополнительные сложности и предпочитают ввести пару путевых точек на картплоттере и использовать параметр ХТЕ (Cross Track Error — величина отклонения от курса) для учета влияния внешних факторов. Хотя такой способ и доведет вас до пункта назначения, но путь может занять больше времени, стало

быть, и топлива вы потратите больше, чем если бы предварительно рассчитали заданный курс.

Расчет заданного курса очень прост — нужна только практика. Вы будете чувствовать себя гораздо спокойнее, зная, что все идет по плану. Понимание того, как и когда использовать заданный курс, — не только ключевая часть учебной программы Yachtmaster, но и полезный каждому судоводителю навык.

РИС. 1 ПО ТЕЧЕНИЮ

В первом примере рассмотрим ситуацию, когда на судно воздействуют попутный ветер и течение, имеющее скорость 3 узла и направление с запада на восток. Задав судну скорость 20 узлов, вы на самом деле будете двигаться относительно земли со скоростью 23,5 узла. Эта ситуация напоминает перемещение на огромном плавучем эскалаторе: дополнительные 3 узла вы получаете от течения и еще пол-узла — от ветра. На маршруте в 20 миль это сэкономит около 9 минут и изрядное количество топлива. Кроме того, по ветру и течению идти комфортнее — лодка движется гораздо мягче.

РИС. 2 «БОРЬБА СО СТИХИЕЙ»

Если в тех же самых условиях вы попытаетесь двигаться в обратном направлении, то скорость судна

РИС. 1
ПО ТЕЧЕНИЮ**РИС. 2**
БОРЬБА СО СТИХИЕЙ**РИС. 3** ПЛАНИРОВАНИЕ
КОМФОРТНОГО ПЕРЕХОДА**РИС. 4**
АТЛАС ПРИЛИВОВ

относительно земли составит всего 16,5 узла: на этот раз ваши действия напоминают бег вверх по эскалатору, идущему вниз. Таким образом, скорость лодки относительно земли при движении «по» и «против» в данном случае будет различаться на 7 узлов! Это означает, что даже короткий 20-мильный переход отнимет у вас на 22 минуты больше. Кроме того, вы сожжете гораздо больше топлива и будете страдать от качки и прыжков по волнам. На длительных переходах разница еще заметнее, поэтому есть смысл выполнить небольшое предварительное планирование. Разумнее заставлять стихию работать на вас, а не бороться с ней.

РИС. 3 ПЛАНИРОВАНИЕ
КОМФОРТНОГО ПЕРЕХОДА

Рассмотрим «типичный» переход через Ла-Манш (или Английский Канал, как предпочитают говорить британцы. — МВУ). Расстояние здесь составляет примерно 60 миль, и еще придется иметь дело с боковым течением. Поскольку владельцы моторных яхт более других заинтересованы в движении с комфортом, лучше выбрать время, когда ветер и течение «работают»

в одном направлении: шансы идти по спокойному морю в этом случае повышаются. На скорости 20 узлов 60-мильный переход должен занять у вас около 3 часов, поэтому наша цель — найти «окно» этом временном промежутке, когда ветер и течение однонаправлены.

РИС. 4 ЧТЕНИЕ АТЛАСА ПРИЛИВОВ

Стрелки в приливном атласе показывают направление приливного течения и его скорость в десятых долях узлов (то есть число 16 будет означать 1,6 узла). Первое число означает скорость в квадратурные, второе — в сизигийные приливы. Приливный атлас, покрывающий зону нашего перехода через Ла-Манш, сообщает, что направление приливных течений здесь с запада на восток, а их скорость варьируется от 1,6 до 4,1 узла в сизигийный прилив. Конечно, можно скрупулезно просчитать влияние течения в каждый час вашего перехода, но гораздо проще принять за среднюю скорость течения 3 узла. Ветер также будет оказывать влияние на ваш курс, но при скорости лодки в 20 узлов это не является определяющим фактором (если, конечно, ветер не слишком сильный).

**РИС. 5** ИГРА НЕ СТОИТ СВЕЧ?

Одно упоминание о прокладке заданного курса способно повергнуть некоторых в состояние легкой паники. Между тем, есть пара простых способов расчета. Прежде всего необходимо понять, нужно ли вам вообще его определять. Собираясь

На моторной яхте, потребляющей более 200 литров топлива в час, даже несколько лишних миль обходятся дорого

РИС. 5
ЭФФЕКТ ПОПЕРЕЧНОГО ТЕЧЕНИЯ



РИС. 6
ЗАДАННЫЙ КУРС



совершить переход на моторной лодке, я всегда задаю себе два основных вопроса:

- а) займет ли переход более часа?
- б) ожидаются ли ситуации, когда скорость течения превысит 10% от круизной скорости лодки?

Если оба ответа утвердительные, то прокладка заданного курса имеет смысл. Наш переход через Ла-Манш отвечает обоим условиям: он точно займет более часа, и средняя скорость течения, равная трем узлам, превышает 10% от 20-узловой скорости нашей лодки. Значит, вычислять стоит, ведь в данном случае боковое течение, имеющее среднюю скорость 3 узла, отнесет вас за трехчасовой 60-мильный переход на 9 миль к востоку (3 мили каждый час в течение трех часов). Если вы не примете это во внимание, то ваше путешествие завершится в девяти милях «ниже по течению» от нужной точки, и вам придется добираться обратно, увеличив дистанцию перехода с 60 до 69 миль.

РИС. 6 РАСЧЕТ ЗАДАННОГО КУРСА

Чтобы вычислить заданный курс, нам понадобится та же информация, которую мы использовали в прошлом выпуске журнала для расчета счислимого места судна: скорость лодки, длительность перехода, направление и сила приливного течения. Но используем мы эту информацию по-другому. Вместо того чтобы вычислять место, куда нас снесет течением, мы решим обратную задачу, вычислив курс, который приведет нас в нужную точку. Построим на карте диаграмму. Как и в прошлый раз, необходимо проложить истинный курс из точки А в точку В, только линию следует продлить дальше пункта назначения, пометив ее двумя стрелками (курс относительно земли) — вдоль этой линии нам и нужно двигаться. Далее нанесите вектор бокового течения. Приливное течение имеет скорость 3 узла и направление 90°. Проведите соответствующую линию, отложив на ней 9 миль из точки

ТАБЛИЦА 1 РАСЧЕТ ВРЕМЕНИ ПЕРЕХОДА

Путь из пункта А в пункт В	=	отрезок времени (3,06 часа)
Скорость относительно земли		
Время перехода 3,06 часа	=	3 ч. 4 мин.

А в точку D. Обозначьте ее тройной стрелкой, маркирующей течение.

Теперь нам нужно обозначить скорость лодки и ту дистанцию, которую она пройдет за 3 часа — на 20 узлах это составит 60 миль. Возьмите циркулем дистанцию в 60 миль на шкале карты и отложите это расстояние из точки D до места пересечения с курсом относительно земли (линией АВ); отметьте это место как точку E. Проведите линию

из точки D в точку E — это и будет заданный курс. Измерьте направление при помощи транспортира. В нашем случае это составит 189° (в то время как курс относительно земли равен 180°), так что разница окажется 9°. Этот курс нужно откорректировать поправкой на магнитное склонение и, возможно, девиацию (см. внизу слева), чтобы получить компасный курс следования.

Параметр ХТЕ в картплоттере помогает контролировать курс, но при этом вы проходите больший путь, впуская сжигая топливо, чем если бы заранее рассчитали заданный курс

СКЛОНЕНИЕ И ДЕВИАЦИЯ

Магнитное склонение — это разница между направлением на географический (обозначенный на карте) и магнитный (на который указывает компас) полюса Земли. Девиация — возможное искажение показаний магнитного компаса, обусловленное самим судном или предметами на борту. Данные для определения склонения берутся с ближайшей обозначенной на карте компасной розы. Для расчета истинного курса магнитный курс нужно скорректировать поправкой на склонение и, при необходимости, учесть девиацию.

ЗАДАННЫЙ КУРС И КАРТПЛОТТЕР



Для ленивых существует способ компенсировать влияние бокового течения при помощи функции ХТЕ (Cross Track Error) в картплоттере. Для этого нужно лишь ввести путевые точки и при помощи кнопки GoTo задать направление из пункта А в пункт В. Далее функция ХТЕ будет держать вас на курсе, регулярно корректируя его. Но на деле это все равно означает противодействие течению: ваш путь представляет собой серию коротких зигзагов, поэтому 60-мильный переход неизбежно окажется 69-мильным. С другой стороны, предварительная прокладка курса следования сразу дает вам нужное направление, и 60 миль останутся 60 милями. Важно ли это? Судите сами: большая моторная яхта потребляет около 200 литров топлива в час, дополнительные 9 миль могут «съесть» еще около 90 литров. Во что это обходится, нетрудно посчитать.



«Правило шести минут» — отличный способ быстро рассчитать заданный курс, не изрисовывая всю карту

СКОЛЬКО ВРЕМЕНИ ЗАЙМЕТ ПЕРЕХОД?

Вы видите, что линия DE немного не доходит до пункта назначения, хотя судно двигалось 3 часа со скоростью 20 узлов. Дело в том, что боковое течение замедляет скорость судна относительно земли. Измерение отрезка AE позволяет рассчитать эту скорость. В нашем случае длина отрезка AE составляет 59 миль. Разделив эту дистанцию на 3 часа,

Если точка, в которую вы хотите прийти, лежит на одной линии между двух визуальных ориентиров, вам остается просто держать судно в этом створе

получаем скорость 19,6 узла. А теперь при помощи простой формулы можно рассчитать, сколько времени займет весь переход (см. таблицу 1).

РИС. 7 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МАСШТАБА
Схема, которую мы нарисовали, покрывает очень большой участок карты и промежуток времени. Однако при условии, что скорость лодки, сила и направление течения остаются неизменными, можно сделать прокладку курса на ближайший час, полчаса или даже меньший период, при этом результат будет всегда одинаков. Только помните: все данные, которые вы используете в расчете, должны относиться к одному временному интервалу. Это может быть все что угодно: сантиметры, дюймы, любые другие подходящие отрезки, — важно только брать один и тот же масштаб для всех сторон треугольника. Мне, например, нравится использовать маленькую пластиковую линейку с сантиметровой шкалой.

«ПРАВИЛО ШЕСТИ МИНУТ»

Хороший вариант — разбивать все на 6-минутные отрезки. Шесть минут — это 1/10 часа, поэтому вам нужно лишь делить все на 10. Например, если скорость вашей лодки 20 узлов, получится 2 узла; скорость течения, равная 3 узлам, превратится в 0,3 узла, и т. д. Это и есть «правило шести минут» — отличный способ быстро получить курс следования без утомительного рисования длинных линий через всю карту.

«ПРАВИЛО 1/60»

Это еще один простой способ расчета заданного курса при боковом течении. Он основан на тригонометрическом факте: синус угла 1° равняется примерно 1/60, что попросту означает, что на каждые 60 минут перехода боковое (то есть под углом около 90° к вашему курсу) течение скоростью 1 узел отклонит вас от курса на 1°. Ваша задача сводится к тому, чтобы изменить курс на 1° в сторону,

ТАБЛИЦА 2 ПРАВИЛО 1/60

Скорость течения $\times 60 =$ поправка к курсу

Скорость судна

На весь переход

$$\frac{3}{20} \times 60 = 9$$

противоположную течению. Если скорость течения 2 узла, откорректируйте на 2°, и т. д. В нашем примере, двигаясь курсом 180° в течение трех часов, мы получим суммарное «воздействие», равное 9 узлам. Поэтому курс необходимо откорректировать на 9°, чтобы компенсировать снос в восточном направлении. Это очень просто и не требует сложных математических расчетов, лишь простой формулы (см. таблицу 2). Формула хорошо работает в ситуациях, когда течение направлено примерно под прямым углом к вашему курсу. Если течение воздействует под углом 45°, полученный результат умножьте на 2/3.

РИС. 7 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МАСШТАБА

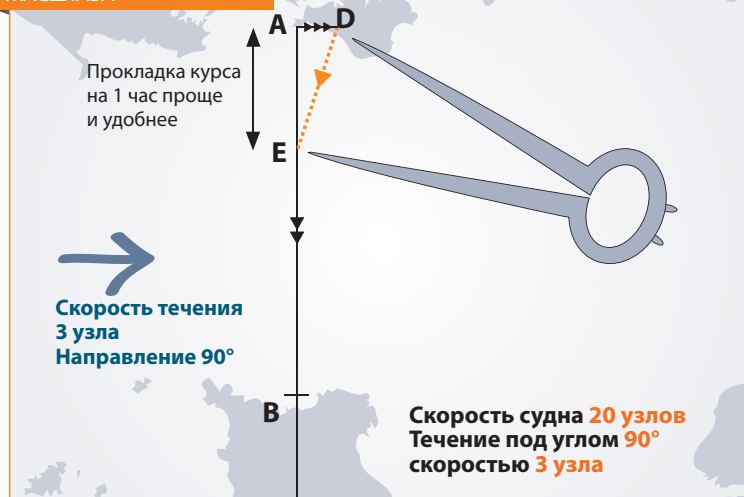


РИС. 8 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СТВОРОВ



РИС. 8 СТВОРЫ

Если уж и «Правило 1/60» кажется вам слишком сложным, есть еще один запасной трюк, помогающий найти заданный курс, — использование створов. Если точка, в которую вы хотите прийти, лежит на одной линии с двумя визуальными ориентирами по вашему курсу, просто держите судно в этом створе. Неважно, каковы этот курс, ваша скорость и сила течения, — лодка будет точно на заданном курсе. В следующем выпуске журнала — «слепая» навигация: управление судном в условиях ограниченной видимости. МВУ

МЕТАЛЛ И ПЛАСТИК

В соответствии со своими планами финская компания Konekesko продолжает выпускать новые лодки с корпусом из легкого сплава. В ближайшей перспективе линейка расширится до десяти моделей.

Текст и фото Михаил Романов



Торжественный проход 61 BR Cross (на переднем плане) и 61 CC Cross перед объективами камер

Осенью 2010 года сторонники корпусов из алюминиевого сплава для прогулочных лодок получили сильный аргумент в поддержку своей позиции в споре с апологетами стеклопластика. Известная финская компания Konekesko, производящая катера Yamarin из композитных материалов, вдруг показала две модели серии Cross с металлическими корпусами: 63 Bow Rider и 61 Center Console.

Лодки Yamarin изначально создавали под моторы Yamaha, и программа оказалась настолько успешной, что бренд вскоре закрепился среди лидеров рынка в своем классе. По данным компании, касающимся выпуска 2011 года, Yamarin уступает только лодкам Buster. Но пластик уступает только лодкам Buster. Но пластик уступает только лодкам Buster. Но пластик уступает только лодкам Buster. Исходя из статистики, можно утверждать, что в Финляндии производство лодок из легкого сплава составляет до 46% общего выпуска. Для этого рынка работают свои верфи и существуют свои бренды. Чтобы не упустить приверженцев марки Yamarin, которых устраивает все, кроме материала корпуса, компания Konekesko и запустила линейку Cross.

В отношении практичности я не вижу особых преимуществ алюминиево-магниевого сплава над стеклопластиком, при условии что оба таких корпуса одного типоразмера правильно рассчитаны и качественно построены, из надлежащих материалов и при строгом соблюдении технологии.

Но неоспоримое достоинство пластика проявляется при изготовлении внутреннего корпуса. Обычно отделка кокпита легкосплавных лодок аскетичная, утилитарная, с применением существующего сортамента. Эстетику здесь диктует и ограничивает материал; фантазии дизайнера могут быть реализованы посредством каких-то конструкций, специальных профилей или покрытий. Для профессиональной рыбалки брутальный кокпит наверняка подойдет, но если мы говорим о прогулочной лодке... В общем, пластик легко позволяет облагородить кокпит. Этим путем и пошла компания Konekesko: прочную и легкую конструкцию корпуса из алюминиево-магниевого сплава дополняет стеклопластиковое оформление кокпита, дающее привлекательный вид лодок внутри. Таким образом, используются преимущества обоих материалов.

Новые модели, показанные этой осенью, — Yamarin Cross 53 Bow Rider и Yamarin 53 Center Console. Как следует из маркировки, они выполнены в одном корпусе (общую прочность обеспечивает система днищевых стрингеров), и минимальные их различия касаются рулевой консоли и вместимости.

Что лучше — легкий сплав или стеклопластик — предмет постоянных споров



Небольшая осадка позволяет лодкам идти вблизи берега

53 BR (Bow Rider) — удобная внутри лодка, подходящая для прогулок и рыбалки: в большом самоосушаемом кокпите легко перемещаться, заходить на борт и сходить на причал. Под кормовым диваном — большой рундук, еще один герметичный рундук (объем 280 л, длина 1,70 м) устроен в палубе кокпита. Складной тент убирается с дугами в нишу за спинкой кормового дивана.

Про 53 CC (Center Console) можно сказать практически то же. Хотя кто-то наверняка сочтет, что для рыбалки (кастинга) вариант с такой консолью и без выгороженного носового кокпита предпочтительнее. За ветровым стеклом, тоже хорошо защищающим на ходу от воздушного потока, не два кресла, а одно сиденье длиной 80 см (опускается, поднимается, спинка перекидывается).

Лодки имеют крепкий релинг и поручни, трап для купания, встроенные ходовые огни. Моторы обслуживать вполне удобно. Практически все оборудование в базе, среди немногих опций — электромотор в носу для «дорожки».



Yamarin 61 CC Cross в крутом повороте



Yamarin 61 CC Cross — прыжок на волне (хорошо видны скула, реданы и даже качество сварки)



Команда Колекеско после демонстрации новых моделей

В лодках Yamarin Cross металл и пластик вполне гармонично сочетаются

По ходовым качествам лодки Yamarin всегда были в авангарде: быстрые, устойчивые на курсе, четко прописывающие повороты, хорошо идущие по волне. Здесь главное — оптимальное сочетание обводов, центровки, массы и мощности. Однако никто не мешает повторить то же в металле, что и было сделано. С моторами Yamaha мощностью 70 л.с. («нога» 508 мм) обе модели максимально развивали практически 30 узлов (5600–5800 об/мин), при этом на борту были три, а иногда четыре человека. С «брошенным» штурвалом лодки, несмотря на момент от вращающихся винтов, довольно долго держали курс. Передача на обеих лодках механическая, слегка тугая, но это не сильно напрягает — к перекладке штурвала лодки вполне чувствительны. На полном ходу диаметр циркуляции не превышал 3–4 корпуса, аэрации винта не было.



Крен у 61 BR Cross в циркуляции незначительный

Я уже слышал, что лодки Cross менее шумные на ходу, а здесь смог в этом убедиться, когда прокатился на новом пластиковом Yamarin 63 DC.

И еще одно наблюдение. Мой приятель, легко обходящийся без автомобиля и предпочитающий неторопливые плавания под парусом, оказавшись за штурвалом этих Cross, совершенно преобразился. Он вдруг ощутил удовольствие от скорости, принялся гонять и рассекать волны. Из-за штурвала его было просто не выгнать... Вот как может изменить человека хорошая лодка! МВУ

ДОСЬЕ

	53 BR	53 CC
Длина	5,27 м	5,27 м
Ширина	2,08 м	2,08 м
Масса	580 кг	580 кг
Мощность ПМ	50–70 л.с.	50–70 л.с.
Топливо	64 л	64 л
Толщина днища/борта	5 мм/3 мм	5 мм/3 мм
Вместимость	6 человек	5 человек
Категория RCD CE	C (6)	C (5)



РОЖДЕНИЕ ВИНТА

Может ли компьютерная программа создать идеальный винт на заказ?

Текст Грег Копп



После отливки заготовки
70% работы выполняет
компьютеризированный робот-
фрезеровщик



Марк Рассел,
начальник
производства CJR

При подборе идеального для яхты винта всегда в определенной степени применялся метод проб и ошибок. Специалисты из компании CJR утверждают, что с появлением нового программного обеспечения, выполняющего гидродинамические расчеты, «гадание» осталось в прошлом. По словам Марка Рассела, начальника производства CJR, новая система свела на нет вероятность появления дорогостоящей ошибки при создании уникальных винтов и рулей, оптимальных для вашей лодки. Новая технология, по его

мнению, позволила повысить экономичность производства на 20%, а в некоторых случаях эффект выражается в приросте скорости до двух узлов и значительной экономии топлива.

КАК ЭТО РАБОТАЕТ?

Чтобы максимально использовать потенциал программы расчета гидродинамических характеристик, необходима объемная модель корпуса судна. Верфи Princess и Sunseeker предоставляют компании трехмерные модели

корпусов своих новых яхт с гребными валами и получают для них идеально подходящие рули и винты. Программное обеспечение в принципе позволяет учесть точный характер обтекания корпуса и выступающих частей. Простые факторы, такие как угол установки кронштейна гребного вала, могут заметно влиять на пропульсивный коэффициент, снижая турбулентность потока перед винтом.

Если даже производитель не может предоставить объемное изображение корпуса вашей лодки, не все еще потеряно. Можно провести сканирование корпуса, которое даст 3D-модель для последующего использования в расчетах. Эти технологии стали рентабельными для частных заказчиков лишь недавно. Трехмерный сканер может отсканировать вашу яхту на суше

МНЕНИЕ: Компьютерное моделирование на шаг приближает создание идеальных винтов к реальности, хотя даже здесь приходится сталкиваться с большим количеством переменных: нагрузка, дифферент, обрастание и температура. **Дэвид Марш**



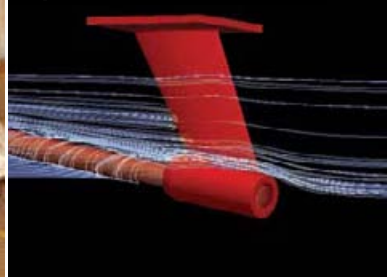
МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

ТОЧНЫЙ ШАГ

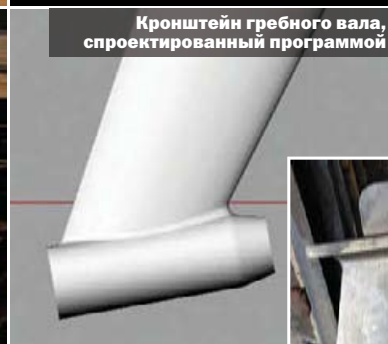
Литейная форма из песка, смолы и катализатора



Компьютерное моделирование обтекания кронштейна и гребного вала



Раскаленный сплав металлов переливают в формы



Кронштейн гребного вала, спроектированный программой



Заключительную обработку производят опытные рабочие



Заготовка кронштейна вала

и создать точные изображения корпуса, палубы и надстройки с погрешностью не более миллиметра. Стоимость всей процедуры может варьироваться. Полное сканирование 40-футовой лодки занимает пять дней. Другой простой, но чуть менее эффективный способ, — использовать готовые изображения из базы данных программы, которая содержит информацию по 30 000 корпусов. Гидродинамические расчеты используются для проектирования и постройки корпусов коммерческих судов уже много лет, однако CJR заявляет, что на рынке прогулочных лодок только она обладает этой технологией, позволяющей вычислять переменные установочные углы рулей, оптимальные для той или иной скорости. Помимо этого, компания трудится над разработкой регулируемых рулевых тяг, которые способны менять установочный угол в зависимости от скорости.

ПРОИЗВОДСТВО

Нас пригласили на завод посмотреть, как все это происходит. Странно, но, похоже, предшествующий всему технологическому волшебству процесс литья гребных винтов за последние два века претерпел незначительные изменения. В одной части цеха лежат никель-алюминиево-бронзовые болванки; в другой раскаленный жидкий металл заливают в литейные формы, изготовленные из кварцевого песка и смолы с добавлением

катализатора-отвердителя. Рядом стоят большие ящики со шлаком, содержащим побочные продукты процесса. Эти «камни» по сути являются окисленными примесями, собранными с поверхности жидкого сплава при +1300 °C до того, как он поступает в форму. Когда грубые черновые отливки вынимают из форм, они наконец попадают в «руки» управляемому компьютером роботу.

Здесь в дело вступает программное обеспечение, которое управляет фрезерной головкой, превращающей грубую заготовку в идеально обработанную деталь. По заверениям CJR, такой робот стоимостью £ 320 000 на сегодня единственный в яхтенной индустрии и справляется он с фрезеровкой винтов, рулей

и кронштейнов вдвое быстрее, чем человек. Он работает 24 часа в сутки, а погрешность фрезеровки составляет

всего 0,1 мм.

Однако в конце экскурсии мы с удовлетворением узнали, что процесс, оказывается, автоматизирован не полностью. Заклучительную обработку и полировку все равно осуществляют опытные рабочие, чтобы эстетика деталей соответствовала точности компьютерного моделирования.

Окупится ли изготовление выступающих частей яхты по такой технологии за счет экономии топлива, будет зависеть от конкретных условий, однако такой подход к изготовлению винтов и рулей, несомненно, заслуживает внимания.

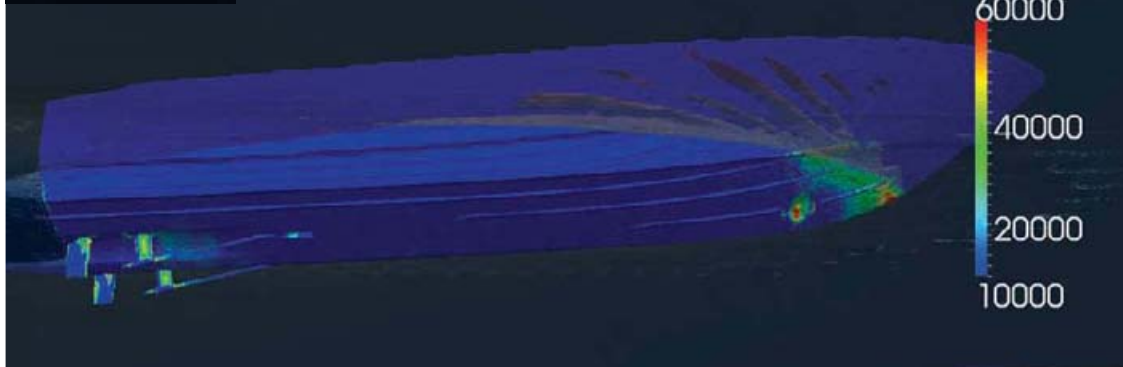


● Шаг гребного винта — это расстояние, на которое переместится судно за один оборот винта в твердой среде. Винт с шагом 0,53 м на 3000 об/мин. теоретически перемещается на 95 400 м/ч (0,53 × 3000 об/мин. × 60 мин = 95 400), что дает скорость 51,5 узла.

● Однако вода — среда не твердая, значит, винт не может достичь абсолютного с ней сцепления и происходит проскальзывание. То есть, если судно с максимальной теоретической скоростью 51,5 узла разовьет только 40 узлов, проскальзывание составит 22%.

● Проскальзывание является неотъемлемой частью процесса, поскольку позволяет задействовать привод без остановки двигателя, почти как пробуксовка сцепления при начале движения на автомобиле. Откорректировав теоретический шаг винта с учетом проскальзывания, мы получаем эффективный шаг. Обычно винт на судне имеет такой шаг, при котором двигатель на максимальных рабочих оборотах выдает максимальную мощность.

Программное обеспечение показывает характер обтекания корпуса





AIS-СИГНАЛ: человек за бортом!

Новая интегрированная система немедленно поднимет тревогу в этой чрезвычайной ситуации

Не так давно у нас впервые появилась возможность опробовать систему SRS (Survivor Recovery System) компании Kannad Marine. Safelink R10 SRS — первая сигнальная система этого типа, срабатывающая в ситуации «человек за бортом», и нас поразила скорость появления на экране картплоттера переданных системой данных.

У SRS много преимуществ. Систему можно использовать на любой лодке с AIS-приемником на борту — для этого нужно лишь установить R10 на спасжилеты с автоматическим поддувом. Во-вторых, в отличие от обычного передающего координаты

персонального маячка (PLB, Personal Locator Beacon), система не передает ваши координаты на весь мир через COSPAS-SARSAT. Наконец, любое судно в зоне покрытия R10 (около четырех миль, в зависимости от метеоусловий) получит информацию об оказавшемся за бортом человеке: AIS работает в УКВ-диапазоне. При надувании жилета маячок активируется автоматически, однако то же самое можно сделать и вручную.

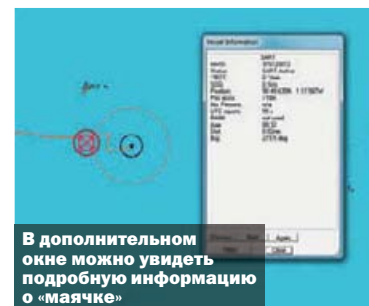
Safelink R10 начинает передавать сигнал AIS через 45 секунд после включения, при этом устройство издает звуки, чтобы пострадавший не сомневался в его исправности. Как только 50-канальный приемник GPS зафиксировал

координаты (обычно это занимает 40 секунд или менее), тональность звукового сопровождения меняется, информируя человека о том, что его местоположение транслируется по AIS. Ночью на маячке можно включить мигающий светодиод.

R10 передает уникальный упорядоченный идентификационный номер, который любой AIS-приемник определяет как аварийный сигнал SART (поисково-спасательный транспондер), а не просто как информацию о судне неподалеку. Он появится на экране в виде вписанного в окружность красного креста, указывающего местоположение маячка. Во время нашего теста, когда доброволец в жилете с R10 прыгнул за борт, точка с его координатами появилась на картплоттере менее чем через минуту.

Система сработала отлично, единственное, не помешал бы громкий звуковой сигнал, информирующий капитана о чрезвычайной ситуации. Пока такая функция есть только у SeaPro и PC Plotter, однако в Kannad Marine нас

На экране отображаются точка и курс вашего судна, а также местонахождение человека за бортом — красный крест в круге. Во время теста он появился раньше, чем через минуту



В дополнительном окне можно увидеть подробную информацию о «маячке»

заверили, что в ближайшем будущем все ведущие производители картплоттеров выпустят обновленные прошивки с возможностью звуковой сигнализации.

Как только координаты человека за бортом обозначились на карте, вы легко можете задействовать функцию «Следовать к...», указав на точку, при этом картплоттер вычислит курс и расстояние до места.

R10 сделан из прочного пластика, водонепроницаем до глубины пять метров, передает сигнал в течение суток. Батарейка — она весит всего 20 граммов — может храниться семь лет. Стоимость каждого R10 в Англии — £ 240.

ИНТЕРНЕТ: www.kannadmarine.com



R10 может быть активирован автоматически или вручную

Ультразвуковой антифоулинг 2B Sure

Испытываем новационную систему в действии

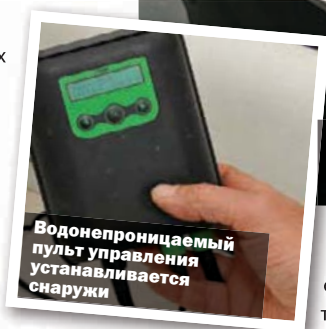
Эффективность ультразвуковых систем против обрастателей все еще вызывает вопросы, поэтому нам было интересно оценить работу устройства 2B Sure от компании Bright Spark, предложившей новое решение.

Вместо применения звуковых волн высокой частоты, предотвращающих оседание и рост личинок морских желудей и спор водорослей, 2B Sure выделяет в воду вокруг лодки ионы меди за счет пропускания тока от медного катода за кормой к аноду в носовой части.

Компания уверена в своей разработке и позволила протестировать систему на корпусе без покрытия антифоулингом. Мы планируем первые в своем роде четырехмесячные испытания на Sunseeker Thunderhawk, пока лодка стоит в марине Порт Солент. По истечении месяца динамика катера не ухудшилась. Как ожидалось,



Носовой анод постепенно уменьшается в размерах



Водонепроницаемый пульт управления устанавливается снаружи

на корпусе образовалась тонкая слизистая пленка, аноды

изнашиваются, но конечные результаты мы опубликуем по завершении испытаний. Как заявляет компания, 2B Sure эффективно работает в Италии, Австралии, Голландии, а скоро мы узнаем, насколько устройство действенно в более холодной воде.

ИНТЕРНЕТ: www.brightspark.nl

Днищевые колонки Rolls-Royce

Привод Azipull обещает высокую эффективность на больших лодках

Rolls-Royce запустила в производство серию днищевых колонок Azipull мощностью от 1200 до 6700 л.с. для яхт длиной 20 и более метров. Колонки, управляемые с помощью электроники, полноповоротные, что теоретически должно существенно повысить крупным судам. Как в случае с Volvo Penta IPS, эти колонки имеют тянущие винты, только тут они одиночные, не спаренные. При этом покупатель может выбрать обычные винты или с изменяемым шагом. Производитель позиционирует Azipull для судов с предельной скоростью 20–25 узлов.

Еще одна особенность нового привода в изготовленном из углепластикового композита обтекатель подводной части «ноги». Это

снижает вес и сводит на нет проблемы с коррозией. Форма «ноги» с увеличенным «скегом» разработана для оптимальной работы винта и, как следствие, экономии топлива. В то же время длинная хорда обтекателя повышает его эффективность как руля.

По мощностным характеристикам Azipull начинаются там, где заканчиваются днищевые приводы Volvo Penta, ZF и Zeus, поэтому новые колонки должны идеально подходить для моторов MTU, MAN и Caterpillar. У Rolls-Royce уже есть опыт создания днищевых приводов для коммерческих судов обслуживания нефтепромыслов и круизных лайнеров.

ИНТЕРНЕТ: www.rolls-royce.com



Azipull имеет один тянущий винт

СТРАННОВЕДЕНИЕ



Роскошная отделка из натуральной кожи



Тендеры развивают скорость до 40 узлов

СУДНО МЕСЯЦА ТЕНДЕРЫ ДЛЯ С/Я PALLADIUM

Что это такое?

Два тендера-близнеца созданы специально для 96-метровой суперяхты Palladium, которая предполагается принадлежать Михаилу Прохорову. Лодки повторяют дизайн Palladium и построены на британской верфи Cougar Marine.

В чем их особенность?

Тендер призван стать продолжением суперяхты, обладая тем же комфортом, качеством и детализацией. На этих тендерах много нестандартных решений вроде утки из нержавеющей стали на носу, которая одновременно является фарой. Сразу за якорным рундуком скрыт небольшой подъемный тент от брызг. Подсветка на корме установлена на откидных частях перил, ведущих на купальную

платформу. Дизайнеры даже придумали специальные выпускные патрубки внутри фальборта стоимостью £30 000, для создания которых потребовалось 190 000 проходов фрезы. Общая стоимость тендера превышает £900 000.

Что на счет управления?

Пост управления продублирован, поэтому капитан и команда могут управлять с любого борта в зависимости от того, как предстоит

швартоваться. Два дизельных двигателя Yanmar по 260 л.с. обеспечивают максимальную скорость 40 узлов.

Как на борту?

Эти лодки не предназначены для гонок, а служат VIP-лимузинами для доставки гостей и владельца на борт с комфортом. Отделанный натуральной кожей салон с высоким потолком снабжен мультимедийной развлекательной системой.



Прозрение с AIS

Насколько эффективна AIS и как заставить систему работать лучше?

На протяжении десятков лет мы, капитаны маломерных судов, решали, как сделать наши лодки заметнее для кораблей и судов, с которыми мы делим акваторию, как эффективнее обнаружить их, как оценить и снизить риск столкновения на воде. Почти 50 лет внимание было сфокусировано только на радарах. Потом появилась AIS — система, с помощью которой судно каждые несколько секунд передает данные о себе по УКВ.

Меньше чем за £ 200 — стоимость более или менее приличного бинокля — можно приобрести AIS-приемник, способный получать и расшифровывать информацию, сообщая вам о другом судне, когда то еще даже не появилось на горизонте или не вышло из-за мыса. Прибор сообщит вам его имя, MMSI, координаты, курс и скорость, точку максимального сближения (ТМС) и время, когда оно придет в эту точку.

За £ 500 вы можете купить уже приемопередатчик класса «В» (его еще называют транспондером), который будет передавать ту же информацию



Поступающую от AIS информацию можно фильтровать, оставляя только движущиеся или опасно приближающиеся объекты

о вашей лодке на другие суда, в т. ч. на электронной карте и РЛС. Иными словами, AIS должна была стать откликом на молитвы яхтсменов, однако новые технологии становятся жертвой собственного успеха.

ПРОБЛЕМЫ AIS

Скептики и циники, когда-то утверждавшие, что система не заработает, сейчас говорят нам, что работает она даже слишком хорошо. В некоторых регионах, заявляют они, навигационные экраны становятся настолько перегруженными данными AIS, что в этой каше теряются важная информация радара и карты. И если

ситуация ухудшится, как предсказывают (хотя вопрос это спорный), то в первую очередь пострадают прогулочные суда с их маленькими дисплеями, а уже потом это станет заметно на экранах больших кораблей.

Есть несколько возможных решений. Самое простое и жесткое — выключить приемник, если данных становится слишком много, и включить его снова, когда вокруг станет свободнее. Вам не придется каждые несколько секунд выключать сирену AIS, например, в Соленте, но при пересечении Ла-Манша или на любом рейде прибор снова будет полезен.

Другой вариант — использовать для AIS отдельный дисплей, чтобы информация не накладывалась на изображение от радара и карту. Например, у транспондера Simrad A150 класса В есть простейший графический экран, тогда как SmarterChart от Digital Yachts по сути является 5-дюймовым картплоттером с функцией AIS-приемника. То же самое вы можете получить практически с любым маленьким



Хорошая комбинация картплоттера и AIS — Digital Yacht SmarterChart

картплоттером, используя лишь обзорную карту, чтобы ее не забивали данные AIS. Также

на большом многофункциональном дисплее можно выделить для AIS отдельное окошко и включить фильтр отображаемой информации. Тогда зачем вообще устанавливать AIS, если его показания будут игнорироваться?

РЕШЕНИЯ

Выходя в море, мы инстинктивно включаем фильтр информации. Например, двигаясь по забитой судами бухте, вы обращаете внимание только на те из них, которые представляют наибольшую опасность. Вам нет дела до стоящих у причала или на рейде лодок, пока одна из них не двинется наперегонки с вами к заправочной станции. Пускай вы опасаетесь оказаться вблизи контейнеровоза водоизмещением 50 000 тонн, но вряд ли начнете паниковать, когда перед вами будет его корма, а не нос.

Для судов, не подпадающих под действие СОЛАС (все прогулочные, рыболовные и некоторые маленькие



СЛЕВА: Транспондер Digital Yacht класса «В» стоит около £ 500

ВНИЗУ: Информативный и компактный транспондер Comar CSA-300 класса «А»



коммерческие лодки), пожалуй, наилучшими фильтрующими возможностями обладают WatchMate AIS производства Vesper Marine. Они позволяют переключаться между четырьмя режимами, соответствующими местонахождению судна (в море, у побережья, в бухте, на якоре), и настраивать параметры фильтрации для каждого из них.

УМНАЯ ФИЛЬТРАЦИЯ

Например, в режиме «бухта» вы можете установить фильтр по скорости 0,5 узла, и на экране перестанут отображаться стоящие суда. Идя вдоль берега, немудрено наскочить на занимающееся промыслом крабовое судно, поэтому разумным будет выставить фильтр скорости на ноль и увеличить фильтр ТМС до двух миль, чтобы прибор не показывал лодки, идущие вдалеке от вас. Фильтр времени до ТМС можно поставить на полчаса; это позволит исключить суда, которые могут приблизиться в какой-то момент, но за которыми не надо сейчас активно следить.



Хочу подчеркнуть, что речь идет не о сигнализации — она тоже присутствует и служит для других целей. Использование фильтров не означает, что «отфильтрованные» суда не принимаются в расчет: система продолжает получать все AIS-сообщения, рассчитывать ТМС и время до каждой цели. Если ситуация с каким-то судном меняется, например, оно начинает движение, судно тотчас появляется на экране.

Тем не менее, несмотря на расхожий миф, коммерческим судам нельзя отключать приемники В-класса. Относительно свежие инструкции требуют в случае совмещения данных AIS и карты/радар на одном экране наличия фильтрации опасных и безопасных объектов с использованием точно таких же критериев оценки диапазона и ТМС, как и в ARPA (Automatic Radar Plotting Aids), которые применяются уже много лет. Кроме того, должна быть предусмотрена возможность временно скрывать безопасные объекты. С точки зрения любого капитана, в отношении транспондеров класса «В» это хорошие новости. Если вы находитесь на встречном курсе с другим судном, то лучше быть мигающей красной точкой на его дисплее, чем одной из многочисленных серых, не так ли? Отфильтровать — значит сфокусироваться на более значимых объектах, а не забыть вовсе!

WatchMate AIS от Vesper Marine наделена едва ли не лучшими функциями фильтрации данных

БРИФИНГ: AIS

AIS обязательна для большинства коммерческих судов и добровольно устанавливается на небольшие лодки, включая прогулочные яхты. Для AIS разрабатываются и другие области использования: аварийная сигнализация, предупреждение о человеке за бортом, виртуальные навигационные отметки. Основные типы AIS — приемопередатчики класса А и В плюс только приемники AIS (еще есть AIS класса АtoN — прим.ред.).

AIS A: стоимость от £ 2000.

Обязательный прибор для больших коммерческих судов прибор, принимающий сообщения обоих классов. Передача ведется с достаточно высокой мощностью (12,5 Вт), с интервалами от трех минут (если судно на якоре) до двух секунд (при движении со скоростью более 23 узлов) и включает всестороннюю информацию.

AIS B: стоимость от £ 500. Это «урезанная» версия класса А для добровольной установки на небольшие суда (транспондеры также могут принимать сообщения обоих классов). Сообщения содержат меньше информации и передаются на меньшей мощности (2 Вт), с большими интервалами (не чаще, чем раз в 30 секунд).

Приемники AIS: стоимость от £ 150. Бюджетный вариант, позволяющий принимать сигналы обоих классов, но не передавать свои. В типовом варианте на приемник поступает сигнал с антенны, который оцифровывается и передается на картплоттер, где координаты каждого подающего сигнал судна фиксируются на карте с соответствующим именем или номером MMSI.



Защитный кожух винта в действии. Адвокаты спорят, считать ли суда без кожухов опасными

ПРЕЗУМПЦИЯ ВИНОВНОСТИ

ТИМ БАРТЛЕТ: *Через недавних судебных разбирательств в США ставит под вопрос ответственность за несчастные случаи.*

Недavno я менял импеллер и порезал палец. Обычно такая мелочь даже не стоит упоминания, но ввиду недавних судебных разбирательств в США, связанных с яхтингом, полагаю, что за боль в большом пальце мне причитается пара шиллингов. В особенности три эпизода наводят меня на мысль, что теперь все мы можем жить по новому принципу: я не виноват, и неважно, насколько безответственным является наше поведение.

Суд признал MasterCraft виновной на 80%, невзирая на перегруз лодки

Больше всего говорят о деле Джейкоба Брочтрапа, которому суд назначил выплату в размере \$3,8 млн за потерянную ногу. Он прыгнул в воду с кормы воднолыжного буксировщика, чтобы достать фал, когда его приятель дал задний ход. Виноваты признали не Брочтрапа, хотя возложили на него 17% ответственности, и не стоявшего за штурвалом парня, а... корпорацию Brunswick —

производителя лодки, за то, что она создала опасное судно без защитного кожуха на винте.

Другая история: в 2006 году двух женщин смыло с борта буксировщика MasterCraft, и они попали под винты, при этом одна серьезно повредила лицо. Ей назначили выплату \$ 30,9 млн после того, как суд признал MasterCraft виновной на 80%, невзирая на перегрузку лодки.

В третьем случае пять человек погибли, когда перегруженный Crownline 225 BR (14 пассажиров!) на скорости врезался в буксир. Водитель катера много выпил и передал управление неопытному человеку. Судья постановил, что верфь создала небезопасную лодку, так как при максимальной загрузке сидящие в носовом кокпите пять человек закрывают обзор рулевому.

Не спорю, все эти происшествия ужасны. Но вынесенные судом решения идут гораздо дальше выплат компенсаций пострадавшим — они влияют на будущие судебные решения и даже на правила постройки судов и функционирование их систем.

Не приведут ли такие прецеденты к тому, что люди станут вести себя на воде еще более бездумно? Если они поймут, что всегда найдется «козел отпущения», то в будущем нас ждут серьезные проблемы.

МВУ РАССЛЕДОВАНИЕ

Тайное становится явным

Правда о торговле тиком

Этот идеальный для палубного покрытия материал может вызвать серьезные этические вопросы.

Почему тик используется в судостроении?

Его древесина невероятно долговечна, обладает хорошим сцеплением, прекрасно смотрится. Долговечность обеспечивают очень плотные и прямые волокна, а содержащиеся в них масла защищают древесину от грибов, термитов и агрессивных химических веществ. Тик также очень прочный и легко обрабатывается — прекрасные качества для материала.

Дорогой ли тик?

Да. Взгляните на недавние тест-драйвы в МВУ, где приведена стоимость тикового покрытия палуб. Например, на Fairline Targa Gran Turismo это обойдется в дополнительные £ 17 360. На Gulf Craft Majesty 56, о котором мы писали ранее, тик в кокпите, боковых проходах и на купальной платформе будет стоить £ 11 000.

Где тик произрастает?

Общепризнанно, что самый лучший для судостроения тик растет в Бирме, однако есть и другие источники, например, в Таиланде, Малайзии, Индонезии, Индии и на Филиппинах.

Разве против Бирмы не действуют экономические санкции?

В 2007 году в ответ на жесткие репрессии со стороны правящей в Бирме военной хунты в отношении демократически настроенных демонстрантов Евросоюз ввел санкции на импорт драгоценных камней, некоторых металлов, а также изделий из древесины. Недавно они были пересмотрены и обновлены.

Так все же можно ли импортировать оттуда тик?

Действующие законы не слишком эффективны: есть лазейка, которая позволяет Бирме экспортировать тик в третьи страны, где его «отмывают» и пересылают на западные рынки. Достоверный источник в яхтенной индустрии, просивший не раскрывать его имя, сообщил о распространенной практике отправки тика из Бирмы в такие страны, как Китай, Индия и Сингапур. После распиловки древесины они заявляют, что являются



Невзирая на санкции, тик экспортируют в бревнах, и бирманские лесопилки в убытке

страной происхождения товара, так как тик был значительно переработан на их территории. Некоторые организации вроде Burma Campaign полагают, что дело можно передать в суд, если достоверно известно об импорте бирманского тика, но мы не нашли этому подтверждение. Наши запросы министру иностранных дел Великобритании Джереми Брауну остались без ответа. Поскольку отсутствует эффективная система отслеживания, шанс, что кто-то понесет за это ответственность, невелик. Деревообрабатывающие компании все еще продают запасы тика, накопленные до введения санкций, что отчасти объясняет непрерывные поставки бирманского дерева.

Влияют ли санкции в отношении экспорта тика на жителей Бирмы?

Несомненно, однако не так, как вы могли бы подумать. Поскольку тик, невзирая на санкции, экспортируют на распиловку в бревнах, бирманские лесопилки потеряли заказы и даже начали призывать к отмене запретов. Но, что хуже всего, тиковые леса контролирует правящая военная хунта, а, значит, вырученные средства идут прямым ходом в карман элите, помогая сохранять этот контроль.

Кто в итоге использует тик из Бирмы?

На этот вопрос трудно ответить: все предпочитают молчать про источники используемого тика. По информации British Marine Federation, по закону

верфи обязаны проявлять осмотрительность при закупке тика и проверять его легальность. Но, как и в других похожих случаях, решение остается за покупателем. Если люди перестанут покупать бирманский тик, производители тоже поостерегутся.

Все так плохо?

Всего нет. Пока еще медленными темпами, но отказ от бирманского тика в Англии набирает обороты, и поставщики не прекращают поиск новых источников ценной древесины. Один из крупнейших импортеров и дистрибьюторов — британская компания Timbermet — заявила о прекращении складирования бирманского тика, даже если просто возникли подозрения, что на поступивших досках изменена маркировка. По словам представителя Timbermet Саймона Круса, компания нашла альтернативные источники древесины, которые смогут заменить бирманский тик; британские судостроители также активно ищут тик из других стран.

Используют ли верфи другие материалы?

Одна из самых сознательных в отношении тика верфей — Windy, Норвегия. В качестве альтернативы для своих лодок они предлагают кебону (модифицированная древесина распространенных лиственных пород. — Прим. ред.) или сертифицированный тик с плантаций. Эти судостроители публично отвернулись от бирманского тика из-за политической ситуации и работают в тесном сотрудничестве с норвежскими природоохранными организациями. Но для многих других верфей вряд ли что-то сможет заменить тик на палубах; к сожалению, бирманская древесина пока лучшая из доступных. Однако есть надежда, что скоро на рынке появится другой источник, который сможет конкурировать с Бирмой. В конце концов, в продаже много синтетического тика, который становится все лучше и лучше, а главное — его намного легче чистить! МВУ

ЗА ✓

- Тик хорошо смотрится, долговечен и легко обрабатывается — прекрасная древесина для судов
- Закон обязывает британских судостроителей контролировать происхождение закупаемого тика
- Активно предпринимаются попытки вывести на рынок альтернативный источник тика, способный конкурировать с бирманским

ПРОТИВ ✗

- В Европу все еще импортируют большое количество тика из Бирмы, при этом маркировка указывает на другие страны происхождения
- Санкции на запрет экспорта тика неэффективны и плохо приводятся в исполнение
- Большая часть доходов от продажи тика расходуется по карманам представителей деспотического военного режима

ВАШЕ РЕШЕНИЕ

Советуют эксперты и читатели МВУ

ЯКОРЬ ЗА БОРТОМ

Как поступить, если ваша якорная цепь ушла на дно вместе с якорем



ПРОБЛЕМА

Вы с супругой на своем 45-футовом круизере решили встать на якорь у побережья, на глубине около пяти метров. Вы остановили судно, ваша жена начала опускать якорь с помощью электрической лебедки в носу, а ветер с берега медленно, но верно сносит лодку от места, в открытое море. Внезапно грохот цепи прекращается, а по крику с носовой палубы вы понимаете, что ее конец открепился от гака жвака-галса в цепном ящике — и якорь вместе с цепью оказался на дне. У вас есть еще один якорь в динги, но он весит всего два килограмма и не сможет удержать 45-футовую лодку. Как вы поступите?

СОВЕДУЮТ ЧИТАТЕЛИ МВУ:

ДАКА: Подвяжите к маленькому якорю старый кранец и бросьте его за борт, чтобы пометить место, где утопил якорь. Пришвартуйтесь к другому судну и дождитесь малой воды, когда можно будет нырнуть за цепью, или попробуйте поднять ее с помощью магнита Sea Searcher.

jpd85: Сделайте так, как описано выше, но не забудьте как можно скорее

записать координаты по GPS, чтобы начать поиск с этой точки.

jfm: Отмените высадку на берег и отметьте точку с помощью GPS. Дождитесь отлива и вернитесь сюда на машине или пешком, чтобы поднять якорь с помощью крюка или магнита. Если глубина позволяет, можно нырнуть и подвязать к нему конец, а если не справитесь сами, то можно нанять аквалангиста. Другой вариант — просто купить новый якорь, поскольку услуги аквалангиста могут оказаться сопоставимыми с ним по стоимости.

Firefly625: Мы потеряли якорь на прошлых выходных, и я просто продолжил движение по маршруту, а в первой же марине приобрел новый. Вместе с вертлюгом он обошелся мне

в £ 60, и для установки понадобилось всего несколько минут. В качестве запасного у меня всегда с собой 7,5-килограммовый якорь-кошка.

epervier: Забудьте про якорь, его больше нет. Никто не собирается нырять за ним за борт, если только там не молочко-теплая и кристально чистая вода. Запомните этот урок и проверьте, надежно ли прикреплена к корпусу цепь нового якоря! Обязательно используйте поводок из веревки между рылом и цепью в якорном рундуке, чтобы иметь возможность обрубить якорь в чрезвычайной ситуации.

EugeneR: Я бы попытался обнаружить якорь с помощью эхолота и определить, где и как лежит цепь, прежде чем пытаться подцепить ее.

Powerskipper: С нами такое случилось. Мы отметили точку кнопкой «Человек за бортом», затем подвязали конец с якорем от тендера к носу лодки и пошли к этому месту кормой по направлению к берегу (чтобы не намотать веревку на винты). С пятой попытки нам удалось зацепить цепь и поднять якорь на борт вручную.

МНЕНИЕ МВУ:

Замена якоря с цепью на 45-футовике может стоить порядка £ 400, даже если поблизости есть магазин со всем необходимым. Поэтому есть смысл потратить хоть сколько-то времени и попытаться поднять якорь. Опыт наших читателей говорит, что это вполне реально. Если вы успели быстро нажать кнопку «Человек за бортом» на GPS-приемнике, то найти неподвижный объект вроде якоря будет намного легче, чем упавшего в воду пассажира. К тому же современные эхолоты с высоким разрешением, скорее всего, смогут «увидеть» цепь на дне. Однако самым эффективным способом, вероятно, будет траление упущенной за борт цепи другим якорем в перпендикулярном к ней направлении. **МВУ**

Мы отметили точку, нажав на GPS-приемнике кнопку «Человек за бортом», затем привязали конец к якорю от тендера. С пятой попытки нам удалось зацепить цепь и поднять упущенный якорь на борт вручную

ЗНАНИЯМВУ

Мы знаем ответы на все вопросы

СТРИЖЕМ БОРОДУ

Незаменимая защита винта или лишняя деталь, повышающая сопротивление и увеличивающая расход топлива? Разбираемся с тонкостями устройств для разрезания намотавшихся на винт веревок.

Текст Питер Каплен



Устройства (ножи) для срезания намотавшихся на винт концов, водорослей и других мягких объектов используются в яхтинге уже около 30 лет. Они устанавливаются на гребной вал непосредственно перед винтом и теоретически должны перерезать веревки, рыбацкие сети и длинные водоросли, прежде чем они попадут на винт и тот потеряет эффективность или окажется полностью заблокированным.

Зачем мне нужны разрезатели веревок?

Решение об установке ножей на вал обычно зависит от акватории, где вы планируете ходить. Ножи — один из инструментов, помогающих капитану защититься от плавающих на поверхности предметов, снижающих вероятность того, что судно в море потеряет способность двигаться. Однако ножи не являются панацеей. Если вы путешествуете в замусоренных водах и часто сталкиваетесь с проблемой намотавшихся на винт объектов, то лучше озаботиться установкой ножей. Но многие яхтсмены попадают в такие ситуации крайне редко и не видят смысла тратить деньги на эти устройства.

Какие виды ножей существуют и как они работают?

Есть два типа ножей: дисковые и работающие по принципу ножниц. У последних имеются два лезвия, одно из которых закреплено на неподвижном диске, а другое — на вращающемся; они разрезают все, что попадает между ними. У дисковых ножей работает остро заточенный край единственного вращающегося диска, разрушающий намотавшуюся на винт веревку на короткие куски, неспособные помешать вращению лопастей.

Какой из типов лучше?

Существует множество способов, которыми объект способен



Если вы налетели на большой кусок рыбацкой сети, то ножи любого типа окажутся бессильны



Дисковый нож Proprotector



«Ножницы» Stripper



Оба типа хорошо справляются с мелким мусором, но в сложной ситуации «ножницы» предпочтительнее

«Ножницы» стоят от £ 300 до £ 1700 в зависимости от диаметра вала, а цена дисковых ножей начинается с £ 140 и доходит до £ 540

намотаться на винт, поэтому однозначного ответа насчет самых надежных ножей нет. «Ножницы» определенно режут лучше, но бывает, что у них отламываются лезвия, а неподвижный диск вырывается из гнезда, когда нагрузка слишком велика, например, при намотавшейся рыбацкой сети. У дисковых ножей нет неподвижных частей, которые можно

повредить, но режут они менее эффективно.

Насколько хорошо ножи справляются с задачей?

Ножи обоих типов обычно неплохо справляются с концами небольшого диаметра, фрагментами полиэтиленовых мешков и маленькими кусками сетей. «Ножницы» лучше для борьбы с мелким мусором, но и дисковые модели тут бесполезны. И те и другие хорошо работают до определенного момента, пока винт не запутается слишком сильно. У меня было такое с «ножницами», когда в устье Темзы я наехал на 8-метровый кусок выброшенной рыбацкой сети. Сеть моментально остановила 300-сильный двигатель лодки. К счастью, мне удалось выйти на пляж Мэргэйт Сэнд и срезать «бороду» вручную, а позже выяснилось, что неподвижный диск с лезвием вырвало из посадочного места.

В этой конкретной ситуации не помог бы никакой нож, так как сеть

была настолько большая, что двигатель создал чрезмерно высокую нагрузку для крепящих неподвижную часть ножа трех 8-миллиметровых винтов.

Если ли концы, с которыми ножи не могут справиться?

Кроме неспособности перерезать большое количество намотавшихся сетей или веревок, ножи ничего не могут поделать с тросами и цепями, и при встрече с такими объектами риск потерять неподвижную часть ножа многократно увеличивается.

Как узнать, сработал ли нож?

Если лодка хорошо идет, а двигатели развивают максимальные обороты, то можно считать, что винты чистые. Однако сказать точно, сработали эти ножи или вы просто удачно миновали веревку, невозможно. Но если обороты внезапно упали и появилась постоянная вибрация на ходу, можете быть уверены, что ножи не сработали.

Где их устанавливают?

Ножи обоих типов ставят прямо перед винтом на гребной вал, где должно быть свободное место между ступицей винта и кронштейном вала, причем «ножницам» обычно требуется больше пространства, чем дисковым ножам.



«Ножницы» можно устанавливать на приводы парусных яхт



В замусоренных акваториях ножи могут очень выручить, иначе придется нанимать водолаза или самому лезть в воду



Комплект для установки дискового ножа: у всех винтов шлицы под шестигранные ключи



Для установки этого ножа потребуется снять винт

Падение скорости трудно предсказать. На некоторых лодках оно практически не ощущается, тогда как другие могут легко потерять два узла

Подвержены ли ножи коррозии или, что еще хуже, не становятся ли ее причиной?

Поскольку все доступные сегодня ножи изготавливают из морской нержавеющей стали (марка 316), они совместимы со стальными валами и не вызовут проблем с коррозией. Поскольку масса бронзового винта многократно превышает массу ножа, коррозионная нагрузка на винт будет минимальной. Разумеется, ножи, как и вал с винтом, в любом случае должны быть соединены с анодом. Что касается валов из бронзы, коррозия может иметь место, но опять же из-за большой разницы в массе ножа и вала она будет незначительной.

Ножи можно ставить только на валы?

Да, поскольку они разрабатывались, в первую очередь, для валов, которые трудно очистить, если и на винт намотался мусор. Тем не менее производители «ножниц» предлагают использовать их продукцию на приводах парусных

яхт (sail-drive), которые без участия водолаза или подъема на поверхность освободить тоже весьма затруднительно. Поэтому одно из важных преимуществ поворотных колонок заключается в том, что их можно поднять и получить легкий доступ к винтам.

Как влияют ножи на динамические характеристики судна?

Мнение о значительной величине создаваемого ножами дополнительного сопротивления и турбулизации натекающего на винты потока, снижающей их КПД, следует отнести к категории анекдотов. На некоторых лодках падение скорости практически не ощущается, тогда как другие могут терять два и более узла.

Почему ножами пользуются так мало судовладельцев?

К сожалению, предсказать падение скорости от ножей трудно. Хорошо, если оно невелико, но для многих из нас потеря двух узлов на крейсерском режиме уже очень

заметна, поскольку она напрямую выражается в стоимости потраченного топлива. На типичной 50-футовой флайбриджной яхте, используемой 70 часов в год, эти два узла могут добавить к расходам на горючее £ 1000.

Кроме того, надо принимать в расчет и стоимость самих ножей. «Ножницы» ощутимо дороже дисковых и стоят от £ 300 до £ 1700 в зависимости от диаметра вала и количества лезвий. Цена на дисковые ножи тоже зависит от диаметра вала, начинается от £ 140 и доходит до £ 540. А ведь на большинстве лодок вал не один.

Можно ли установить ножи самостоятельно?

Здесь все полностью зависит от вашего практического опыта и желания что-то делать своими

Дисковые модели ставятся очень легко, а «ножницы» требуют больших навыков. Но если вы ходите в замусоренных акваториях, ножи стоит иметь

руками. Дисковые модели ставятся очень легко: обычно нужно лишь соединить винтами две половинки ножа вокруг вала и просверлить в нем неглубокое отверстие для крепежного винта с утопленным шлицем под шестигранный ключ, предупреждающего проворачивание. В случае с «ножницами» понадобится больше навыков, поскольку неподвижную часть необходимо прикрепить к кронштейну вала, что потребует аккуратного сверления трех или более отверстий нужной глубины с последующим нарезанием резьбы в каждом из них.

Если я все же решу ставить ножи сам, как это сделать?

Во-первых, — это справедливо для обоих типов ножей — необходимо выяснить их размер, который может выражаться в миллиметрах или дюймах. Например, нож диаметром 25 мм не встанет на вал диаметром один дюйм. Затем нужно определить, хватит ли места для ножа между винтом и кронштейном вала. Большинство производителей ножей предлагают прокладки различной толщины, которые можно поставить между фланцами редуктора и вала, чтобы дальше выдвинуть вал и обеспечить необходимое расстояние. Но прежде

чем делать это, проверьте, достаточен ли зазор между концом гайки-обтекателя винта и рулем и позволит ли он выдвинуть вал. При расчетах расстояния между винтом и кронштейном необходимо учесть, что под нагрузкой вал может сдвигаться вперед; иначе нож может оказаться зажатым между винтом и кронштейном. Другой критический фактор, который особенно важен для установленных под большим углом валов, — зазор между лопастями винта в их верхнем положении и пером руля. Если зазор недостаточен, это скажется на характере обтекания винта и его КПД гораздо более негативно, нежели сами ножи.

Если вы предпочли дисковую модель, то для небольших валов доступны две разновидности: цельные и раздельные. Для установки цельных ножей необходимо снимать винт, а раздельные этого не требуют. При выборе «ножниц» обязательно учитывать количество лезвий. Для винтов с тремя лопастями требуются ножи с тремя лезвиями, причем их положение должно соответствовать друг другу. Если лопастей две, то и лезвий нужно два, а если четыре, то можно выбирать между ножами с двумя или четырьмя лезвиями.

Кто производит ножи?

Пожалуй, наиболее известными производителями «ножниц» в Великобритании считаются Ambassador Marine Stripper и Harold Hayles Spurs. Обе компании давно работают на яхтенном рынке. Обещают справиться с обычными для этого типа ножей проблемами и новые «ножницы» Gators. Производитель заявляет, что за счет обратного вращения лезвия захватывают веревку и не дают ей наматываться дальше, предотвращая блокирование винта.

Что касается дисковых ножей, то на рынке наиболее популярны Proprotector, тогда как компания R&D Marine, которая славится своими валами и соединительными муфтами, предлагает немного другую модель. В отличие от системы R&D Marine и Proprotector, ножи Plastimo TwinFast используют пилообразные диски с зазубренными, а не просто острыми краями.

Где можно получить дополнительную информацию?

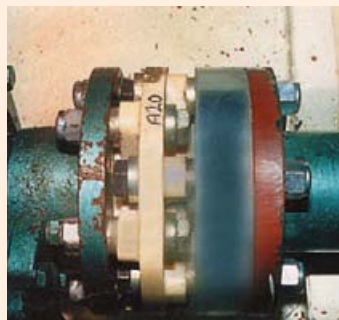
Британский журнал Motor Boat Monthly в январе 2009 года провел сравнительный тест большинства упомянутых здесь ножей. Кроме того, вы можете посмотреть видео на сайте YBW.com, где приведены фрагменты этого теста. Информации из этих двух источников достаточно, чтобы сделать осознанный выбор ножа, наиболее подходящего для вашей лодки и региона плавания. **MVU**

ИНСТРУКЦИЯ ПО УСТАНОВКЕ

«НОЖНИЦЫ»



Типовой набор деталей для установки ножа (в этом случае Ambassador Marine Stripper)



Прокладка перед валом позволяет высвободить необходимое для установки ножа место



Вращающаяся часть собирается вместе с нейлоновым подшипником



В кронштейне вала сверлятся отверстия



Неподвижная часть ножиц привинчивается к кронштейну

ДИСКОВЫЕ НОЖИ



Типичный дисковый нож (на примере Proprotector)



Половинки ножа собирают на валу, керном ставится отметка для высверливания отверстия



Половинки снимаются, сверлится неглубокое отверстие



Все части собираются вместе и закрепляются винтами

ПРОВЕРЕНО МВУ

Тестируем яхтенное оборудование и снаряжение

Пневматические кранцы FenderMatic

Стоимость € 32 000 за систему из 8 кранцев

На выставке в Каннах нам встретилась интересная техническая новинка — система пневматических кранцев FenderMatic. Задумка одновременно простая и гениальная: в полом фальшборте или под главной палубой монтируются компрессоры и карманы для надувных кранцев, где те хранятся сдутыми в походном состоянии. Когда приходит время швартоваться, капитан с помощью пульта дистанционного управления выбирает, какие кранцы и на какую высоту выпустить. Компрессоры нагнетают воздух в систему, за счет чего кранцы «вылезают» из карманов и надуваются, причем весь процесс занимает около двух минут.

По функциональности FenderMatic не уступает привычным кранцам: специальные разъемные шарниры позволяют им не только вращаться вокруг своей оси на крепких полиэфирных канатах, но и обеспечивают быструю замену при необходимости. Установить такую систему можно на судно от длиной от 15 м (модель Fender Slim), а верхняя размерная граница не установлена: здесь

и мегаяхты, и коммерческие суда. Понимая желание владельцев подбирать кранцы под цвет корпуса, производители предлагают семь расцветок прочных, износостойких и водонепроницаемых «носков», на которых к тому же можно вышить название судна. Компания вела разработку системы три с лишним года, и этим летом FenderMatic появилась на первой лодке. Надеемся, с нее не уволили кого-то из матросов из-за того, что работы при швартовке с FenderMatic в два раза меньше. **Антон Черкасов**

ИНТЕРНЕТ: www.fenderyacht.com



Дистанционное управление процессом

ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



Внешне эти кранцы почти не отличаются от обычных

Маска с HD-камерой

Стоимость £ 155

Scuba Series HD320 представляет собой маску для снорклинга и дайвинга со встроенной видеокамерой и позволяет записывать увиденное под водой без помощи рук. С ней вам не придется мучиться, пытаться правильно сфокусироваться, чтобы снять красивую рыбку или коралл. Кроме записи видео, камера в маске умеет делать обычные фотографии, а большие кнопки управления на корпусе маски обеспечивают удобное управление. Помимо всякого рода развлечений, это устройство будет полезным при осмотре днища и приводов лодки на воде. Полученные кадры можно показать специалистам и проанализировать на суше.

В комплект входит карта памяти MicroSD (4 Гб), а новых литиевых батареек (4xAAA) вам хватит на пару часов съемки. Максимальная заявленная глубина работы составляет 40 м, и качество видео

нас приятно удивило. Scuba Series HD320 — незаменимая вещь для дайверов и хорошая игрушка для всей семьи.

Производители также предлагают модель с широкоугольным объективом. **Чантал Борчиани**

ИНТЕРНЕТ:

www.liquidimageco.com

ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



Тележка Easy-Motor-Toter

Стоимость £ 159,50

Таскать подвесной мотор на спине — занятие, не самое полезное для здоровья. Положение спасает специальная тележка, позволяющая не только перевозить двигатели весом до 90 кг, но и удобно загружать их в автомобиль.

Easy-Motor-Toter входит в стандартные дверные проемы, имеет надувные колеса и легко идет по любому грунту. Конечно, чтобы перевозить мотор вместе с тележкой, вам понадобится вместительный багажник внедорожника, но зато продуманная конструкция позволяет погрузить мотор самому без особого риска получить травму позвоночника.

Для хранения тележки, безусловно, придется выделять дополнительное место, но, по сравнению с пользой от нее, это сущая мелочь. Если речь идет о моем любимом катере-RIB, то место я найду всегда.

Кроме того, вертикально закрепленный мотор не мешает под ногами и его удобно мыть, прежде чем убрать на хранение.

Габариты тележки: ширина 71 см, высота 130 см, диаметр надувных колес 33 см, диаметр вспомогательных колес 15,2 см. **Сью Годдард**

ИНТЕРНЕТ:

www.bhg-marine.co.uk



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



Тележка существенно облегчает транспортировку и погрузку подвесного мотора

ПОСЛЕ



ДО

Старые ручки с тросиками работали хорошо, но были слишком тугими

Новые рукоятки обеспечивают все преимущества электронного управления двигателями

Электронные рукоятки управления двигателями Glendinning SACTII

Стоимость £ 4643

Когда несколько лет назад мы приобрели почти новую Atlantic 42, она оправдала все наши ожидания, за исключением одного момента: на лодке не было электронного управления двигателями, а стояли обычные тросики. В принципе они неплохо работали, но на прошлой лодке мы имели опыт работы с электронным управлением и очень хотели поставить его сюда.

Нам поступали разные предложения от дилеров Volvo Penta по установке электронного управления на наши TAMD 63P, однако стоимость останавливала. До недавнего времени.

В итоге мы предстали перед выбором системы от разных производителей по более гуманным ценам, и, посоветовавшись со специалистами, определились: американская Glendinning Smart Actuator II.

Для установки нужны были два дня, но работа растянулась на три, поскольку мы решили одновременно провести ежегодное обслуживание моторов. Инженер дал нам краткие инструкции,

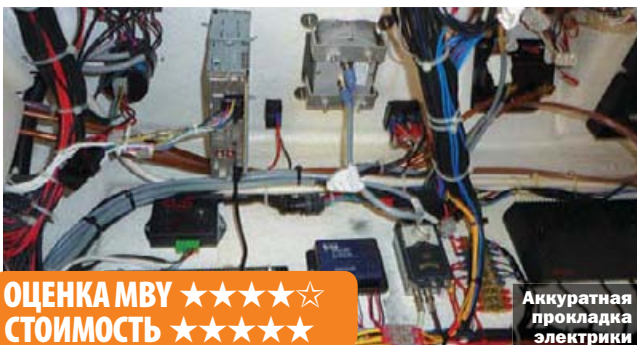
но даже не стал выходить в море для проверки, поскольку, по его словам, установка представляла собой «plug-and-play».

На пути к причалу я убедился, что проблем нет, рукоятки работали и до сих пор работают отлично.

Что мы получили за свои деньги? Во-первых, улучшилось маневрирование на малых ходах — теперь лодку можно подтолкнуть носом или кормой гораздо мягче и легче. Во-вторых, автоматическая синхронизация двигателей больше не требует манипуляций вручную. В-третьих, перемещать обе рукоятки одновременно по силам даже слабой женской руке.

Довольны ли мы обновкой? Мы просто счастливы! Весь процесс занял немного времени и вписался в наш бюджет. Включая работу и налоги, мы заплатили £ 7228 — может, это и не очень дешево, но оправдывает полученные удобства и безопасность. Майк Эмброуз

ИНТЕРФЕТ: www.glendinningprods.com



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

Аккуратная прокладка электрики



Тросики больше не нужны

ЛУЧШЕЕ:

водонепроницаемые часы

TISSOT SEA-TOUCH

В одной из топовых моделей Tissot реализован ряд запатентованных особенностей вроде двух часовых поясов, глубиномера, хронографа, термометра, вечного календаря, компаса и журнала погружений. Часы водонепроницаемы до 100 м и отлично смотрятся. Цена £ 670.

ИНТЕРФЕТ www.tissot.ch



ZODIAC OCEANAIRE

Замысловатые швейцарские дайверские часы с глубиной погружений 200 м выполнены в корпусе из нержавеющей стали, имеют резиновый ремешок, а подсветка позволяет считывать показания даже в полной темноте и на большой глубине. Цена £ 599.

ИНТЕРФЕТ: www.zodiacwatches.com



NAUTICA BFD 100

Спортивные функциональные часы с резиновым ремешком и дайверской стилистикой, включающей безель с большими цифрами и заметные флуоресцирующие часовые отметки. Максимальная глубина для них составляет 100 м, доступны различные цвета. Цена £ 150.

ИНТЕРФЕТ: www.nautica.com



C60 TRIDENT PRO

Эти достаточно симпатичные часы обладают водонепроницаемостью до 30 м, чего дайверам может быть недостаточно. При этом они выполнены в корпусе из морской нержавеющей стали с большим количеством флуоресцентных маркеров на циферблате и безеле. Кроме черной, доступна также расцветка хаки. Цена £ 365.

ИНТЕРФЕТ: www.christopherward-usa.com



BODY GLOVE

Недорогие прочные кварцевые часы в дайверском стиле с водонепроницаемостью до 200 м. Они имеют несъемный полиуретановый ремешок и выпускаются в черном, желтом и синем цвете. Цена £ 69.

ИНТЕРФЕТ: www.bodyglove.com





Выбираем поддержанную лодку

Круизер с флайбриджем: ОПТИМАЛЬНЫЙ ВЫБОР

Ищете семейный круизер с четырьмя каютами по приемлемой цене? Предлагаем рассмотреть несколько интересных вариантов

Найти круизер с флайбриджем, например, ценой менее £ 150 000 не так уж сложно. Пять минут в Интернете — и перед вами куча предложений. Однако отыскать среди них лодку, характеристики, состояние и цена которой заставят вас совершить покупку, уже не так просто. Поэтому

мы предлагаем вам обратить внимание на вторичный рынок — на модели с привлекательным соотношением цены и качества. В наш обзор попали три британские и одна французская лодка длиной от 36 до 47 футов; их возраст составил от незначительных шести до почтенных 22 лет.

Человеку, склоняющемуся, с одной стороны, к быстрым спортивным круизерам, а с другой —

к всепогодным лодкам переходного режима движения, для покупки флайбриджного круизера придется немного изменить мировоззрение. К счастью, старые модели отличаются теми важными практичными чертами, которыми в современных лодках часто жертвуют в угоду дизайну. Я предпочитаю отменное качество постройки и практичность, поэтому подобрал круизеры, на которых вы, ваша семья и, возможно, ваши

друзья со своими семьями сможете отправиться в интересные путешествия. Изучая предложения на сайтах брокеров, мне пришлось вспомнить все плюсы и минусы подобных лодок, виденных за последние пять лет. Выбирая модели, как для себя, я опасался, что недорогие (до £ 150 000) круизеры могут оказаться не слишком просторными, выглядеть убого и требовать к тому же изрядных денег на модернизацию. Однако все оказалось намного лучше: если потратить некоторое время на поиски, можно найти весьма интересные предложения. Я был в известной степени удивлен, что за такие деньги предлагается немало полезного объема внутри и приличный внешний вид. Кстати, некоторые лодки оказались в столь хорошем состоянии, что я даже задумался, а есть ли смысл впрямь покупать новые!



Цена
£139,950



ВАРИАНТ 1

Jeanneau Prestige 36

Продавец этой модели 2005 года за четыре сезона накачал на ней 400 моточасов. Как и многие другие яхтсмены, Кевин начал с открытой спортивной лодки, но потом на смену ей пришел флайбриджный круизер: северное лето скупо на погожие деньки, и количество выходов на открытом судне значительно сокращается. Теперь, по его словам, он даже не задумывается о каком-то другом типе лодок. Хотя Кевина и привлекает возможность пройтись с ветерком на 30 узлах (285-сильные Volvo Penta KAD300 это позволяют), большую часть времени он путешествует в водоизмещающем режиме, платя таким образом за топливо в три с лишним раза меньше.

Несколько раз он попадал в шторм, а однажды практически «нырнул» на лодке, когда ее нос ушел в огромную волну, накрывшую потом целиком судно. «Она просто выпрыгнула из воды и продолжила ход как ни в чем не бывало, — комментирует Кевин, — лишь вышла их стоя электрика кормового подруливающего устройства да в кладовку попала вода».

Эта модель Prestige отличается минималистским стилем, хорошей конструкцией и качеством постройки, только немного простоватая. Однако

шестилетняя лодка не ощущается старой по сравнению с другими судами, которые мы посмотрели. Безопасность на борту тоже на высоте благодаря боковому проходу шириной 30 см по левому борту, высокому ножному и прочному релингу по периметру. Кладовка здесь даже больше, чем на 43-футовом Fairline Sedan, а на флайбридж ведут не какие-то ступеньки, а солидный безопасный трап с удобными поручнями. Сам флайбридж не слишком большой — он ровно такой, какой можно сделать на лодке длиной 36 футов, но планировка у него удачная. Верхним постом управления удобно пользоваться, а через люк оттуда хорошо просматриваются кокпит и транец. С главного поста управления открывается хороший обзор через большие окна салона и дверь в кокпит.

На нижней палубе расположена вместительная каюта владельца с санузелом и двухместная гостевая каюта. Там же — компактный камбуз, а фильтры воды, калорифер и помпы можно обслуживать через палубный люк. Из-за широких боковых проходов салон узковат, но это компенсируется просторным кокпитом и широкой купальной платформой.

Кевин продемонстрировал нам, насколько эта широкая лодка с валами

Не затертый чистый тик в салоне



ДОСЬЕ

Тип Двухкаютный флайбриджный круизер с 4 койками
Год постройки 2005
Дизайн Jeanneau
Корпус Умеренной килеватости
Длина 36 ф (11,6 м)
Ширина 12 ф (3,84 м)
Осадка 3 ф (1,02 м)
Водоизмещение порожнем 7,8 т
Запас топлива 800 л
Запас воды 400 л
Максимальная скорость 32 узла
Запас хода 250 миль на 23 узлах



Находиться на палубе Prestige приятно и безопасно

легко управляется при поворотах и швартовке. «36-футовик можно пришвартовать практически везде», — поделился он с нами. Это отличная покупка для пары или молодой семьи,

которая хочет продлить свои путешествия, однако в течение длительного времени четырем взрослым пассажирам на борту может стать тесно.

Цена
£148,500



ВАРИАНТ 2

Princess 440

Мне уже доводилось тестировать Princess 420, поэтому я знал, чего ожидать от близкой модели 440. Тем не менее, попав на лодку, я удивился — сколько там места на борту! После более свежей, но меньшей по размерам Prestige 36 этот круизер предлагает заметно больше пространства за сравнимые деньги. Салон занимает практически всю ширину корпуса, однако по боковым проходам с высоким релингом еще удобно перемещаться. Когда мы в 1994 году тестировали Princess 440, то удивлялись, что верфи удалось поместить в 47-футовый корпус интерьер 60-футового судна. На борту три каюты: двухместная носовая и две в центральной части корпуса, два санузла, один из которых встроенный. Слегка утопленный подковообразный камбуз удачно расположен напротив поста управления, и там легко готовить на ходу. Состояние, отделка отобранной 17-летней лодки оказались на высоте. Владелец явно о ней заботился, о чем свидетельствовал превосходный тик в кокпите и на ступенях трапа на флайбридж. На обивке мебели не было следов износа, но, судя по необычному темному цвету, ее меняли какое-то время назад. Внутри судно не выглядело устаревшим, и полированный клен в отделке наглядно это демонстрировал.

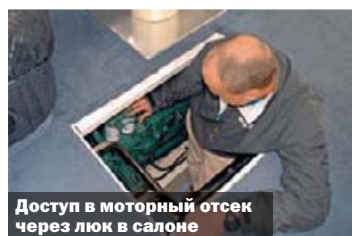
Верфь Princess всегда славилась практичностью, которая в случае этой

лодки очевидна. Напротив камбуза видишь люк глубокого вместительного рундука, куда можно спуститься по стальному трапу и держать там достаточно полезных в путешествии вещей. Другой люк в центре салона накрывает моторный отсек с двумя Volvo Penta TAMD72 по 430 л.с., которые достают практически до пайол. Проверить уровень масла нетрудно, однако более серьезные процедуры потребуют сдвинуть мебель и снять пайол. Генератор установлен в отдельной кладовке, и его обслуживать заметно легче.

Лодка, которую мы смотрели, отработала более 1000 моточасов. Недавно ее подвергли серьезному ремонту, и она походит еще не один год. Во время теста 18 лет назад Princess 440 с 425-сильными Caterpillar 3208 разогналась до 32 узлов, расход на 20 узлах составил 0,27 мили на литр. От моторов Volvo Penta TAMD72 стоит ожидать похожих результатов, но максимальная скорость, скорее всего, упадет на несколько узлов. Корпус, разработанный Бернардом Олесински, не устарел и мягко идет по высокой волне. Конечно, бортовая электроника архаична, но ее легко заменить на более совершенную. Для меня этот круизер стоит на первом месте благодаря трем каютам и хорошей отделке за эти деньги.



Салон с подковообразным диваном



Доступ в моторный отсек через люк в салоне



Одна из двух гостевых кают

ДОСЬЕ

Тип Трехкаютный флайбриджный круизер с 6 койками
Год постройки 1994
Дизайн Бернард Олесински
Корпус Умеренной килеватости
Длина 47 ф (14,44 м)
Ширина 13 ф (4,22 м)
Осадка 3 ф (1,02 м)
Водоизмещение порожнем 12,5 т
Запас топлива 1409 л
Запас воды 486 л
Максимальная скорость 32 узла (по тестам MBV в марте 1994 г.)
Запас хода 250 миль на 23 узлах



Цена
£109,950

ВАРИАНТ 3

Sealine Statesman 420

Sealine Statesman 420 — одна из незаслуженно забытых моделей, невысокая стоимость которой не отражает, насколько это хорошая лодка. Традиционно для Sealine в 43-футовом корпусе заключено много места, и за £ 110 000 это прекрасная покупка. Двух кают и двух санузлов (один встроенный) для четырех человек в путешествии вполне достаточно. Лично мне не очень нравятся лодки с камбузом на нижней палубе, как в этом случае. Я предпочитаю кухню наверху, поскольку она более универсальна и позволяет общаться во время приготовления пищи. Салон на этом круизере просторный, хорошо освещен благодаря большим дверям в кокпит, однако незакрепленный стол в плохую погоду может доставить неприятности. Пост управления приподнят над палубой, эргономичен, и оттуда открывается хороший обзор. Под кокпитом находится вместительная кладовка, а в моторный отсек можно попасть через люк в салоне.

Выбранная нами лодка имела два двигателя Volvo Penta TAMD67Ps (370 л.с.) с валами, тогда как Statesman 420 во время теста в феврале 1994 года была оснащена двумя TAMD62As по 320 л.с., которые разогнали ее до максимальных 26,5 узлов. Этот круизер с более мощными двигателями теоретически должен выдавать больше 28 узлов.

Однако его владелец Мик Джонси сообщил нам, что полностью загруженная лодка не развивает более 26 узлов; кстати, его жена не любит ходить быстрее 20 узлов, так что их все устраивает.

В прошлом у этой конкретной лодки была серьезная техническая проблема — сломался шатун. В итоге в 2006 году один из двигателей заменили. По слухам, у многих TAMD67P ранних выпусков были проблемы с шатунами из «мягкой стали». Узнав о нескольких похожих случаях, Мик продал проблемный двигатель кому-то, кто восстановил его. А Мик позже заменил шатуны второго мотора на новые из прочного сплава.

Когда механические ручки управления двигателями стали заедать, он поставил электронные, а также поменял электрику для подключения берегового питания и зарядки аккумуляторов, после того как они вышли из строя. Как и многие владельцы выпущенных в 1990-х годах лодок, он поступил благоразумно и обновил всю бортовую электронику.

Sealine Statesman 420 — первая лодка Мика, и он с удовольствием проводит выходные на воде с внуками. Боковые проходы оснащены высокими релингом, трап на флайбридж хоть и немного крутой, но имеет хорошие поручни, а сдвижной люк ходит туговато,



Удобный пост управления со штурманским столиком



Просторный и хорошо освещенный салон

ДОСЬЕ

Тип Двухкаютный флайбриджный круизер с 4 койками
Год постройки 1994
Дизайн Sealine
Корпус Умеренной килеватости
Длина 42 ф (13,08 м)
Ширина 13 ф (4,16 м)
Осадка 3 ф (0,90 м)
Водоизмещение порожнем 10,7 т
Запас топлива 1135 л
Запас воды 454 л
Максимальная скорость 26,5 узла (по тестам MBV в феврале 1994 г.)
Запас хода 200 миль на 22 узлах

но не упадет вам на голову. Корпус лодки вполне может справиться со штормящим морем, однако Мик никогда не ходил на ней в длительные путешествия. На борту много практичных деталей и достаточно

места, однако по сравнению с Princess и Fairline лодка выглядит намного проще. Но не забывайте про цену, которая почти на треть меньше, чем на Princess 440, и делает этот круизер выгодным приобретением.

Цена
£114,950



Рефит интерьеров включал перетяжку мягкой мебели



Каюта команды хорошо подойдет детям

ВАРИАНТ 4

Fairline Sedan 435

Такая лодка — редкость на рынке. Крис Бойл владеет ею с 2004 года и содержит в идеальном состоянии. Все 22 года — с даты постройки — за гелкоутом следили, и сейчас он в отличной форме, как и все детали из нержавеющей стали. Судно выглядит настолько свежим, что в «пробег» 1460 моточасов вернется с трудом. Крис много ходил по Средиземному морю в разных условиях и пришел к мнению, что Sedan 435 — отличная мореходная лодка. В хороший день со штилем два двигателя Volvo Penta TAMD71A (358 л.с.) способны разогнать ее до 27 узлов, однако экономичная крейсерская скорость, по опыту Криса, составляет 21–22 узла, когда расход держится на уровне 0,22 мили на литр. Тем не менее, учитывая цены на топливо, он старается больше ходить в водоизмещающем режиме. За прошедшие годы он столкнулся

лишь с одной серьезной проблемой: после 500 часов работы двигателя пробило топливопровод. В базовом варианте доступ в моторный отсек организован через квадратный 60-сантиметровый люк в салоне, а для серьезных работ требовалось снимать настил. Однако Крис переделал покрытие и сделал два больших люка на петлях. Также он добавил в салон еще один диванчик и заменил сиденья на посту управления новыми, с логотипом верфи. Все это вместе с плоской выдвижной телевизионной панелью и новым полированным столом придает интерьеру более современный вид. В носовой части салона палуба выстлана деревом, что, на мой взгляд, намного симпатичнее и практичнее ковра. Камбуз остался без изменений, а деревянная отделка все еще в отличном состоянии. Ближе к корме расположена

двухместная каюта команды со встроенным санузлом, а учитывая три гостевые каюты, этот круизер может принять на борт с ночевкой аж восемь человек. Единственный минус — за неимением прохода в транце, чтобы попасть на купальную платформу, придется пользоваться трапом.

Мастер-каюта со встроенным санузлом находится в носу, тогда как по бортам в центральной части корпуса расположены гостевые каюты (в одной из них есть санузел). Все они достаточно просторные и позволяют совершать длительные путешествия двум семьям — весомый плюс для лодки такой длины.

Устаревший внешний вид не дает судну соперничать с современными предложениями, однако ему, без сомнения, присуща необходимая практичность. Высокий реллинг и боковые проходы (почти 23 см) позволяют безопасно управляться с этой лодкой. За счет большой ширины корпуса в корме кокпит получился на удивление просторным и удобным.

ДОСЬЕ

- Тип** Трехкаютный флайбриджный круизер с 6 койками
- Год постройки** 1989
- Дизайн** Бернард Олесински
- Корпус** Умеренной килеватости
- Длина** 46 ф (14,10 м)
- Ширина** 13 ф (4,17 м)
- Осадка** 3 ф (0,99 м)
- Водоизмещение порожнем** 12,1 т
- Запас топлива** 1637 л
- Запас воды** 536 л
- Максимальная скорость** 25 узлов
- Запас хода** 240 миль на 20 узлах

Есть, правда, и некоторые компромиссы: кладовка не слишком велика, а на флайбридж приходится забираться по узким ступеням. Зато верхний пост управления расположен по центру флайбриджа, удобен для управления и оттуда хорошо видны оба борта. Он не так велик, как на Princess 440, но там приятно обедать. Это великолепный круизер, который мне неожиданно понравился. **IMBY**

Резюме

В этой подборке лодок я выделил Princess. Круизер в прекрасном состоянии, обладает множеством полезных деталей, обилием места для хранения и размещения — все, что нужно для семейных круизов. Его стоимость не превышает £ 150 000, а это четверть цены, которую просят сейчас за новый 44-футовый флайбриджный круизер. В случае с Sealine за свои деньги вы получаете немало, но положение

камбуза мне не очень нравится, а интерьеры лишены присущего другим английским лодкам стиля. Шестилетняя Jeanneau прекрасно подойдет тем, кто ищет современную лодку по приемлемой цене (£ 140 000), к тому же стоимость ее эксплуатации должна быть не очень высокой. Самой большой неожиданностью оказался для меня старый добрый Fairline. Пусть лодке уже 22 года, но недавний рефит интерьеров и идеальный внешний вид хорошо скрывают возраст. На мой взгляд,

старый дизайн придает ей более функциональный вид и нравится мне даже больше, чем некоторые современные предложения. Учитывая многочисленные модернизации и хороший уход, этот круизер может стать удачным приобретением. Как и в случае с Princess, у Sedan 435 четыре каюты и достаточно места для восьми человек. При стоимости £ 114 950 у меня бы осталась еще куча денег от выделенного бюджета £ 150 000, чтобы путешествовать в свое удовольствие.



С НАМИ ЛЕГКО!



VOLVO PENTA

www.volvopenta.ru



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

РЕКЛАМА

MARINETEK
SPB

Сделано в России

ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ПРИЧАЛЫ MARINETEK НА РЕКАХ, ОЗЕРАХ И ВОДОХРАНИЛИЩАХ

- Деревянные понтоны на пластиковых поплавках от 1 890 Евро*
- Деревянные понтоны на бетонных поплавках от 5 620 Евро*
- Бетонные понтоны от 10 000 Евро*
- Освещение, сервисные колонки, лестницы для купания, буи, швартовные пальцы, утки и кнехты



* Индивидуальные причалы включают понтон и переходный трап.
Указанная цена включает НДС. Условие поставки – склад в Санкт-Петербурге

ЗАО «Маринетек СПб»
Санкт-Петербург, Средний пр. 88
БЦ «Балтис Плаза», офис 335
Тел./факс (812) 438 777 8

RUSSIA@MARINETEK.NET
WWW.MARINETEK.NET

РЕКЛАМА

FLEXITEEK (ФЛЕКСИТИК) — палубное покрытие на основе поливинилхлорида, которое по внешнему виду идентично палубе, выполненной из тикового дерева.

WWW.BOATSHOP.RU

Яхтенный рынок России



Wellcraft Coastal 252

Год постройки **2007** Длина **7,41 м** Ширина **2,66 м**
Двигатель **2 x Yamaha F150** Цена **€ 70`000**



Larson Cabrio 274

Год постройки **2008** Длина **8,53** Ширина **2,59**
Двигатель **Volvo Penta 8.1 DP** Цена **€ 95`300**



Azure 279 Cuddy Cabin

Год постройки **2008** Длина **8,23** Ширина **2,54**
Двигатель **MerCruiser 8.1 MPI** Цена **€ 89`386**



Cruisers Yachts 330 Express

Год постройки **2008** Длина **10,8 м** Ширина **3,6 м**
Двигатель **Volvo Penta 2x320 л.с.** Цена **€ 166`580**

**Вы можете разместить
объявление о продаже
вашей яхты в журнале
Motor Boat & Yachting
на www.BOATSHOP.ru**



Finnmaster 76CA

Год постройки **2011** Длина **7,6** Ширина **2,7**
Двигатель **200 л.с.** Цена **€ 106`000**



Fairline Targa 40

Год постройки **2009** Длина **12,7** Ширина **3,7**
Цена **€ 201`040**



Rinker 270 Express Cruiser

Год постройки **2005** Длина **9,24 м** Ширина **2,46 м**
Двигатель **Volvo Penta 320 л.с.** Цена **€ 60`000**



Chaparral 310 Signature

Год постройки **2011** Длина **9,45** Ширина **3,05**
Двигатель **2 x Volvo Penta 5.0** Цена **€ 212`000**



Mainship -Trawler 40

Год постройки **2006** Длина **12,6 м** Ширина **4,32 м**
Двигатель **2 x Yanmar 240 л.с.** Цена **€ 270`000**



Supra Sports Launch 242

Год постройки **2010** Длина **7,3 м** Ширина **2,59 м**
Цена **€ 110`000**



Pedro Levanto 44

Год постройки **2008** Длина **13,4** Ширина **4,3**
Цена **€ 440`000**

Контактные данные продавцов и еще более **650 актуальных**
предложений о продаже смотрите на сайте www.BOATSHOP.ru

ATLANTIS | WE ARE OPEN



VERVE 36 | 38 | 40 | **44** | 48 | 50x4 | 54 | 58



+7 495 940 77 14
e-mail: atlantis-rus@yandex.ru
www.atlantisyachts.it

ATLANTIS
BY
AZIMUT | BENETTI



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



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



**ЛУЧШЕЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ
НА РЫНКЕ
550'000 €**

**СРОЧНАЯ ПРОДАЖА.
ЯХТА В ИДЕАЛЬНОМ
СОСТОЯНИИ**

Beneteau Swift Trawler 52

**Длина 17 м Ширина 4,9 м Год постройки 2009 Двигатели 2 x Volvo Penta D9 575 Мощность 2 x 575 л.с. Каюты 3
Топливный бак 4000 л Стоимость € 550'000 Яхта находится в Италии**



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 € 600'000**



Horizon Elegance 68

**Год постройки 2009 Длина 20,8 м Ширина 5,8 м
Двигатели 2 x MAN V12 1360 л.с.
Место стоянки Майорка, Испания Цена € 1'690'000**



Horizon Premier 135

**Год постройки 2009 Длина 41,15 м Ширина 7,98 м
Двигатели 2 x MTU 8V4000 M70 Мощность 2 x 1577 л.с.
Стабилизаторы Trac Гостевые каюты 7 Цена € 8'500'000**



Horizon Premier 148

**Год постройки 2012 Длина 45 м Ширина 8,83 м
Двигатели 2 x MTU 2V4000 M60 Мощность 2 x 1800 л.с.
Гостевые каюты 6 Цена на верфи € 20'000'000**

ГОТОВНОСТЬ МАРТ 2012

AQUATECHNICA

AZIMUT 55



Год	2007
Местонахождение	Юг Франции
Общая длина	17,51 м
Ширина:	4,75 м
Осадка:	1,23 м
Кают:	3 + 1
Двигатели:	2 x CAT C12, 715 л.с.
Моточасов:	350 м/ч
Цена:	590 000 €

WELLCRAFT 330



Год	2001
Местонахождение	Москва
Общая длина	10.1 м
Ширина:	3.53 м
Осадка:	0.84 м
Кают:	2
Двигатели:	2 x Mercruiser 6.2 MPI VD, 320 л.с.
Моточасов:	280 м/ч
Цена:	115 000 \$

AZIMUT 39



Год	2007
Местонахождение	Москва
Общая длина	12, 14 м
Ширина:	4,02 м
Осадка:	1,1 м
Кают:	2
Двигатели:	2 x Cummins QSB 5.9, 355 л.с.
Моточасов:	400 м/ч
Цена:	340 000 €

AZIMUT 50



Год	2009
Местонахождение	Кипр
Общая длина	15.54 м
Ширина:	4.72 м
Осадка:	1.21 м
Кают:	3 + 1
Двигатели:	2 x CAT C12, 715 л.с.
Моточасов:	350 м/ч
Цена:	550 000 €

AZIMUT 38



Год	2011 (Новая)
Местонахождение	Москва
Общая длина	12 м
Ширина:	3.80 м
Осадка:	1.12 м
Кают:	2
Двигатели:	2 x Cummins QSB 5.9, 355 л.с.
Моточасов:	0 м/ч
Цена:	610 000 € 550 000 €

AZIMUT 75



Год	2008
Местонахождение	Одесса
Общая длина	22.94 м
Ширина:	5.60 м
Осадка:	1.79 м
Кают:	4 + экипаж 3 чел
Двигатели:	2 x MAN V12 Common Rail, 1360 л.с.
Моточасов:	1 550 м/ч
Цена:	1 550 000 €

PRINCESS 54



Год	2006
Местонахождение	Москва
Общая длина	16, 57 м
Ширина:	4,57 м
Осадка:	1,27 м
Кают:	3
Двигатели:	2 x Volvo – Penta D9, 715 л.с.
Моточасов:	850 м/ч
Цена:	750 000 €

AZIMUT 43S



Год	2008
Местонахождение	Москва
Общая длина	13.37 м
Ширина:	4.22 м
Осадка:	1.20 м
Кают:	2
Двигатели:	2 x Volvo D6-370 IPS Diesel, 370 л.с.
Моточасов:	370 м/ч
Цена:	580 000 €

AZIMUT 48



Год	2011 (Новая)
Местонахождение	Москва
Общая длина	14,90 м
Ширина:	4,5 м
Осадка:	1,35 м
Кают:	3 + 1
Двигатели:	2 x Cummins QSB 8.3, 600 л.с.
Моточасов:	0 м/ч
Цена:	1 224 500 € 1 050 000 €



323

Длина 10.59 м
Ширина 3.23 м
Mercruiser 8.2
HO BRAVO 3
2•430 (Hp)



303

Длина 9.60 м
Ширина 3.02 м
Mercruiser 8.2
BRAVO 3
2•380 (Hp)



243

Длина 7.29 м
Ширина 2.59 м
Mercruiser 8.2
HO BRAVO 3
430 (Hp)



276

Длина 8.38 м
Ширина 2.59 м
Mercruiser 8.2
HO BRAVO 3
430 (Hp)



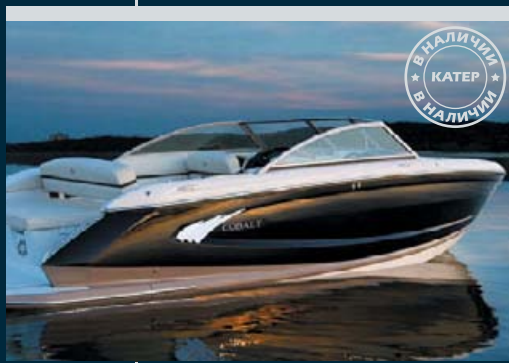
242

Длина 7.90 м
Ширина 2.59 м
Mercruiser 8.2
BRAVO 3
380 (Hp)



222

Длина 7.11 м
Ширина 2.59 м
377 Mercruiser
BRAVO 3
320 (Hp)



A25

Длина 7.77 м
Ширина 2.59 м
Mercruiser 8.2
HO BRAVO 3
430 (Hp)



200

Длина 5.90 м
Ширина 2.54 м
Mercruiser 4.2
BRAVO 3
220 (Hp)



230
WSS

Длина 7.31 м
Ширина 2.59 м
Mercruiser 8.2
HO BRAVO 3
430 (Hp)



Targa®

The 4×4 of the sea

Targa 42/44
безальтернативный выбор

**Морские внедорожники – непревзойденные
в своем классе**

«Targa 42/44»



«Targa 37»



«Targa 35»



«Targa 33»



«Targa 32»



«Targa 27»



«Targa 25»



«Targa 23»



HARDTOP  **MARINE**
St. Petersburg Russia 1998

Официальный дистрибьютор в России и странах СНГ.
Санкт-Петербург, тел. (901) 315-4578, (911) 743-4181
(921) 771-1779, факс (812) 421-1225
www.targaboats.ru, www.targa.fi, htmarine@mail.ru

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



IMPERIAL

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

Princess 95MY, 2009



Длина	29.42 м	Двигатель	MTU 16V 2000 M93
Ширина	7.06 м	Мощность	2 x 2434 л.с.
Осадка	1.83 м	Наработка	250 м.ч.
Каюты	4 + 1 crew	Стоимость	по запросу
Спальных мест	8 + 3 crew		

Яхта находится в Средиземноморье.

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.

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	1.150.000 EUR
Спальных мест	8		

Российский флаг. Яхта находится в России.

Timmerman 25M Exodus, 2010



Длина	25.65 м	Двигатель	2 X Caterpillar C7 DITA SCAC
Ширина	6.56 м	Мощность	2 X 315 л.с.
Осадка	1.64 м	Наработка	0 м.ч.
Каюты	4+2	Стоимость	3.750.000 EUR
Спальных мест	8+4 crew		

Российский флаг. Яхта находится в России.

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.

Azimut 68, 2001



Длина	21.6 м	Двигатель	2 X MAN D12
Ширина	5.40 м	Мощность	2 x 1050 л.с.
Осадка	1.45 м	Наработка	1300 м.ч.
Каюты	4 + 1 crew	Стоимость	1.000.000 USD
Спальных мест	8 + 2 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

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.

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 54, 2011

Длина	16.57 м	Двигатель	Volvo D13
Ширина	4.57 м	Мощность	2 x 900 л.с.
Осадка	1.27 м	Наработка	20 м.ч.
Каюты	4	Стоимость	907.000 GBP
Спальных мест	7		

Новая яхта. Находится в Плимуте.

Princess 50, 2009

Длина	15.37 м	Двигатель	Volvo D11-670
Ширина	4.57 м	Мощность	2 x 670 л.с.
Осадка	1.27 м	Наработка	250 м.ч.
Каюты	4	Стоимость	1.190.000 USD
Спальных мест	7		

Российский флаг. Яхта находится в России.

Pershing 50, 2005

Длина	15.83	Двигатель	MAN + ASD 11
Ширина	4.35 м	Мощность	2 x 900 л.с.
Осадка	1.3 м	Наработка	550 м.ч.
Каюты	3 + 1 crew	Стоимость	500.000 EUR
Спальных мест	6		

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	475.000 EUR
Спальных мест	4		

Российский флаг. Яхта находится в России.

N NORDMARINE

КОНСАЛТИНГ | ОЦЕНКА

BROKERAGE



300 ЛИТРОВ В МИНУТУ!

БОРИС ЛАШКОВ: *Операция по спасению моторной яхты, налетевшей на подводное препятствие, к счастью, увенчалась успехом*

В сентябре в Питере приключилась банальная история: моторная яхта наскочила на препятствие. Почему — вопрос отдельный, но стоит вспомнить операцию по спасению судна, в которой мне довелось принять участие.

В воскресенье вечером раздался звонок телефона: звонивший спокойно сообщал, что он... тонет. Не сам, конечно, а с лодкой длиной почти 19 м. В ответ я посоветовал спустить тендер, бросить лодку и двигаться в яхт-клуб. Минут через 15 — снова звонок, но в голосе уже слышалось волнение. Задав пару вопросов, я понял, что лодка сидит на ряже у форта Овручев. Но как она может при этом еще и тонуть?

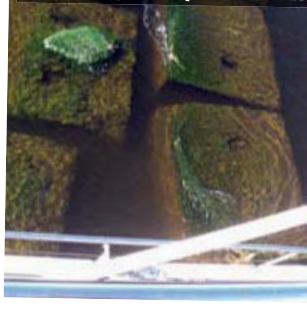
На заливе — штиль, и спустя 40 минут мы уже были на месте. Увиденное озадачило: на ходу выскочив на ряж (один из построенных еще в петровское время забитых камнями срубов, большую часть времени скрытых под водой), лодка зацепилась за него винто-рулевой группой и фактически повисла на «заборе», грустно опустив нос. Носовую каюту быстро заполняла вода, помпа производительностью 200 л/мин не справлялась: скорость поступления воды превышала 300 л/мин. Выручала таранная переборка: она сдерживала поток, не давая воде хода. Из-за дифферента нельзя было задействовать другие помпы на борту. Нос лодки довольно быстро погружался: у нас в запасе оставалось не больше часа, а при глубине 5 м вырисовывалась не веселая перспектива.

Из дополнительных средств на лодке обнаружилась только бытовая погружная помпа производительностью 50 л/ч. На нескольких судах, стоявших у причалов форта, тоже не нашлось ничего полезного. И тут, на наше счастье, подошла яхта, где имелась старая советская погружная помпа на 24В производительностью 300 л/ч. Это позволило нам перевести дух и подумать о дальнейшем.

Угроза затопления яхты отступила, но помпы «ели» электричество, которое давал генератор, потреблявший топливо, а оно было на исходе. Справится с ситуацией своими силами было нереально, и мы связались с МЧС. Звонок в региональный центр вызвал шквал ответных



Так выглядел ряж-вредитель с борта аварийной яхты



В процессе спасения яхты вода поднялась, судно удалось стащить назад и выровнять дифферент

с вопросами. В итоге к нам подошел... катер с двумя спасателями. Пригодилась и такая помощь: при ударе

о камни один из пассажиров повредил руку и был отправлен в больницу. А женщин и детей на тендере переправили на форт еще до нашего прибытия.

Пришел черед частной службы спасения. К нам направили RIB с мотопомпой, RIB с едой для женщин и детей и еще одну лодку для их эвакуации, судно метров 30 длиной, чтобы стащить яхту с камней. Мы было приободрились, но тут старенькая помпа встала, и яхта опять начала погружаться. 40 минут до подхода RIBа с мотопомпой показались долгими часами. Дальше — как у Высоцкого: «Пришел тягач, и там был трос, и там был врач...» Водолаз осмотрел повреждения, заткнул пробоину спасжилетом, помпа вмиг откачала воду, угроза затопления миновала... В финале дело свелось к плавкрану плюс паре дней работы: повреждения не были фатальными.

Уроки этой истории таковы. Все происходило хоть и ночью, но в штиль, в прямой видимости берега. Действия команды были правильными: спустили лодку, женщин и детей в спасжилетах отправили на берег. Но... При полном комплекте спасательного оборудования на лодке не оказалось ничего, что могло бы пригодиться для борьбы за живучесть! Практика показывает: пробоины чаще всего случаются в носовой части судна. Определить место не составляет труда, а имея пластырь шириной

Инструктаж экипажей яхт по действиям в аварийной ситуации должен стать обязательным

1–1,5 м, завести его под пробоину несложно двоим. В нашем случае при наличии пластыря было бы достаточно погружной помпы (24 В, 300–350 л/ч) с надежным кабелем — наша отказала из-за кабеля. Как вариант, можно держать на борту небольшую резервную мотопомпу. Чопы идут в комплекте почти с любой яхтой, но кто знает, где они лежат? Аварийное освещение — в лучшем случае один-два фонарика с севшими батарейками. Не помешают фонари подводные и для общего освещения: фара, стоящая где-нибудь повыше, облегчит работу на палубе. Ночью необходима пиротехника: наша яхта «сидела» в понятном месте, но с каждого подходившего судна донимали расспросами, где мы сидим. При попытке сдернуть яхту порвали все швартовы. Требуется буксирный конец и обвязка по периметру через все кнехты. У нас носовые кнехты победили швартовы, но будь последние окрепче, мы бы остались без кнехтов. Нужны носимые морские рации, чтобы во время работы на палубе поддерживать со спасателями связь — в рубку не набегаешься. Лично для себя я сделал вывод о необходимости комплектовать лодки всем перечисленным в «принудительном» порядке. Инструктаж также должен стать обязательным! **IMBY**

ОТРАЖЕНИЕ ИСТИНЫ



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



Реклама

Завораживающее сияние роскоши Miele

Серия кухонной техники Ice* от Миле – высочайшее произведение дизайнерского искусства. Все просто, никаких лишних акцентов. Здесь практически нет цвета, и в то же время каждый предмет приковывает взгляд своим совершенством. Словно кто-то решил заморозить эту красоту, чтобы она стала непреходящей. Холодная, строгая, минималистичная, она безупречно оттеняет уют и тепло вашего дома.

*Лед



☎ 8-800-200-2900 (для регионов, звонок бесплатный), (495) 745-8990 (для Москвы и Московской области)
www.miele.ru

* Все лучше и лучше

Miele
IMMER BESSER*