

MAGAZINE

PATH
VALLETTA

PATH

BALTIC 146

№ 1 (01) СЕНТЯБРЬ-ОКТАБРЬ 2022



4 673739 547007 2 2001



MANTERA^{BY} 5VE
Seaview residence * FIVE DEVELOPMENT

ДОМ КАК КУРОРТ.
ЖИЗНЬ КАК ОТПУСК
DELUXE^{**}-РЕЗИДЕНЦИИ.
СОЧИ



8 800 101 06 15



ФИНАНСИРОВАНИЕ
СТРОИТЕЛЬСТВА
АО «Банк ДОМ.РФ»

ЗАСТРОЙЩИК: ООО СЗ «СОЧИ-ПАРК ПЯТЬ ПЛЮС».
РАЗРЕШЕНИЯ НА СТРОИТЕЛЬСТВО: № RU-23-309-8346-2020
ОТ 23.11.2020 Г., № RU-23-309-8421-2021 ОТ 20.12.2021 Г.
ПРОЕКТНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ НА САЙТЕ НАШ.ДОМ.РФ.

* РЕЗИДЕНЦИИ С ВИДОМ НА МОРЕ ** ДЕ-ЛЮКС.



Флоренция, XVI век | первые лодки Picchiotti "Becolini" на реке Арно

PICCHIOTTI
SINCE 1575

THE ITALIAN SEA GROUP



НАСЛЕДИЕ
ТОЛЬКО ДЛЯ ДЖЕНТЛЬМЕНОВ

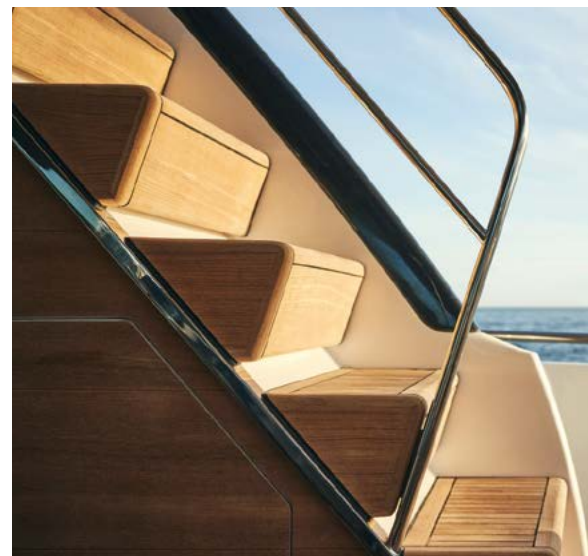



24 | 33 | 44 | 55 mt

в сотрудничестве с

M
YACHT MOMENTS®

LUCA DINI
DESIGN & ARCHITECTURE





СОЗДАЙТЕ
МЕЧТУ –
ОСТАЛЬНОЕ
ЗА НАМИ!



Узнайте больше на damenyachting.com

Amels 80

Встречайте новый знаковый образ, который определит будущее роскошного яхтинга.

Maxim Demidov

JEWELRY BRAND



Кольцо «Океан счастья»
Параиба Турмалин, 12,23 ct
Мозамбик

ПАРАИБА ТУРМАЛИН



WWW.MAXIM-DEMIDOV.RU

8-800-500-05-73

МОСКВА | Верхняя Сыромятническая, 2, ТЦ «Голден Гросс» | Пресненская набережная, 8/1. МФК «Город столиц»
ЕКАТЕРИНБУРГ | ул. Щорса, 29, ЮТЦ Golden Park | пл. Бахчиванджи, 1, Аэропорт Кольцово, терминал А
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ | Невский проспект, 44, Галерея бутиков «Гранд Палас»

Уникальные изделия с Параиба турмалином сопровождаются экспертным заключением от ведущих мировых геммологических лабораторий.







ISTANBUL
MONACO
FT LAUDERDALE

turquoiseyachts.com



56M | BLUE II

YOUR YACHT,
DESIGNED,
ENGINEERED,
CRAFTED
for
EXPLORATION
YOUR WORLD
of
DISCOVERY

TURQUOISE
YACHTS



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

Rose Damen (Роуз Дэмен), *Управляющий директор*

AMELS 

• РОЖДЕНИЕ ЗВЕЗДЫ •

AMELS 60



ДИЗАЙН ЭКСТЕРЬЕРА ОТ ESPEN ØINO (ЕСПЕН ØИНО)

У MAGAZINE



ПРИВЕТ, ДРУЗЬЯ!

Мне, как и вам, немного непривычно листать знакомый журнал... с незнакомым названием. Думаю, еще два-три выпуска — и привыкнем. Позади, в эпохе MBY Russia, осталось много хорошего, однако уверен, дальше нас ждет не меньше интересного. Именно поэтому, выбирая фотографию для обложки, мы остановились пусть не на самой новой, но весьма символичной яхте *Path*. Любой, даже самый длинный путь начинается с первого шага, и вот мы делаем его снова.

Приближается череда яхтенных выставок, и поскольку в этом году в Европу смогут попасть не все, мы с радостью беремся рассказать о том, что будет там происходить. Ведь в свете последних событий у журнала появилась еще одна важная миссия — сохранить интерес к яхтингу у тех, кто вынужден отложить путешествия и редко бывает на лодке. Сделаем то, что в наших силах, чтобы вам не пришлось однажды сказать: «Когда-то я был яхтсменом...»

**Антон Черкасов-Нисман,
главный редактор**



BENTLEY



Добро пожаловать в эксклюзивный мир
владельцев Bentley

Минимальный пробег, уникальная
стоимость, идеальное состояние,
подтвержденное нашими
специалистами

BENTLEY МОСКВА - ВОЛГОГРАДСКИЙ
АВИЛОН

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

СОДЕРЖАНИЕ

№ 1 (01) Сентябрь–Октябрь 2022

24 / НОВОСТИ

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

52 / ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ

Зарий Черняк: где «заканчиваются» круизеры и начинаются яхты?

Алексей Захаров: под какой флаг сегодня целесообразно «ставить» судно, находящееся за пределами России



56 / ИНТЕРВЬЮ

Татьяна Курбатова, представитель владельца при строительстве суперяхты **Baltic 146 Path**, — об особенностях этого парусника и этапах его создания

64 / ЕДЕМ НА MYS 2022

В поисках оптимального формата проведения выставки ее организаторы постоянно что-то усовершенствуют. Каким **Monaco Yacht Show** будет на этот раз?

70 / СУПЕРЯХТА XXI ВЕКА

История появления на свет яхты **Blue II** (Turquoise Yachts) так же необычна, как и она сама: эстетика труженика морей уживается в ней с «душой» классической моторной яхты



78 / LADY LENE ИЗ НИДЕРЛАНДОВ

Команда судостроителей, инженеров и дизайнеров немало потрудились, чтобы привести **Lady Lene** (Van der Valk) на пьедестал престижного конкурса **World Superyacht Awards**



86 / ОСТРОВА СОКРОВИЩ

Яхтинг на **Филиппинах** пока еще развит слабо, но если отправиться туда на собственной или чартерной яхте, путешествие будет запоминающимся

94 / ИНТЕРВЬЮ

Дафна д'Оффей, руководитель чартерного направления американского подразделения компании **Ocean Independence**, — о том, где сконцентрируется флот чартерных яхт предстоящей зимой и почему



BILGIN YACHTS

LUXURY REDEFINED AT SEA

86M BILGIN 282 READY FOR DELIVERY IN 2025



100 / MAJESTY 111

Яхту эмиратской компании **Gulf Craft**, строящуюся по новому проекту, покажут только в 2023 году, но она уже стала предметом для обсуждений специалистов и потенциальных заказчиков

104 / CLUBSWAN 80

My Song — первая лодка проекта ClubSwan 80, на основе которого планируются класс One Design и серия регат со своими правилами



110 / КРАСОТКА МИСС ВАНДЕРЛИ

Лимотендер, получивший имя главной героини культового фильма «Мальтийский сокол» — **Miss Wonderly**, внешне и функционально превосходит обычные тендеры. Рассказываем, почему



116 / РАЗРИСОВАННЫЕ ПРИНЦЫ

В XVII–XVIII веках возвращающиеся из кругосветных экспедиций мореплаватели привозили в Европу татуированных туземцев, и Старый Свет постепенно знакомился с «диким искусством» татуировки

124 / MÖVENPICK RESORT KUREDHIVARU

Семь идей, как разнообразно провести время на **Мальдивах**, чтобы все остались довольны



128 / ЖИЗНЬ В ПОИСКАХ САМОЦВЕТОВ

Основатель ювелирного дома **Maxim Demidov** с детства увлекается геммологией, знает об уникальных минералах практически все, но не перестает удивляться их многообразию и красоте

134 / ПАРУСА В МОДЕ

Яхтинг продолжает вдохновлять дизайнеров **одежды** на создание определенных фасонов и силуэтов



138 / ЮВЕЛИРНАЯ РАБОТА

В приемах итальянского архитектора Антонио Читтерио, который проектировал знаменитый петербургский отель **SO/ St. Petersburg**, узнается почерк Карло Фаберже



BASKRIN

Jewellery Company



**Серьги из белого золота
с бриллиантами
и танзанитами**

Белое золото
444 бриллианта, 2.85 карата
6 танзанитов «груша», 5 карат
2 танзанита «овал», 3.35 карата

www.baskrin.ru



140 / ТЫ УЗНАЕШЬ ЕЕ ИЗ ТЫСЯЧИ

Современные бизнес-леди в большинстве своем хорошо образованы и уверенно строят карьеру. А с новой коллекцией деловой одежды от **Raschini** они делают это еще и очень красиво



142 / КЛАССИКА ЖАНРА

В Доме текстиля **Togas** знают, как сделать дом или яхту уютной, чтобы туда непременно хотелось вернуться

144 / НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ ЖЕНЩИН

Врачи медицинского центра «СМ-Клиника» в Санкт-Петербурге — о «мужском подходе» к сохранению молодости и красоты

146 / НА ГОРИЗОНТЕ — КАННЫ

Модели, которые стоит посмотреть на **Cannes Yachting Festival** в сентябре: выбор редакции



156 / PRINCESS Y85

Британская верфь Princess Yachts обновила свою модель из линейки **Y-Class**. Разбираемся, что изменилось по сравнению с версией 2019 года

162 / ПУТЕШЕСТВИЕ НА HALLBERG-RASSY 48

Получив долгожданную яхту на верфи, владелец с небольшой командой отправился в **плавание** от берегов Скандинавии в Испанию



170 / НЕ ВСЁ ТО ЗОЛОТО, ЧТО ЭЛЕКТРО

Эксперты — о преимуществах и сдерживающих факторах перехода на электрические **подвесные моторы**

178 / PROYACHTING CUP


Серия регат, получившая официальный статус Кубка России в **классе J/70**, собрала в этом году многих титулованных яхтсменов, а по представительности и уровню конкуренции не уступает иному чемпионату мира

182 / КТО ЗА ШТУРВАЛОМ?

Что тормозит наступление эры беспилотных судов

CATAMARAN PIONEERS SINCE 2002

20
ANNIVERSARY
SUNREEF YACHTS

 Sunreef Yachts



SUNREEF EXPLORER LINE

ОТКРОЙТЕ ДЛЯ СЕБЯ ОКЕАНЫ

Sunreef Yachts | ул. Тарчице 6, 80-718 Гданьск, Польша | +48 693 920 325 | info@sunreef-yachts.com

www.sunreef-yachts.com



Official Dealer

Premium Yachts

T +7 495 741 00 03

T +7 903 363 77 07

E info@premiumyachts.ru

W premiumyachts.ru

Royal Yacht Club

Ленинградское шоссе дом 39, стр. 7

125212 Москва, Россия

CANNES
YACHTING
FESTIVAL

CHOOSE YOUR OWN COURSE



SIRENA YACHTS

www.sirenayachts.com

58 | 58 COUPE | 68 | **78** | 88 RPH



Y MAGAZINE / № 1 (01) СЕНТЯБРЬ—ОКТАБРЬ 2022

Учредитель и издатель: ООО «Мотор Боат Медиа»

Офис в Москве: Royal Yacht Club,
125212, Ленинградское ш., 39, стр. 6
+7 (495) 781-60-33, info@ymag.media

Редакция и офис в Санкт-Петербурге:

197198, Петровский пр., 14, к. 4
+7 (812) 617-01-11, info@ymag.media

РЕДАКЦИЯ

Генеральный директор Кристина Геннадьевна Щербина
+7 (921) 448-81-77, ks@ymag.media

Председатель редакционного совета Зарий Фролович Черняк

Главный редактор Антон Сергеевич Черкасов-Нисман

Арт-директор Кирилл Невоструев

Выпускающий редактор Екатерина Хлопкова

Редактор Иван Голубев

Корректор Александра Ларионова

ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ

Директор по рекламе Андрей Аханьков
+7 (495) 729-97-40, aa@ymag.media

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ

Авторы и колумнисты: Анна Аникина, Арина Вишневская,
Всеволод Гаврилов, Алексей Захаров, Алексей Кириллов,
Евгений Китаев, Екатерина Нестеренко, Михаил Романов,
Дмитрий Самойлов, Петр Шестаков

Иллюстраторы и фотографы: Джун Акулладор, Елена Артюхова,
Тамара Богатова, Карло Борленги, Кике Вальдеррама, Давиде
Вольпи, Стафано Гаттини, Михаил Грошев, Даниэль Зеттерстром,
Валерия Исаенко, Ева-Стина Кьеллман, Жиль Мартин-Раже,
Том ван Ооссанен, Дмитрий Самойлов, Михаил Смотров,
М. В. Станюкович, Алексей Стойда, Стюарт Пирс, Гийом Плиссон,
Джордж Эдвардс

РАСПРОСТРАНЕНИЕ И РАЗВИТИЕ

Руководитель выставочных проектов Дмитрий Макаров
+7 (921) 973-87-12, dm@ymag.media

Менеджер по PR и распространению Ирина Королева
+7 (931) 363-87-46, pr@ymag.media

ПОДПИСКА

Стоимость годовой подписки (6 номеров) 4800 руб.

Подписка осуществляется на сайте ymag.media

Цена свободная

Тираж 35 000 экземпляров

Обложка: Парусная яхта *Path*


Журнал подписан в печать 19.08.2022

ОТПЕЧАТАНО
В ТИПОГРАФИИ

**MAGNAT**

Санкт-Петербург, Морская наб., 17
+7 (812) 355-01-15

 @ymag.media

 @ymagmedia

WWW.YMAG.MEDIA



Все права защищены. Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций. Серия ПИ №ФС77-83707 от 26.07.2022 г. Мнение авторов может не совпадать с мнением редакции. Редакция не несет ответственности за содержание рекламы. Товары и услуги, рекламируемые в журнале, имеют соответствующие лицензии и сертификаты. Использование любых материалов издания возможно только после получения письменного согласия редакции. Цены на отдельные яхты, услуги, товары и дополнительное оборудование приведены на условиях приобретения в Европе, без учета налогов и пошлин Российской Федерации, если не указано обратное.

ЗАСТРОЙЩИКОВ МНОГО, ЭТАЛОН – ОДИН

59

городов
охватывает
сеть продаж

95

жилых комплексов
построено в Москве, МО
и Санкт-Петербурге.

35

лет на рынке
недвижимости

350 000

человек проживает
в домах
Группы «Эталон»

27

объектов
в продаже

7

регионов
присутствия

ЭТАЛОН





БОЛЬШАЯ И ЭКОЛОГИЧНАЯ

Успешно завершив второй этап ходовых испытаний, в свой первый поход на Средиземное море из Бремена отправилась *Blue* — новая 160-метровая суперяхта Lürssen.

Богатый набор новаторских технологий призван сделать судно максимально экологичным. Так, яхта оборудована дизель-электрической пропульсивной системой с высоким КПД, которую разработали инженеры конструкторского бюро Lürssen. В ее основе — два маршевых дизеля, сопряженных с гребными валами и винтами переменного шага. При этом независимые редукторы соединены с генераторами с переменной частотой вращения коленвала (система РТИ/РТО). Последние можно использовать для электродвижения на малых скоростях и выработки энергии, когда судно идет на крейсерской скорости под дизелями.

Кроме того, у *Blue* есть еще полностью электрический привод — поворотная днищевая колонка Azipod, питающаяся в том числе от генераторов РТИ/РТО. Совмещение валов и азиподов — довольно нестандартное решение, особенно в комбинации «2 + 1».

Чтобы свести к минимуму выбросы оксидов азота, а также максимально снизить уровень шума и вибрации, судно оснастили уникальной выхлопной системой с модулями нейтра-

лизации выходящих газов. Наконец, на борту предусмотрена мощная мембранная система фильтрации бытовых сточных вод, позволяющая очищать их до состояния питьевой воды.

Верфь приводит скупой перечень технических характеристик, не указывая количество кают, максимальную скорость и запас топлива, однако известно, что ее валовая вместимость составляет порядка 15 000 рег. т. По этому ключевому для крупных суперяхт параметру она лишь немногим уступает *Dilbar* (Lürssen, 2016), самой вместительной суперяхте в мире. Не удивительно, что *Blue* стала пятой в мировом рейтинге, второй наиболее крупной из всех построенных Lürssen (а также спущенных на воду в этом году или готовящихся к спуску).

Наружный и внутренний дизайн суперяхты создал Терренс Дисдейл, гранд-мастер яхтенной индустрии. Ученик легендарного Джона Банненберга, он приложил руку ко многим проектам Lürssen, включая *Al Salamah* (139 м, 1999), *Pelorus* (115 м, 2003) и *Topaz* (147 м, 2012).

Сейчас немецкая верфь завершает работу еще над несколькими не менее выразительными лодками: *Opera* (146 м), *Luminance* (145 м) и пока не получившим имя проектом 1601 (90 м). Их передадут владельцам до конца этого или в начале следующего года.





ВАС ЖДЕТ сюрприз

Этим летом на Мальдивских островах открылся курорт Alila Kothaifaru, который пополнил коллекцию из 20 бутик-отелей компании Alila Hotels and Resorts, являющейся частью Hyatt Hotels Corporation. Alila в переводе с санскрита означает «сюрприз».

В Alila Kothaifaru, как и в других отелях сети в Индии, Малайзии, Индонезии, Омане, Китае, США, можно познакомиться с богатой культурой региона, отдыхая при этом на лоне природы. Курорт находится на живописном атолле Раа и занимает площадь 11,2 га. Один из самых глубоких в архипелаге Мальдивских островов, атолл позволяет наблюдать за мантами, черепахами, китовыми акулами и другими обитателями подводного мира. Неподалеку находится биосферный заповедник ЮНЕСКО «Ханифару» и остров Ваадху, где в конце лета ночами можно полюбоваться свечением, вызванным скоплением морских светлячков. Это явление получило название «Море звезд».

В Alila Kothaifaru 80 пляжных и водных вилл с бассейнами и террасами, минималистичным дизайном с преобладанием светлых тонов в отделке. Sunset и Sunrise в названиях некоторых говорят сами за себя: такие виллы подойдут романтикам, любящим смотреть, как садится и встает солнце.

Рестораны и бары курорта обеспечат гостям незабываемый гастрономический опыт. К примеру, в Seasalt (тоже говорящее название) готовят блюда средиземноморской кухни, переосмысленные на ближневосточный лад. Особое внимание стоит обратить на рыбу, запеченную в соли. Идеальное место для вечерних посиделок — бар Mirus, где вас угостят напитками и закусками с использованием пряных трав, выращенных в собственном саду. Umami — ресторан в японском стиле, как и Yakitori Bar, а в кафе Pibati вам организуют легкие закуски, которые можно взять с собой на экскурсию или на пляж.

Утопающий в листве спа-комплекс Spa Alila предлагает авторские ритуалы красоты, в которых древние методы лечения сочетаются с применением современных уходовых средств. Желающие также могут заняться йогой на воздухе или посетить круглосуточный фитнес-центр.

Alila Kothaifaru организует круиз на традиционной лодке дони вокруг атолла с заездом на уединенную песчаную отмель, где находится ресторан The Shack. Это чудесное место для семейного пикника, барбекю на закате или романтического ужина при свечах под звездами. А юным путешественникам всегда рады в Play Alila, где разработаны познавательные занятия, арт-классы, игры на свежем воздухе и многое другое.



CODECASA

SHIPYARDS SINCE 1825 

info@codecasayachts.com codecasayachts.com



CODECASA 58

The perfect balance between shape and luxury



Уверенно И В СРОК

На верфи Heesen спустили на воду 55-метровую стальную моторную яхту *Reliance* («Уверенность»), известную как Project Gemini (YN 19755). Ее архитектурный дизайн разработали в Omega Architects. Фрэнк Лаупман изобразил четкие, лаконичные линии, придав яхте спортивный и решительный облик. Особенность компоновки — тендеры на фордеке; это планировочное решение позволило разместить на корме просторный «пляжный клуб» с прямым доступом к воде.

Начав строительство, верфь рисковала, поскольку покупатель появился только спустя 15 месяцев после начала работ. Несмотря на это инженеры Heesen смогли персонализировать ее под вкусы и стиль жизни заказчика. Изменения коснулись серого («акульего») цвета корпуса с высотой борта, достигающего до верхней палубы на значительной части длины, открывающегося окна в апартаментах владельца и др.

Reliance стала дебютом сотрудничества Heesen с бюро Luca Dini Design and Architecture: итальянские дизайнеры разработали внутреннее оформление, адаптировав его к предпочтениям владельца. Получился утонченный интерьер с использованием языка геометрического дизайна, изысканных материалов и привлекательных деталей.

У *Reliance* запатентованный корпус Fast Displacement (разработка бюро Van Oossanen) и два дизельных двигателя MTU 8V 4000 M63 по 1340 л.с., что дает яхте ход 15,5 узла с дальностью плавания 4500 миль на скорости 13 узлов. Передача заказчику запланирована на осень этого года.

Немного ранее Heesen завершила работу над 50-метровой суперяхтой *Book Ends* (Project Sapphire, YN 19850). Судно с корпусом из легкого сплава и обводами переходного типа на ходовых испытаниях развило скорость свыше 23 узлов. Одной из особенностей лодки является малая осадка (всего 2,15 м).

Владельцы яхты, американские яхтсмены Боб и Эми Бук, активно взаимодействовали с верфью на всех этапах проектирования и строительства, поэтому планировка палуб и отделка помещений их максимально удовлетворили. Примечательно, что это уже 18-я их яхта с таким названием (предыдущей была 47-метровая стальная Heesen Project Ruya, 2017). Несмотря на пандемию, Heesen Yachts сумела закончить судно в срок, не выходя за рамки бюджета и не снижая планку качества.





CANALI

Новая коллекция Осень/Зима 22-23

Невский проспект, 141

+7 812 775-14-14

bronkafashion.ru



NFT-путешествие НА «ЛАМБОРГИНИ»

8 августа Automobili Lamborghini совместно с партнерами — NFT PRO™ и INVNT — на nft.lamborghini.com запустила кампанию, благодаря которой каждый желающий сможет отправиться в захватывающее цифровое путешествие на автомобилях культовой марки.

Ежемесячно, до марта 2023 года включительно, в течение четырех дней в Сети будут появляться коллекционные NFT: четыре нелимитированных стоимостью \$ 193,3 и одно редкое (всего 63 экз.) за \$ 1963 (1963-й — год основания Lamborghini). Спустя 24 часа, словно сторис из Инстаграма, NFT исчезнет. Смысл увлекательной игры в том, чтобы

собрать всю коллекцию и сложить пазл, который откроет доступ к эксклюзивному изображению Lamborghini, естественно, до поры засекреченному. За три NFT неограниченной серии участник получает серебряный фрагмент пазла; тот же, кто раскошелится на «лимит», овладеет золотой частью головоломки.

За участие в этой серебряно-золотой «лихорадке» также полагаются памятные цифровые обои для мобильных устройств и компьютеров, VIP-тур по штаб-квартире Lamborghini и прочие бонусы, в зависимости от вашей активности и сделанных вложений.



ВЕСЬ МИР У ЕЁ НОГ
LADY LENE ВЫИГРЫВАЕТ НАГРАДУ

Полностью кастомная 34-метровая яхта Lady Lene получила престижную награду Judges Commendation в рамках премии World Superyacht Awards 2022.
Сказочный интерьер от Карлы Гильхем действительно впечатлил жюри, как и элегантные линии экстерьера от Гвидо де Грута.



VAN DER VALK
EXPLORER

Связаться с нами можно по телефону +31 651703199 | Более подробная информация на сайте vandervalkshipyard.com



PERSHING GTX116

Ferretti Group представила яхту Pershing GTX116 — первую модель инновационной линейки GTX, в которой компромисс между высокой скоростью и комфортом на ходу выведен на новый уровень.

Проект родился благодаря тесному взаимодействию стратегического комитета Ferretti Group, возглавляемого Пьеро Феррари, конструкторского бюро компании и дизайн-студии Фульвио де Симони. Одним из характерных элементов, выделяющих новые модели Pershing среди прочих, выступает форштевень с декоративной «решеткой» в стиле авто Gran Turismo, и у GTX116 он тоже такой. Первый корпус окрасят в особый оттенок серого, хорошо сочетающийся с остеклением надстройки.

На борту яхты предусмотрено обилие открытых зон (156 кв. м), в том числе с прямым доступом к воде. Наиболее востребованные из них — «пляжный клуб» в корме с «воротами» на купальную платформу и вместительный сандек под карбоновым хардтопом, где расположен открытый пост управления. В гараже на нижней палубе можно хранить тендеры длиной 5 м и водные «игрушки», включая гидроциклы.

У первой GTX116 будет пять гостевых кают (мастер-каюта от борта до борта, две VIP-каюты и еще две зеркально расположенные гостевые), однако возможен вариант с четырьмя каютами и более просторными общественными зонами. В предложенном Фульвио де Симони оформлении интерьеров преобладают зеркальные поверхности, в которых отражается море, и выполненные из первосортных итальянских материалов предметы мебели и декора.

Pershing GTX116 оснастят тремя водометами, сопряженными с дизелями MAN V12-2000. Заявленная максимальная скорость составляет 35,5 узла. Тем, кому два-три узла не так важны, верфь предлагает менее мощные установки MAN V12-1800. Особо отмечается, что по желанию заказчика яхту можно сертифицировать по стандартам МСА для использования в чартере.

Дальнейшее развитие линейки GTX предполагается «вниз», до длины 20 м.





ПАНОРАМНАЯ ТЕРРАСА ОТЕЛЯ

SO/ST. PETERSBURG*

+7 911 261 00 00 телефон / whatsapp
Санкт-Петербург, Вознесенский пр. 6



GLED *to see you*



Маска для светотерапии — главный бьюти-тренд у голливудских звезд. Корея — лидер в области косметологических ноу-хау — разработала для компании BORK GLED-маску с более чем 1000 светодиодами. Гаджет отличается от других наличием гальванических элементов. Они предназначены для микро-токовой терапии, помогающей улучшить кровообращение, снять отеки и ускорить регенерационные процессы. Маска, подходящая для домашнего ухода за лицом и шеей, имеет три LED-режима. Волны красного света подтягивают кожу и активируют синтез коллагена, эластина и гиалуроновой кислоты. Синие и розовые лампы убивают бактерии, провоцирующие воспаления, борются с акне и покраснением. Зеленые и желтые светодиоды воздействуют на капилляры и клетки, производящие меланин, избавляя от пигментации и помогая в лечении розацеа и купероза. На одном заряде аккумулятора можно провести до шести сеансов, после чего он восстанавливается за три часа. Гаджет возвращается на станцию для беспроводной зарядки, где автоматически активируется функция обеззараживания ультрафиолетом. Во время сеанса вы можете видеть окружение, а о выбранных режимах сообщат голосовые подсказки. Удобную посадку маски легко регулировать с помощью основного ремня и дополнительных фиксаторов. За футуристический дизайн GLED-маске BORK присудили международные премии Red Dot Design Award и Good Design Award.

SETTING NEW STANDARDS OF LUXURY



Изображение является компьютерной визуализацией и используется для демонстрационных целей.

MAKING WAVES IN 2023

SUPERYACHT COLLECTION

175 - 140 - 120 - **111** - 100



ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ
Jonacor Marine
www.jonacor-marine.ru | +7 812 702 47 70

Официальный представитель на Дальнем Востоке
Laguna Yachts | +7 962 223 72 19





OVO.

*Рекомендовано
Michelin*

Расположенный на втором этаже «Лотте Отеля Москва», итальянский ресторан OVO благодаря сочным краскам в интерьере днем переносит гостей на Сицилию с ее разноцветными домиками, отражающимися в воде, а вечером, в тусклом свете свечей, погружает в уютную атмосферу побережья Комо.

Устроившись в центре зала или в одной из роскошных камерных частных комнат, здесь можно провести незабываемый вечер, наслаждаясь блюдами итальянской кухни в авторской интерпретации поваров. Команду возглавляет шеф-повар Денис Степанов, который за десять с лишним лет работы в OVO сотрудничал со множеством прославленных звезд гастрономии Франции и Италии. Именно под его руководством OVO вошел в топ-45 ресторанов Москвы, рекомендованных гидом Michelin.

Лучшие локальные продукты, традиционные и ультрасовременные техники, эффектная подача блюд делают кухню OVO узнаваемой, а само заведение — таким популярным. Гости здесь потчуют лингвини с креветками, каре ягненка, закуской «Вителло тоннато», пиццей на римском и безглютеновом тесте; к горячим напиткам вам предложат тирамису в виде кофейного зерна, ромовую бабу с лимонным кремом или авторский десерт «Примавера» — такой не найдете больше нигде. А финальную точку можно поставить, выбрав из 10 видов домашнего джелато. Визит в OVO оставит приятные впечатления.





RASCHINI.COM



PIRELLA

Заглянем В «ЛИСЬЮ НОРУ»

Магазины Foxland продолжают удивлять и радовать ценителей брендовой одежды. Здесь уже представлены новинки осеннего сезона легендарного итальянского бренда Aeropautica Militare. Мужская и женская коллекции созданы для решительных людей, стремящихся к самовыражению, в том числе — через современную городскую моду.

Исключительное качество и уникальный дизайн соединились в предметах одежды российской марки YRUSSIA. Ее дизайнеры стремятся подчеркнуть особенности нашей страны, исторические победы и достижения.

Новинка сезона в Foxland — коллекция женской одежды и аксессуаров от еще одного российского бренда — Radical Chic, узнаваемая по яркому рисунку и натуральным материалам. «Визитная карточка» Radical Chic — платки, являющиеся не просто аксессуарами, но новым средством коммуникации. Рисунки рассказывают об истории и настоящем, о том, что волнует жителей мегаполисов: любви, дружбе, приключениях. Этакие шелковые страницы летописи современного мира.

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



КАПЛИ ЯНТАРЯ

Британский парфюмерный дом Clive Christian, где создают роскошные по звучанию композиции, свои новые ароматы из коллекции Noble, первая пара которой вышла еще в 2016 году, посвятил эпохе декаденса. Art Deco XXI Blonde Amber и Amberwood приглашают окунуться в историю искусства. Зародившись незадолго до Первой мировой войны в Париже, стиль ар деко подчинил себе искусство, архитектуру и даже предметы домашнего обихода. В декоративных элементах ар деко современные материалы часто сочетаются со старинными узорами, характерными для разных стран и культур, драгоценными металлами, деревом и камнями. Один из самых популярных материалов этого направления — янтарь. Его можно было видеть на роскошных платьях и нарядах, им инкрустировали зеркала, люстры и т. д. Духи Blonde Amber и Amberwood переносят нас в ту эпоху. Янтарь послужил не только источником вдохновения парфюмеров, но и основным ингредиентом, попавшим благодаря искусным мастерам в другое измерение. В Blonde Amber янтарь будто бы согревается теплым и ароматным светлым табаком, а в Amberwood он усиливается оттенками красного дерева и бергамотом. Вневременная ольфакторная классика с насыщенными, изысканными и стойкими компонентами позволяет получить непередаваемое удовольствие и выразить себя.





ВСЕ МОРСКИЕ ПУТИ ВЕДУТ
К ГАВАНИ
WEST ISTANBUL MARINA



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



КАК УЕДИНИТЬСЯ в Сен-Тропе

Отель Lily of the Valley, созданный по проекту дизайнера Филиппа Старка, стал одним из самых притягательных мест на Французской Ривьере. Вековые пинии заповедника Domaine du Cap Lardier в окрестностях Сен-Тропе, виды на лазурные воды Средиземного моря, гармонично вписанная в ландшафт архитектура, оздоровительный центр с разнообразными программами — вот лишь некоторые причины популярности отеля. А теперь к ним добавилась еще одна — эксклюзивная Villa W.

Скрытая от посторонних глаз двухэтажная вилла окружена пышной зеленью, беседки из каштанового дерева во внутреннем дворе дополняют атмосферу роскоши и уединения. Из окон и с террасы открывается вид на залив Жигаро. Villa W имеет отдельный въезд и парковку, а также 17-метровый бассейн. Это идеальное место, чтобы зарядиться энергией и насладиться необыкновенной природой.

На вилле три спальни, рассчитанные на проживание до шести гостей, которые могут пользоваться всеми услугами отеля, ходить в ресторан и велнес-центр. Личные батлеры позаботятся о том, чтобы отдых прошел великолепно.

Полёты на бизнес-джетах ОТ ЭКСПЕРТОВ



Компания Altio основана профессионалами бизнес-авиации с опытом работы в индустрии более пятнадцати лет. Altio является признанным экспертом в этой области и сотрудничает только с надежными партнерами по всему миру.

Altio оказывает полный спектр услуг в формате B2C: организует комфортные и безопасные перелеты любой сложности и дальности, предоставляет услуги личного менеджера, разрабатывает персональные программы полетов, оказывает помощь в выборе долгосрочных программ и программ долевого владения, а также проводит сделки по приобретению воздушных судов, как новых, так и с налётом. Компания также предлагает индивидуальное сопровождение каждого клиента door-to-door, подразумевающее не только непосредственно перелеты (выбор маршрута, бронирование VIP-за-

лов в аэропортах, кейтеринг и пр.), но и организацию трансфера, при необходимости обеспечение стыковки с регулярным рейсом, охраны жизни и собственности.

Профессиональная команда **Altio**, имеющая штат сотрудников в разных странах и возглавляемая Климом Борисенко (увлеченным яхтсменом с морским образованием и дипломом яхтенного капитана), обладает огромным опытом ведения бизнеса с крупнейшими международными авиакомпаниями и добивается для своих клиентов лучших условий сделок даже в самые непростые времена.

Altio Corporation

☎ +1 (646) 380 07 07

☎ +7 (495) 642 15 00

✉ sales@altiocrp.com

✉ kvbo@altiocrp.com

🌐 www.altiocrp.com



Business aviation experts



ТОМУ, КТО ПИСАЛ О ЖИЗНИ

Часовой дом Cuervo y Sobrinos в знак уважения к Эрнесту Хемингуэю, выдающемуся писателю, больше 20 лет прожившему на Кубе, родине бренда, и часто посещавшему бутик Cuervo y Sobrinos, выпустил новую коллекцию часов Historiador Hemingway. На внутреннем безеле выгравированы его знаменитые слова: «In order to write about life first you must live it» («Чтобы писать о жизни, сначала нужно ее прожить»).

В линейке четыре модели, две из которых лимитированы сериями по 140 экз., а две другие входят в набор, представленный в количестве 30 шт. Корпуса с черным и коричневым циферблатами имеют таблички из 18-каратного золота с указанием индивидуального номера изделия.

Дизайнеры Cuervo y Sobrinos выбрали для этой серии винтажную кремово-табачную цветовую гамму. Часы помещены в корпус коллекции Historiador из нержавеющей стали диаметром 40 мм и оснащены автоматическим калибром CuS 5121 на базе

Sellita SW 200, запас хода составляет 38 ч. Часовые и минутные стрелки по цвету сочетаются с часовыми метками в виде больших арабских цифр, те и другие покрыты люминесцентным составом Super-LumiNova®, благодаря чему прекрасно различимы даже при слабом освещении. Центральная секундная стрелка имеет круглый противовес и по оттенку контрастирует с цветами циферблатов. Накладная эмблема бренда расположена на 12-часовой отметке. Кожаный ремешок и фирменная застежка CuS надежно удерживают часы на запястье.

Примечательно, что модели Historiador Hemingway, посвященные великому литератору, — это первые швейцарские часы, получившие официальную лицензию Hemingway Limited, организации, основанной в 1988 году старшим сыном Эрнеста, Джеком Хемингуэем, и владеющей всеми правами на наследие писателя. С конца августа уникальные часы можно приобрести в салонах AllTime — эксклюзивного дистрибьютора Cuervo y Sobrinos в России.



Летайте на тендерах Falcon!

Отмеченный наградами бренд Falcon Tenders – новая вершина в строительстве быстроходных тендеров для суперяхт. Мы производим тендеры-лимузины и катера с открытым постом управления по заказу для взыскательных владельцев яхт.

Работая с владельцами и капитанами яхт, дизайнерами и верфями, наша команда приветствует все возможности для воплощения любого тендерного проекта.

- Устойчивая и легкая композитная конструкция
- Бесшумные и экологически чистые гибридные решения
- Участие международных стилистов
- Заказные тендеры длиной 5,5 – 15,5 м

**СОЗДАНО С ЭНТУЗИАЗМОМ.
ДОВЕДЕНО ДО СОВЕРШЕНСТВА.**

10.6M
Hybrid Limousine Tender

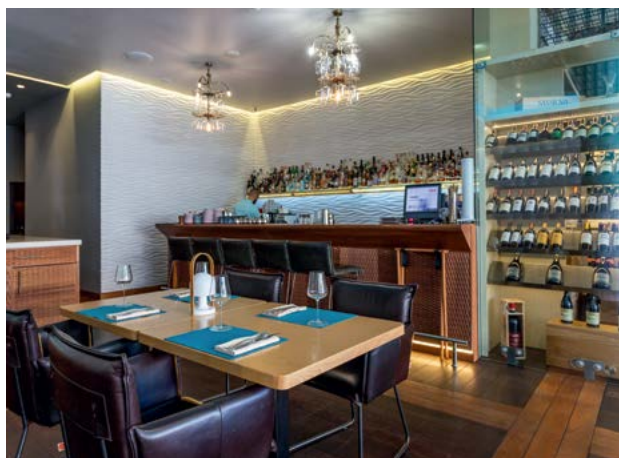
For more information contact:
E: sales@falcon-tenders.com
T: +44 (0) 1489 599 999



Из Прованса С ЛЮБОВЬЮ

Продукция Compagnie de Provence делает тех, кто ее приобретает, чуточку счастливее. Так было всегда, с тех пор, как творческий союз из Марселя в 1990 году основал этот бренд. Весь секрет в формулах, простых, но эффективных. Насыщенные натуральными растительными маслами, продукты бережно ухаживают за кожей.

Новая коллекция APOTHICARE включает кремы для тела и рук, а также жидкое мыло двух типов: с расслабляющим и тонизирующим эффектом. Линейка разработана с использованием смесей эфирных масел, одни из которых (на основе мяты и базилика) способствуют поднятию настроения, а другие, с анисом и лавандой, позволяют расслабиться и сбросить груз забот. Ароматы для коллекции созданы блестящим парфюмером Сидони Лансессёр. Для хранения продуктов используется аптекарское стекло янтарного цвета.



Wine & CRAB

Чтобы познакомиться со всем многообразием блюд из краба, вовсе не обязательно отправляться на Дальний Восток или к Баренцеву морю. В центре Москвы, в атмосферном ресторане Wine and Crab, предлагают не только отведать этот морской деликатес, но даже выбрать понравившуюся особь в аквариуме, после чего команда шеф-повара, настоящего художника и эстета, приготовит вам истинный шедевр кулинарного мастерства. Сопроводить блюда ценители эксклюзивных напитков могут, полистав винную карту из более чем тысячи позиций.

Wine and Crab в Барвихе приглашает не только поужинать, но и начать свой день с омлета или яичницы, вареников или каши, круассанов с разными начинками и т. д. Кроме того, рестораны предлагают выездное обслуживание и организацию корпоративного питания.

Высокие стандарты обслуживания заведений были отмечены экспертами: рестораны Wine and Crab вошли в список рекомендаций Michelin Guide 2022, а также получили премию «Два бокала» от американского издания Wine Spectator.

Пластическая хирургия для мужчин

- Омолаживающие операции: пластика век и подтяжка лица
- Коррекция фигуры: липосакция, липофилинг, пластика живота
- Интимная пластика

Опытные хирурги

Европейский сервис

Современные
операционные



smclinic-spb.ru

(812) 210-45-57

КРУГЛОСУТОЧНАЯ ЗАПИСЬ

 **СМ-Клиника**

Прием врачей
ведется по адресам

Дунайский пр-т, 47
ул. Малая Балканская, 23
Выборгское шоссе, 17, к1

В клиниках на Выборгском шоссе и М. Балканская оказываются только консультационные услуги.

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. НЕОБХОДИМО
ПРОКОНСУЛЬТИРОВАТЬСЯ СО СПЕЦИАЛИСТОМ



Паспорт ДЛЯ ЯХТСМЕНА

Второе гражданство может стать выходом для тех, кто устал от ограничений свободы передвижения. Это касается и яхтсменов, которые хотят иметь доступ к Средиземноморью и не только. Сегодня становится ясно, что такое простое решение, как туристическая виза, уже не является гарантией беспрепятственных поездок по миру.

Можно получить карибское гражданство, не планируя переезд, но при этом застраховать свою возможность пребывать в ЕС (90 дней каждые полгода) и обрести право посещать Великобританию без визы (180 дней в году, можно непрерывно). Вспоминая периоды локдаунов, можно также отметить, что путешественники с двумя или более гражданствами были практически единственными, кто при желании мог сменить локацию. К сожалению, нельзя исключать, что подобная ситуация, когда многие государства закрыли свои границы из-за пандемии, не повторится.

Граждане РФ могут подать заявку на инвестиционное гражданство Гренады (Карибы) за инвестицию от \$ 150 000, причем включить супругу(а) основного заявителя, финансово зависимых детей в возрасте до 25 лет, родителей инвестора старше 65 лет, а также братьев и сестер заявителя и его супруги при соблюдении определенных условий. Кроме того, можно сделать ставку на программу гражданства Черногории, которая работает только до конца 2022 года, за инвестицию от € 450 000, чтобы стать гражданином ЕС к 2025 году, учитывая планы по интеграции Черногории. Третий актуальный вариант — приобрести недвижимость в Турции на сумму от \$ 400 000, что позволит подать на гражданство этой страны. Есть все причины сделать выбор, и этот выбор за вами!

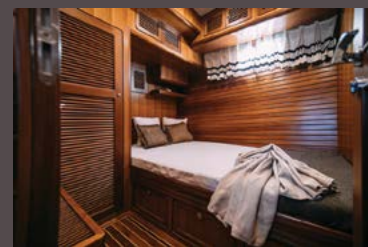


ВОПЛОЩЕНИЕ ВАШЕЙ МЕЧТЫ

SELENE 49
OCEAN TRAWLER



SELENE®
OCEAN TRAWLER



+7 812 325 55 32 • info@nord-star.com • www.nord-star.com



SIRENA 78

Верфь Sirena Yachts готовит премьерный показ своей новой модели Sirena 78 длиной 25 м на сентябрьском яхтенном фестивале в Каннах. Универсальный круизер, как позиционирует его верфь из Стамбула, разработало бюро Frers Naval Architecture and Engineering, хотя его руководитель Герман Фрерс больше известен как дизайнер парусных яхт. У судна характерный облик с вертикальным форштевнем и вертикальным же лобовым стеклом надстройки, а также «прозрачным» фальшбортом — такой вырез на яхтах Sirena появился впервые. Флайбридж может быть открытым полностью, частично или закрытым, с большими окнами, дающими должный обзор (эти опции предназначены для разных климатических условий). Еще одной привлекательной зоной является свободный фордек с лежаком-«солярием», столом и диванами.

Дизайнер Кор Д. Ровер создал стильный и современный интерьер с просторными помещениями. В его концепции упор сделан на удобство жизни на борту и «настройку» под вкус владельца, для чего используется свободно стоящая мебель: диваны, пуфики и пр. можно двигать по желанию, время от времени «обновляя» обстановку. В одном из вариантов на главной палубе Sirena 78 отсутствует пост управления: место в этой зоне освободили для отдыха и общения. Еще одна ключевая особенность интерьера — огромный камбуз с большим «прилавком», обилием места для припасов и полноразмерной бытовой техникой.

На борту четыре каюты. «Мастер» на миделе от борта до борта получит отдельную ванную комнату и гардеробную, у VIP-апартаментов в носу также отдельная ванная комната и большие окна. Sirena 78 находится в середине модельного ряда верфи с диапазоном длин от 17 до 30 м, и хотя утверждается, что судно вполне подходит для самостоятельного управления, на борту есть помещение для экипажа.

Проект предусматривает несколько вариантов моторной установки. В частности, с двумя дизельными MAN V12 максимальная скорость ожидается 23,7 узла, тогда как на скорости 10 узлов запас хода может превысить 1550 миль — достаточно для исследования удаленных локаций.



Планировка флайбриджа



Планировка главной палубы с постом управления



Планировка главной палубы без поста управления



Планировка нижней палубы (палубы кают)

Гренада | Черногория | Турция*

Второе гражданство для яхтсмена

ВОЗМОЖНОСТИ:

- Безвизовый въезд в более чем 120 стран мира
- Путешествия по Средиземному морю и не только
- Новый рычаг в управлении финансами
- Можно включить в заявку членов семьи

АРЕХ Capital Partners
Citizenship by Investment

ИНВЕСТИЦИИ В ГРАЖДАНСТВО:

- Гренада от \$150 000
- Турция от \$400 000
- Черногория от €450 000

Арех Capital Partners — лицензированный агент программ «Гражданство за инвестиции»
Тел: +7 495 221 4170, 8 (800) 234 4170 | Web: arexcap.org | Telegram: @arexc

*Второе гражданство — это законная привилегия, право на которую закреплено в Конституции РФ



НАСТОЯЩИЙ трофей



Проектов, которые можно отнести к категории trophy property, в России единицы. Элитный комплекс MANTERA Seaview residence, расположенный на федеральной территории «Сириус» в Имеретинской долине, окруженной горными хребтами Кавказа, — один из них. Уже сама локация — на первой береговой линии солнечного побережья Сочи, вблизи Олимпийского парка, — делает его привлекательным объектом инвестиций в недвижимость. Не выпадать из бурного потока городской жизни и при этом наслаждаться уединением мечтают многие.

Комплекс, состоящий из резиденций на 6–8 этажей с разным количеством спален, просторных студий авторского дизайна и пятизвездочного отеля занимает территорию 10 га и органично вписан в пространство между стадионом «Фишт» и инновационным образовательным центром «Сириус», дополняя архитектурный ансамбль. Панорамные пентхаусы с большими кухнями-гостиными и ванными комна-

тами, лаунжами, мастер-спальнями и гостевыми покоем — коллекционные лоты. Дополняют коллекцию Urban villas, находящиеся в двухэтажных зданиях. На кровле каждой городской виллы находится sky patio с летней кухней и зоной отдыха с бассейном.

Трофейный статус подчеркивает внутренняя «экосистема», состоящая из более чем 40 объектов отдыха и развлечений: рестораны и бары, лаунж-зоны, спа-центр, клиника, спортивные площадки, 11 бассейнов с морской и пресной водой. Особое внимание уделили досугу малышей, для которых предусмотрены детский клуб, игровые зоны, бассейны, павильон для мастер-классов.

MANTERA Seaview residence — проект курортной недвижимости, поэтому 8 га отвели под озеленение и благоустройство. Собственный парк с бамбуковой рощей, тенистыми аллеями, разнообразными цитрусовыми деревьями погружает в атмосферу тропического сада.

Safe Quality*



* Безопасно. Качественно. ** Швейцарские Перевозки Очень Важных Персон. Реклама не является публичной офертой

Организация перевозок очень важных персон,
во всех странах, на всех континентах.
Безопасно. Качественно.

SWISS VIP TRANSPORTATION**

+7 985 077 00 01

КАК НАЗВАТЬ ЛОДКУ?

Зарий Черняк,
инженер-кораблестроитель, редактор Y Magazine



Каждый, наверное, помнит песенку из мультфильма «Приключения капитана Врунгеля» с такими словами: «Как вы яхту назовете, так она и поплывет». Большинство относит эту «философскую мысль» к именам собственным, но если взглянуть шире, здесь явно затрагивается и тема яхтенной типологии.

Что такое яхта? По классическому определению, это судно для отдыха, путешествий или гонок (парусная яхта). Принято считать, что парусные яхты начинаются там, где заканчиваются швертботы (швертботы поменьше, яхты побольше), хотя бывает, что швертами оборудуют крупные яхты — вместо фальшкилей. То есть при любых размерах лодки вроде бы справедлива формула: корпус + киль + парус/рангоут = яхта. Но мне могут возразить: а разве парусный швертбот уже не судно для отдыха и регат как разновидности отдыха на воде? Справедливо.

С моторными прогулочными судами еще сложнее. За годы работы в этой сфере я так и не определил для себя разницу между крупным моторным круизером и небольшой моторной яхтой. И существует ли вообще эта граница, а если существует, не «плавают» ли она?

Мнение, будто яхты начинаются с длины 30 футов, я не разделяю. В прогулочном флоте полно судов и большей длины, назвать которые моторными яхтами язык не повернется. Интуитивно понятно, что яхта должна превосходить круизер размерами, мореходными качествами и обладать большим комфортом. Но если мореходные характеристики оценивают количественно (скорость, качку, предельное волнение и пр.), то комфорт такой оценке не подлежит (за исключением измерения уровня шума), хотя можно пересчитать каюты с санузлами и сравнить мягкость диванов. К тому же мы знаем немало довольно крупных круизеров, по многим показателям ничуть не уступающих проектам, которые маркетологи позиционируют как моторные яхты.

Я за справедливость! Меня не устраивает, когда лодку длиной 6–7 м громко именуют яхтой; точно так же считаю некорректным называть спортивный круизер «лодкой выход-

ного дня» (dayboat). Часто такое вызвано некомпетентностью «экспертов», но бывает, что и лодки имеют двойственную природу. Пример — тендеры, суда вспомогательного назначения, преимущественно базирующиеся на крупных яхтах. Точно такая же может эксплуатироваться самостоятельно и оказаться... да чем угодно, от dayboat до круизера, если на ней есть каюты, а для кого-то и яхтой.

Нередко на борту прогулочного судна указан числовой индекс. Причем бывает, что лодочка, построенная «в сарае на берегу пруда», несет на борту число 4600, а «породистую» трехпалубную яхту с океанской категорией плавания удостоили цифрами «4» и «6». Оба значения указывают на длину судна, только строители маломерного флота измеряют ее в миллиметрах, а производители суперяхт — в метрах. Так что удивляться тут нечему.

Наверное, не случайно в английском языке бытуют равноправные термины yachting и boating с разным смысловым наполнением. Первый давно укоренился в нашем лексиконе как «яхтинг», а второму подходящий аналог пока не найден: «боатинг» услышишь нечасто. Перевод с английского понятен: «лодочный спорт», «гребля», «катание на лодках». А boater, помимо нашего исконного «лодочник», имеет и неожиданную трактовку — «канотье». Тут сразу вспоминается фильм «Трое в лодке...», его забавные персонажи, их приключения и соломенные головные уборы...

Так как понять, где начинаются и где кончаются яхты? Слава богу, они пока не кончаются; их продолжают строить, ходить на них по морям под парусом и мотором. В какой-то момент они оказываются суперяхтами (при длине более 24 м по одной версии и более 30 м — по другой). Но при этом остаются «судами для отдыха». Что же касается минимальной длины... Мы в журнале частенько используем термин «лодка» для прогулочных судов разной длины. Термин этот вполне универсальный, широко применяемый за рубежом, и понимающего человека, к примеру, владеющего даже небольшой и недорогой лодкой, не обидит. Главное — чтобы она (лодка или яхта) была достойной! **YMAG**

* Морские катера с алюминиевым V-образным корпусом

XO

DEEP-V HULL MARINE ALUMINIUM BOATS *



DEFENDER

КОГДА ДРУГИЕ ОСТАЮТСЯ У ПРИЧАЛА

XO Boats — алюминиевые катера премиум-класса из Финляндии.

Надежный и крепкий алюминиевый сплав, длинная ватерлиния и узкая форма корпуса обеспечивают комфортное путешествие в любую погоду.

Откройте новый мир возможностей за штурвалом катера XO.

Официальные дистрибьюторы XO Boats в России:

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

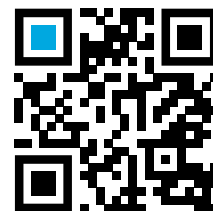
+7 (812) 325-55-32

info@xo-boat.ru

МОСКВА

+7 (495) 775-11-00

info@xo-boat.ru



www.xo-boat.ru

ТРИ БАШНИ

Алексей Захаров, капитан, яхтенный брокер, независимый авторизованный сюрвейер, основатель компании Consult Marine



Вопрос о том, под какой флаг поставить находящуюся за пределами России яхту, сейчас волнует многих. Из-за происходящих в мире событий ряд государств флага, включая Red Ensign Group, перестали иметь дело с российскими гражданами. Так, остров Мэн и Гибралтар принудительно снимают принадлежащие россиянам яхты с учета; Джерси попросили составить список связанных с Россией судовладельцев; острова Кука поддерживают текущие регистрации, однако новые делать отказываются, а популярный некогда штат Делавэр полностью остановил регистрацию принадлежащих россиянам прогулочных судов...

В этой ситуации брокерам пришлось срочно искать альтернативы, и одной из самых, на мой взгляд, удачных стала постановка яхт под флаг крошечного государства Сан-Марино. Находясь в окружении итальянских земель, оно лишено выхода к морю, зато претендует на статус старейшего государства-республики в Европе. Впрочем, сегодня для нас гораздо важнее, что Сан-Марино не является частью ЕС или НАТО и остается дружественным по отношению к нам.

Под флаг Сан-Марино можно регистрировать даже те яхты, которые принадлежат российским физическим лицам, при условии, что они не включены в европейские санкционные списки. Тем не менее я рекомендую открыть офшорную компанию, например на Сейшельских островах, и регистрировать яхту на нее. Дело в том, что в маринах необходимо предъявлять свидетельство о регистрации судна, и лучше, если в нем будет фигурировать название компании, а не русские имя и фамилия.

В Сан-Марино можно зарегистрировать любые яхты, но лодкам длиной свыше 24 м требуется либо получить одобрение классификационного общества, входящего в международную ассоциацию МАКО, либо провести в одном из этих обществ так называемый condition survey — обследование технического состояния судна.

Сначала производится временная регистрация яхты на три месяца: этот процесс занимает около недели, и перечень необходимых документов не отличается от того, что требуют другие государства флага. Постоянную регистрацию сроком на пять лет выдают ближе к моменту окончания временной. Удивляют оперативность и дружелюбие регистраторов, отсутствие бюрократических проволочек, простота подачи документов (необязательно присылать оригиналы — достаточно копий) и вполне адекватная стоимость. Например, регистрация яхты длиной 20 м в Панаме будет стоить порядка \$ 3500 на два года, тогда как в Сан-Марино ту же сумму надо заплатить за пять лет.

По опыту знаю, что бесплатный сыр бывает только в мышеловке, и могу заверить: в случае Сан-Марино подвох искать не стоит. Это государство уже 20 лет является членом ИМО, и его флаг не вызывает вопросов у пограничных, таможенных и портовых служб других стран. Страховые компании тоже не выделяют его среди прочих, и я пока не вижу поводов опасаться за его надежность. Так что если вопрос европейской регистрации до сих пор останавливал вас от покупки яхты, то присмотритесь к бело-голубому флагу с тремя башнями и короной. **YMAG**



Продолжительность программ 1-2 дня



Международные стандарты диагностики



Персональный врач-куратор



Премиальный уровень обслуживания

ДИАГНОСТИКА ЗДОРОВЬЯ В КЛИНИКАХ GMS

GMS

Global Medical System
clinics & hospitals

Комплексные программы check-up для взрослых и детей

- ▶ Basic для мужчин и женщин до / после 40 лет
- ▶ Optimal для мужчин и женщин до / после 40 лет
- ▶ Premium для мужчин и женщин
- ▶ Гастро check-up
- ▶ Для детей от 1 до 11 лет
- ▶ Для подростков от 12 до 16 лет
- ▶ Кардиодиагностика
- ▶ Давление plus
- ▶ Репродуктивный check-up
- ▶ Фитнес-тестирование и медицинское обследование перед соревнованиями

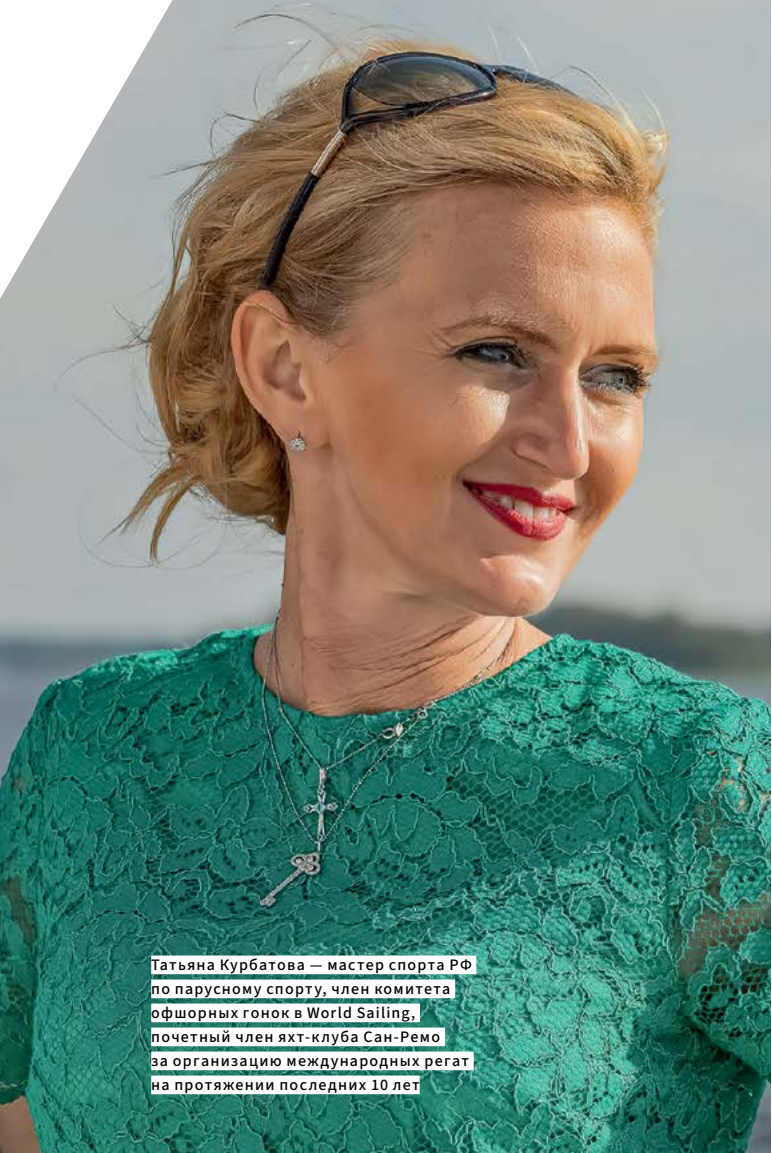
www.gmsclinic.ru

+7 495 781 5577

Лицензия ЛО 41-01137-77/00309139
ООО «ДЖИ ЭМ ЭС»



ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ О ВОЗМОЖНЫХ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯХ



Татьяна Курбатова — мастер спорта РФ по парусному спорту, член комитета офшорных гонок в World Sailing, почетный член яхт-клуба Сан-Ремо за организацию международных регат на протяжении последних 10 лет



BALTIC 146 PATH

Текст: Евгений Китаев

Фото: Baltic Yachts

Проектировщики, как и строители современных быстроходных парусных суперяхт, каждый раз пытаются найти оптимальное сочетание скорости и комфорта.

Похоже, команде, создавшей яхту *Path* («Путь»), это удалось.

Path, построенная на финской верфи Baltic Yachts и спущенная на воду в июне 2021 года, — это многоцелевой суперкрейсер с корпусом из карбона, способный поддерживать под парусами высокие средние скорости. Им может управлять даже небольшая команда. Лодка, спроектированная Рольфом Вролийком по заказу опытного яхтсмена, совершившего кругосветное путешествие под парусами, уже успела завоевать несколько престижных наград. Она победила в номинации «Лучшее парусное судно длиной более 40 м» премии World Superyacht Awards 2022, а совсем недавно стала «Лучшей из лучших» по версии Robb Report.

Одним из ключевых членов большой команды, создававшей *Path*, была Татьяна Курбатова. На проекте она представляла владельца. Мы пообщались с Татьяной Михайловной и узнали больше об этом удивительном паруснике.



На постройку Path ушло 30 месяцев



На воду яхта сошла 5 мая 2021 года



Матрица, в которой из углеволокна отформовали нижнюю часть корпуса

Сложно ли было строить такую лодку? Понравилось ли вам работать с Baltic Yachts?

Мы не устраивали тендер, так как на момент принятия решения не было выбора верфей, предлагающих построить полностью кастомизированную лодку такой длины из карбона «под ключ». Baltic Yachts — верфь полного цикла, и это именно та концепция постройки, которую мы рассматривали как единственно возможную. Кроме того, у верфи большой опыт создания яхт такого размера, как у нас, и больше. Все эти факторы сложились в пользу строительства лодки в Финляндии. Протокол о намерениях подписали в январе 2018 года и сразу наняли проект-менеджера с кораблестроительным образованием, который внимательно изучил все пожелания владельца. Далее вместе с представителями верфи разработали подробное техзадание, которое практически не менялось. Считаю такой подход наиболее правильным, поскольку он позволил нам не только получить лодку даже с опережением графика, но, главное, избежать проблем и лишних



трат, неизбежно возникающих, когда внесение дополнений и изменений в спецификацию продолжается в ходе строительства.

Процесс формирования спецификации занял около 9 месяцев. Контракт с верфью был подписан в конце 2018 года; в начале января 2019-го заложили матрицу, а на воду корпус был торжественно спущен 5 мая 2021 года. Слаженная и профессиональная работа большой команды обеспечила сдачу яхты на неделю раньше срока — уникальный случай в нашей индустрии.

Лодка получилась очень красивая и в хорошем смысле этого слова консервативная. Как бы вы описали Path?

Если коротко, то это лодка проверенных решений и инноваций. Мы верим в бурное развитие «зеленых» технологий, в то, что мы живем в эру очередной технологической революции во многих областях знаний человечества. Но жизненный опыт, осторожность и прагматичность, а также фокус на постройке яхты для путешествия вокруг света привели нас к концепции использования апробированных инноваций и в принципе испытанных инженерных решений. Предыдущая кругосветка научила нас тому, что уже на Карибах выполнение определенных сервисных и ремонтных работ может превратиться в задачу со многими неизвестными, что уж говорить о более отдаленных регионах, когда ты, скажем, из Европы уже ушел, а до Новой Зеландии еще не добрался.

За что, на ваш взгляд, лодка получила премию World Superyacht Awards?

Высочайшее качество производства и полная кастомизация судна под желания клиента — визитная карточка верфи Baltic Yachts, а Рольф Вролийк — самая настоящая легенда кораблестроения и гениальный конструктор. И верфь, и конструктор регулярно становятся победителями всех основных премий. С самого спуска на воду и показа на Monaco Yacht Show 2021 лодка начала собирать комплименты от представителей индустрии.

Конечно, любой конкурс — это совокупность субъективных оценок. В 2021 году в размере от 40 м *Path*, безусловно, оказалась одной из изюминок рынка и была соответственно оценена жюри. Невозможно не влюбиться в линии этого корпуса, в сбалансированность парусного гардероба, не говоря уже о классическом стиле интерьера.

Path создана для кругосветных путешествий с семьей и друзьями, для проведения времени на борту в комфорте и просторе. Это своего рода дом вдали от дома.

А как выбирали дизайнера экстерьера?

Был проведен тендер проектов. В течение нескольких месяцев, в несколько этапов рассматривали предложения четырех ведущих конструкторских бюро, но в итоге остановились на бюро Рольфа Вролийка. И не пожалели о принятом решении. Лодка получилась изумительная.



Изначально судно проектировалось без бушприта

Вы сказали, что *Path* предназначена для путешествий. Но зачем на круизной лодке такой бушприт и большой геннакер? Вы планируете гоняться?

Действительно, цель номер один для нас — дальние путешествия, единение с природой и познание красоты мира во всей его многогранности. *Path* создана для кругосветного плавания, для многонедельного нахождения вдали от благ цивилизации без ущерба для комфорта, что обеспечивается стандартным экипажем из семи человек, включая кока и стюардессу. Изначально лодка проектировалась без бушприта и с геннакером А3, но в процессе проработки дизайна парусного гардероба как единого целого мы увидели, что при достаточно полном Code 0 геннакер А3, скажем так, недостаточно полон. Понятно, что при таких площадях парусности несение геннакера предполагает наличие дополнительных членов экипажа. Ну а если брать дополнительных людей, то уж тогда надо получать удовольствие по максимуму. Так и пришли к размеру А4 с солидной площадью 1657 кв. м, и вместе с этим к съемному бушприту длиной 12 футов (с ним длина лодки составляет 158 футов). У яхты нет гоночного календаря, но кто знает, что принесет нам завтра.

Расскажите, пожалуйста, чуть больше про другие парусные «фишки» *Path*.

Помимо геннакера, у нас четыре передних паруса: Code 0, блейд, генуя и стаксель, — произведенных по технологии 3Di (технология North Sails. — Прим. авт.). Грот у нас стандартной для бермудского вооружения формы, без квадратного топа, скручивающийся в гик. Также имеется штормовой трисель. Сбалансированность гардероба позволяет идти под парусами с хорошей нагрузкой в достаточно широком ветровом диапазоне. Над дизайном наших парусов работал лучший специалист North Sails Хайне Сорен-



Благодаря богатому парусному гардеробу *Path* одинаково хорошо себя чувствует как на полных, так и на острых курсах

сен. И, конечно, смотреть на них — настоящая отрада для глаз, уж не говорю о том, какое удовольствие их настраивать. Высота мачты *Path* составляет 62 м, мы в рамках Рапатах-стандарта, что важно для прохождения Панамского канала. Несмотря на приличные размеры и солидное водоизмещение, *Path* отлично рулится. Два пера руля — это было очень мудрое решение Рольфа. Лодка создана для комфортного хождения в любую погоду, в штиль и шторм, в любую волну. Для безопасного перемещения внутри предусмотрены поручни по всей длине — от кокпита до самой передней каюты.

Почему в качестве привода выбрали именно Saildrive, довольно редкий на яхтах таких размеров?

Вы правы, на яхтах длиной до 60 футов поворотная рулевая колонка является часто встречающимся решением, но на лодке таких размеров это третий или четвертый экземпляр в мире. Главное преимущество Saildrive в том, что с ним можно поворачивать винт на 340°, значительно улучшая маневренность лодки под мотором, и использовать его как подруливающее устройство при швартовке. У нас есть и носовое подруливающее устройство мощностью 100 кВт. Достаточно большая парусность корпуса при нашем размере требует при маневрировании в тесной марине виртуозного мастерства капитана, и наличие мощной носовой подрульки в купе с Saildrive уже не раз было по достоинству им оценено.

Поговорим об интерьерах. Их создавала пока не слишком знакомая широкой публике Марго Вролийк. Почему вы не обратились в известное дизайн-бюро?

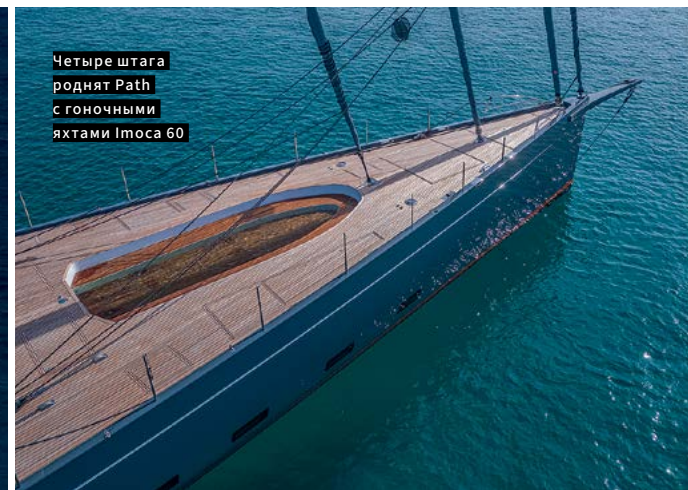
Марго нам порекомендовал сам Рольф, а мы ему безгранично доверяем. Мы решили, что надо дать шанс молодым, ведь передумать и пойти к звездному дизайнеру никогда не поздно. Марго на 100% прониклась идеями владельца и предложила безупречный интерьер. Концепция создавалась исходя из вкусов заказчика, и Марго смогла взглянуть на мир его глазами. С дизайнером-звездой сделать это было бы гораздо сложнее: они склонны продвигать свое видение и вещи, которые нравятся им самим. Это работает, и люди к ним идут, но у нас был другой подход. Мы хотели создать уютный дом для семьи, а не картинку напоказ.

Изысканные интерьеры *Path* мне напомнили яхты, которые гонялись еще на Кубке «Америки» в XIX веке. Почему именно классический стиль?

От классики не устает взгляд. Чем больше эклектики, кардинальных решений, тем больше желание постоянно что-то менять. Марго так описала идею: «Яхта предназначена для того, чтобы путешествовать по свету. Это значит, что ваш мозг будет получать очень много разнообразной информации. Мир очень ярок. Ты хочешь прийти домой и отдохнуть глазами на чем-то спокойном». Поэтому у нас все сделано



Крыша надстройки площадью 60 кв. м покрыта солнечными панелями



Четыре штага роднят *Path* с гоночными яхтами Imosa 60

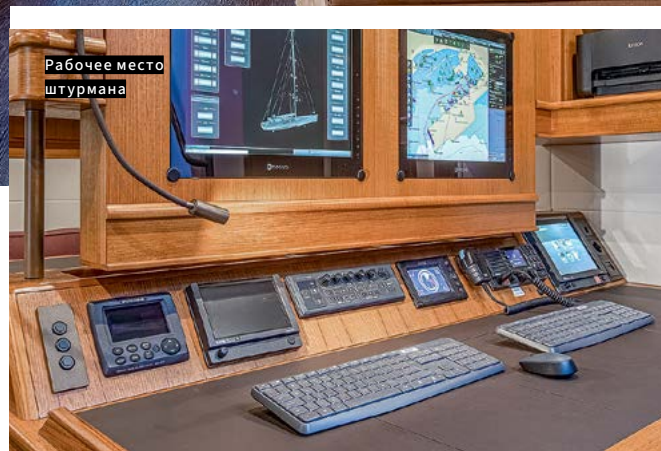


Комфортные и эргономичные посты управления защищены хардтопом со световыми люками



Дизайнеры стремились создать по-домашнему уютный семейный, а не богемный салон

в натуральной цветовой гамме: оттенки кофе, песка, шоколада с небольшими цветовыми акцентами. Каюты оформлены примерно одинаково, но есть нюансы: каюта владельца — светло-салатовая, VIP-каюта — также в зеленой цветовой гамме, но чуть насыщеннее, носовая каюта — голубоватая. Пастельные тона основного убранства и небольшие цветовые акценты элементов декора позволяют при желании легко освежить внешний вид заменой именно деталей: подушек и пледов, — не меняя при этом весь интерьер.



Рабочее место штурмана

Мы действительно отчасти опирались на интерьеры Англии и Франции второй половины XIX века. Верхние части стен и потолки обиты тканью, что добавляет уюта всему интерьеру и дарит ощущение, будто ты дома, а не на яхте. Материалы использовались по возможности натуральные: мы видим бронзу с патиной, кожаную отделку ручек... На лодке есть даже ванна из карбона. Правда, она стандартного цвета, поэтому о материале ее изготовления знают лишь те, кто видел ее до покраски.

А как насчет инноваций? В одном из помещений на фото определяется мультимедийное панно, на которое можно выводить любые изображения.

Мы увидели подобное на выставке в Амстердаме. Не могу назвать это инновацией: крупноформатные мультимедийные панно давно и широко распространены, — но в интерьерах суперяхт я такого не припомню, если честно. Что касается других необычных решений, то мне лично очень нравятся металлические пластины в поверхностях некоторых столов — обеденном, кофейном, к ним «прилипают» бокалы, чашки, тарелки со встроенными магнитами. Это важно для парусной яхты, которая практически всегда идет с каким-либо креном.



Марго Вролийк сумела воплотить в интерьере взгляды заказчика



Еще о нестандартных решениях: на лодке два разборных швертбота Reverso, хотя обычно в гараже стоят гидроциклы...

Все просто: *Path* — лодка, созданная для любителя ходить под парусами, поэтому в качестве спортивного инвентаря для активного времяпрепровождения были выбраны швертботы. Разборное решение корпуса позволяет компактно хранить их и быстро собирать и разбирать. Отличное качество французского производителя из Марселя. Искренне рекомендую.

Напоследок поделитесь, пожалуйста, ощущениями от проекта в целом. Все ли получилось, как хотели, не возникало желания что-то улучшить?

Всегда можно сделать что-то лучше. *Path* — это большая история с огромным количеством деталей; где-то, конечно, можно было бы что-то по мелочи усовершенствовать, но общая кон-



Повсюду на борту предусмотрены поручни, чтобы безопасно перемещаться при крене

Смарт-стекло может быть как прозрачным, так и матовым; в этом режиме на него выводятся навигационные данные

цепция вышла очень продуманной. Для меня эта лодка, как ребенок, которого было очень непросто отпускать «в свободное плавание». Я очень скучаю по дням, прошедшим с момента подписания контракта до получения ее владельцем. Сопровождение постройки такой суперяхты — самый интересный проект в моей жизни, и воспоминания о нем, как любимый роман, который готов перечитывать вновь и вновь. **YMAG**

ЕДЕМ НА MYS!

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**

Фото: **Ева-Стина Кьеллман, Том ван Ооссанен, Гийом Плиссон, Baglietto, Falcon Tenders, Monaco Yacht Show, Southern Wind Shipyard**

С 28 сентября по 1 октября в главном монакском порту Эркюль состоится ежегодное Monaco Yacht Show. Пожалуй, эту выставку можно считать одной из самых динамично меняющихся, ведь в последние годы она постоянно трансформировалась идеологически и внешне. Тесно взаимодействуя с ведущими игроками яхтенной индустрии и властями Монако, организаторы стремятся найти оптимальный формат мероприятия, позволяющий создать наилучшие условия для VIP-клиентов и при этом соблюсти интересы тех, для кого MYS — прежде всего B2B-событие. На этот раз тоже не обошлось без некоторых изменений, которые должны понравиться гостям и участникам.



Экспозиция MYS откроется в среду, однако серьезно настроенным на приобретение яхты или выбор чартера гостям лучше приехать в Монте-Карло заранее, предварительно зарегистрировавшись на Monaco Yacht Summit. Закрытая встреча пройдет в яхт-клубе Монако днем раньше, во вторник, 27 сентября, и это одна из лучших возможностей начать знакомство с миром суперяхт с помощью тех, кто знает его изнутри.

В этом году выставка продолжит программу Seducation, нацеленную на то, чтобы за счет разнообразных обучающих и развлекательных мероприятий привлечь в яхтинг еще больше молодежи. За образовательную часть, как водится, отвечают эксперты отрасли, которые традиционно участвуют в проводимых на MYS семинарах и тематических круглых столах. Обычно здесь много ярких людей с выраженной харизмой, и живое общение с ними вполне может пробудить желание выйти в море даже у тех, кто прежде об этом и не задумывался.

Подобные встречи полезны и тем, у кого уже есть яхта, но кто пока с трудом ориентируется во всем многообразии сопутствующих продуктов и технологий.

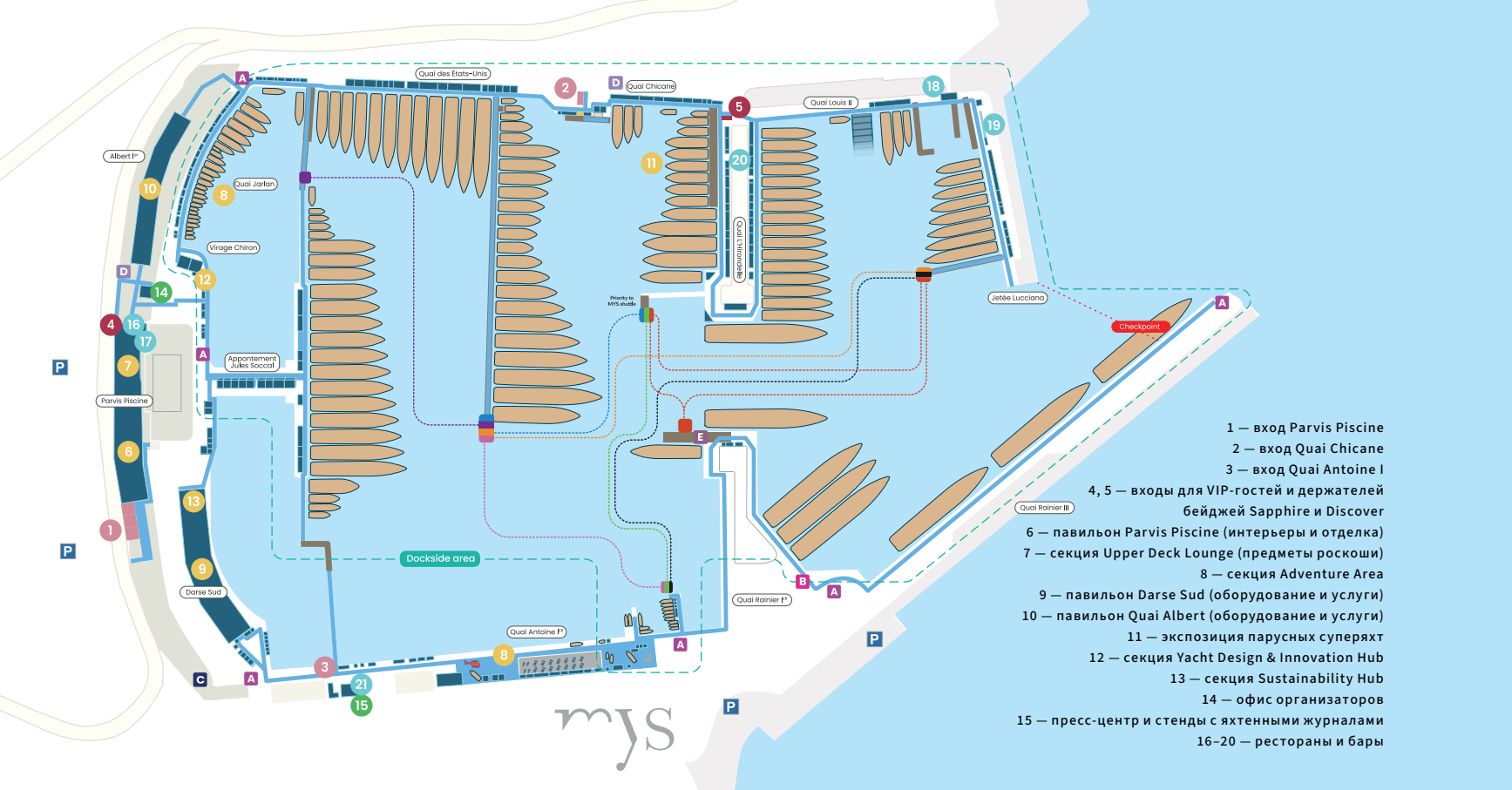
Для тех, кто едет на выставку не просто себя показать и других посмотреть, у организаторов заготовлен пакет консьерж-сервисов под названием Sapphire Experience. Воспользовавшись им, можно не только получить прямой доступ даже на самые эксклюзивные яхты, но и стать гостем многочисленных VIP-приемов и вечеринок, которые проходят на борту и в ресторанах на побережье.

Итак, что же поменялось? Во-первых, организаторы модернизировали учрежденные в прошлом году секции Dockside Area и Sailing Yacht Area, чтобы они полнее соответствовали своей тематике, и перенесли экспозицию парусных яхт на набережную Quai l'Hirondelle. Во-вторых, «Галерея дизайнеров» теперь стала частью секции Yacht Design & Innovation Hub, и посетители смогут в одном месте окунуться в атмосферу актуальных новаторских технологий и дизайнерских трендов. Примерно 25 шатров конструкторских бюро и дизайнерских студий дополняют тематические стенды в крытом павильоне, где также будут проходить семинары и круглые столы по вопросам повышения технологичности и экологичности суперяхт.

Для всех, кто интересуется «зеленым» трендом, будет работать секция Sustainability Hub, где в павильоне с морским оборудованием (по левую руку от центрального Т-причала) на площади 200 кв. м соберутся работающие в этом направле-



Парусник Sørvind, построенный на Southern Wind Shipyard



нии компании. Кстати, отбор экспонентов в эту секцию помогают проводить специалисты Water Revolution Foundation, партнера Monaco Yacht Show.

Наконец, в этом году секции Tenders & Toys (тендеры и водные «игрушки») и Car Deck (автомобили) объединили в общую Adventure Area, которая расположится по двум «адресам»: на Quai Jarlan и набережной Антуана I. Из заявленных там лодок

стоит отметить лимотендеры *Miss Leblanc* и *Miss Wonderly* от Falcon Tenders и SOLAS Limousine производства Pascoe International, а также Brabus Shadow 900 Sun-Top Deep Blue Edition, DARIELimo 14S, Sacs Rebel 47 и Wallypower 58. Помимо тендеров, в этой зоне представят различные водные «игрушки», вертолеты, подводные аппараты, автомобили премиальных марок и ретромоделки плюс моторную



Heesen Lusine (наружный дизайн — Omega Architects, интерьеры — Sinot)

Lürssen Ahpo — самая крупная яхта MYS 2022



технику для активного отдыха на суше. Слияние и «ребрендинг» прежних секций связаны с тем, что организаторы стремятся повысить интерес к близким яхтингу тематикам и привлечь внимание тех, кто путешествует на чартерных яхтах, к новой технике, которая позволяет расширить горизонты активного отдыха.

Остальные тематические секции сохраняют свои места, поэтому посетителям не придется заново учить географию выставки, как это было после масштабной «реформы» 2018 года.

Окончательный список яхт-участниц MYS обычно формируется не раньше середины сентября, поскольку владельцы крупных лодок до последнего следят за ситуацией в мире, корректируют свои планы и графики чартера, и на момент подготовки этой публикации организаторы выставки обнародовали лишь предварительный состав ожидаемого флота.

Самой крупной и единственной яхтой длиной 100+ м станет *Ahpo* (Lürssen, 115 м, 2021), которую владельцы построили «по образу и подобию» своей предыдущей лодки *Quattroelle*. Между ними прослеживается сходство, что не удивительно, поскольку именно такую задачу поставили дизайнерам из студии Nuvolari & Lenard. С одной стороны, новая яхта максимально соответствует образу жизни владельцев и отличается весьма характерными интерьерами, а с другой — строилась с прицелом под чартер по стандартам РУС. Отсюда возможность разместить 16 гостей и сертифицированная вертолетная площадка. *Ahpo* — отличный пример того, на что способна верфь Lürssen Yachts, и, оказавшись на выставке, яхту обязательно стоит увидеть.

Y ВЫСТАВКИ Едем на MYS!

Организаторы
обещают собрать
в экспозицию
выставки порядка
сотни яхт



Второй в списке значится хорошо известная *Carinthia VII* (тоже Lürssen, 97 м), которую покажет Fraser Yachts. Лодка не новая — в этом году ей исполняется 20 лет, однако совсем недавно она прошла очередную рефит и впервые выставлена на продажу.

В размере от 60–70 м ожидается порядка семи яхт, среди которых уже бывавшая в Монако *Soaring* (Abeking & Rasmussen, 68 м, 2020) и несколько новинок: *Triumph* (Benetti, 65 м), *Rio* (CRN, 62 м), *Come Together* (Amels, 60 м), *Lusine* (Heesen, 60 м). Всё это по-своему интересные, новаторские и заслуживающие внимания лодки, но особо любопытно будет взглянуть на первую Amels 60 с дизайном от Эспена Ойно, которая ознаменовала постепенный уход верфи от моделей первого поколения Limited Editions.

В число интересных экспонатов меньшей длины входят *Kinda* (Tankoa, 50 м), *Acala* (Cantiere delle Marche, 43 м) и *Enterprise* (Baglietto, 38 м). Среди новинок во флоте парусных суперяхт ожидаются *Perserverance 1* (Baltic Yachts, 36 м), *Sørvind* (Southern Wind Shipyard, 34 м), *Swan 98* и *ClubSwan 80* (Nautor's Swan), а также парусный катамаран *Sunreef 80 Eco*.



Baglietto
Enterprise



Тендер Miss Leblanc
от Falcon Tenders

Perserverance 1
(Baltic Yachts)Swan 98 BeCool —
одна из двух новинок
Nautor's Swan

Анализируя список заявленных судов, можно предположить, что в этом году выставка будет чуть скромнее прошлогодней, по крайней мере в плане количества лодок, особенно длиной свыше 70 м. К середине августа собралось немногим больше 70 яхт, часть из которых еще не подтверждена, а их средняя длина снизилась до 45 м (в том году было больше крупных новинок, которые достроили и сдали во время пандемии). Причин тому несколько, но основной видятся политические неурядицы со всеми вытекающими последствиями. Тем не менее за оставшееся до начала выставки время организаторы обещают довести число яхт до сотни, и тогда масштаб шоу сохранится на прежнем уровне.

Интересно, какой будет посещаемость в этом году на фоне резкого (около 40%) спада в прошлом. С другой стороны, организаторам MYS гораздо важнее собрать как можно

больше экспонентов и реальных покупателей, чем гнаться за количеством гостей. Профессионалы индустрии и те, кому нужна яхта, приедут в любом случае, а простых зрителей здесь не то чтобы не ждут, но ставят заслоны в виде довольно чувствительных цен на входные билеты (€ 500 на один день и € 1350 на три).

Собираясь посетить Monaco Yacht Show 2022, помните, что в среду, 28 сентября, выставка открыта только для имеющих приглашения от компаний-экспонентов, тогда как в остальные дни ограничений нет. На входах, как и раньше, будет организован контроль для обеспечения безопасности, а доступ в акваторию порта Эркуль разрешат только предварительно авторизованным лодкам. Впрочем, это никак не помешает грандиозному празднику в столице роскошного яхтинга, которой всегда было и остается княжество Монако. **YMAG**

BLUE II: СУПЕРЯХТА XXI ВЕКА

Текст: Михаил Романов

Фото: Гийом Плиссон / Turquoise Yachts

Длина
55,99 м

Ширина
9,55 м

Осадка
3,40 м

Валовая вместимость
706 рег. т

Генераторы
Caterpillar C32
2 × 830 кВт
Caterpillar C7.1
3 × 100 кВт
1 × 117 кВт

Каюты
6 + 6 (экипаж)

Классификация
RINA C

НАЧАЛО

У этой яхты, построенной на турецкой верфи Turquoise Yachts в 2020 году и уже получившей весомые награды: Boat International Design & Innovation Awards 2021 и World Superyacht Awards 2021, — необычны не только экстерьер и стилистика интерьеров. Ее история появления на свет также весьма занимательная.

При всем разнообразии и различиях кастомных яхт стартовым импульсом к рождению каждой из них обычно служат желание и идеи будущего владельца. Потом появляются дизайнеры и инженеры, включается в работу верфь. Так было и с яхтой *Blue II*. Так, да не совсем...

Изначально бюро Hoek Design (Нидерланды) выполняло заказ — разрабатывало концепцию рефита списанного судна-постановщика буев для Северного моря, красивого корабля с особенной архитектурой, компоновкой и оборудованием. Под руководством Андре Хука, дизайнера и проектировщика Hoek Design, выполнили проект глубокого рефита судна с изменением элементов экстерьера, общей компоновки и новым дизайном обитаемых помещений. И тут первоначальную идею переоборудовать существующий корабль, заменив надстройку, перепланировав помещения и насытив современным оборудованием, подкосила «пустышная» деталь — изношенная стальная обшивка корпуса. Да и емкость топливных баков выглядела недостаточной. Тогда было принято решение строить судно заново.



У Blue II прочный стальной корпус ледового класса с вельботной кормой и элегантно изогнутой линией борта



Моторная суперяхта *Blue II* стала для бюро Hock Design крупнейшим проектом и заметным шагом по сравнению с их парусными яхтами, а для верфи Turquoise Yachts — еще одним премиальным судном. Архитектурно она не устареет и через десяток лет: мода на винтажный стиль непреходяща. В классическом облике яхты есть определенная ценность, в ней как бы сливаются воедино день вчерашний и сегодняшний, чтобы судно могло уверенно следовать курсом в завтра. И чем больше на ней будут путешествовать владельцы и их друзья, тем интереснее сложится судьба *Blue II*. Хотя яхта пригодна для арктического плавания, сейчас она находится в Эгейском море, где-то между греческими островами. Но это пока...

В СТИЛЕ РЕТРО

Заново, но с теми же дизайнерскими идеями в отношении архитектурного облика, которые Андре Хук предложил для проекта рефита, и одобренными заказчиками. Те хотели не «белоснежную красавицу», на которую бросишь оценивающий взгляд и отметишь разве что габариты. Им нужна была совсем иная красота, ломающая стереотипы, сочетающая прошлое с настоящим, при этом демонстрируя мощь судна и его океанский потенциал...

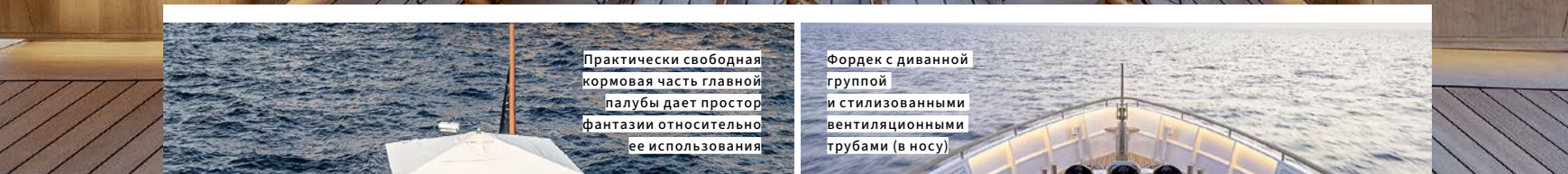
Разглядывая *Blue II*, с нее не соскользнешь взглядом: она магнетически притягивает. Дизайнеры спроектировали экспедиционную суперяхту, напоминающую океанский буксир-спасатель второй половины XX века, с нетипичной для моторных яхт вельботной кормой, классиче-



Зона отдыха в кормовой оконечности верхней палубы. Заказчики хотели много диванов снаружи, но чтобы при этом они не портили классический вид яхты



Обеденная зона al fresco на верхней палубе позволяет любоваться пейзажами во время трапезы



Практически свободная кормовая часть главной палубы дает простор фантазии относительно ее использования



Фордек с диванной группой и стилизованными вентиляционными трубами (в носу)



ской надстройкой и даже фальш-трубой, более уместной на судне с паровыми машинами. У яхты умеренный наклон форштевня, высокий борт в носовой части и низкий в кормовой, там, где открытая палуба большой площади с погибью... При всем этом профиль судна вполне сбалансированный, и уникальная эстетика корабля-трудяги уживается в нем с «душой» классической моторной яхты.

Помимо надстройки, где характерная и строгая яхтенная архитектура прошлых лет выражена в форме окон на трех ярусах, в плоской крыше ходовой рубки на палубе мостика и деревянных конструкциях, морские традиции прослеживаются в тотальном доминировании тика на палубах и даже в отдельных деталях. Я имею в виду световые люки на фордеке — не современные скайлайты заподлицо с палубой, но объемные конструкции из дерева и стекла, а также хромированные вентиляционные трубы с приемным дефлектором (давно таких не видел). Но давайте прогуляемся по всем палубам.

КОМПОНОВКА И ИНТЕРЬЕРЫ

Планировки *Blue II*, как и дизайн интерьера, рождались в сотрудничестве Hоек Design, лондонской Vickers Studio и студии Dols & Co Interiors из Амстердама. Планировка подчинена функциональным задачам, а интерьер представляет собой сочетание классических приемов (например, отделка из тикового дерева) и современного стиля.

На палубе мостика расположены ходовая рубка и стильно оформленный офис владельца. Пост управления разработан с учетом всех законов эргономики и насыщен самым современным оборудованием, включая пять (!) многофункциональных дисплеев. Внешние посты-«крылья» по бортам упрощают маневрирование при швартовке. Открытая часть палубы в корме — идеальное место для расслабления в шезлонге или разглядывания морских пейзажей во время круиза. А вокруг основания дымовой трубы (запоминающийся элемент облика яхты) оборудованы световые люки, освещающие расположенную внизу гостиную.

Верхняя палуба. Здесь находится каюта владельца (в носовой части), а за ней — упомянутая выше гостиная. Мастер-каюта с обзором на 180° щеголяет белыми переборками и встроенной мебелью из тика, парными мягкими

диванами и письменными столами. Рядом находятся гардеробная и ванная комната, отделанная чилийским гранитом Orbicolore. Отсюда винтовой трап ведет в офис, на палубу мостика. А в гостиной, похожей (так считают некоторые) на летний коттедж в Новой Англии, диваны сгруппированы для общения, барная стойка отделана тиком, а изготовленные на заказ шикарные барные стулья обиты материалом с волнистым черно-белым принтом.

На открытой части палубы в корме можно отдыхать, глядя на горизонт, или трапезничать; то же доступно и на фордеке. Специальная нижняя подсветка диванов создает вечером особенно уютную атмосферу.

Главная палуба. Внутри надстройки видим большой салон — гостиную и обеденный зал, где могут разместиться до 12 гостей. В салоне есть библиотека, бар, кофейный уголок и отдельное место для более интимной трапезы на двоих, скажем, для завтрака. Телевизор в салоне поворачивается на 180°, и его можно смотреть из гостиной, обеденной зоны или из мягких кресел в кинозале (носовая часть салона). На этой же палубе находится VIP-каюта; у нее обильное дневное освещение через световой люк и большие окна. Есть гар-



Ходовая рубка по оснащению практически не уступает таковым на круизных лайнерах



Офис владельца со столом из тика, отделанным белой итальянской кожей. Три больших окна дают днем достаточно света



Салон на верхней палубе с баром; справа виден проход в мастер-каюту



деробная, а ванная комната похожа на ту, что в мастер-каюте, и тоже отделана гранитом Orbicolare. Нужно еще упомянуть камбуз и примыкающие к каюте тренажерный зал/массажный кабинет, сауну и хаммам, декорированный плиткой с ручной росписью.

А вся кормовая часть палубы, исключая «пейзажные» диваны на самой ее оконечности, совершенно свободна. В такой организации открытого пространства также проявляется экспедиционный характер *Blue II*: палубы океанских судов должны быть свободными...

Нижняя палуба. Здесь обустроены остальные четыре двухместные каюты, с ванными комнатами, удобные и элегантно обставленные. В их отделке использованы ткани и кожа, ковры и итальянский мрамор Arabescato. А в корме, под главной палубой, стоят тендер-лимузин Novurania Chase (9,4 м) и тендер Pascoe SOLAS (7 м). Низкий надводный борт не позволяет спускать их на воду через бортовой люк, поэтому предусмотрены люки на гидравлике в главной палубе, а спуск/подъем лодок осуществляет кран грузоподъемностью 6 т, который тоже спрятан под палубой. На этой же палубе обустроены и помещения для экипажа, в том числе каюта капитана.

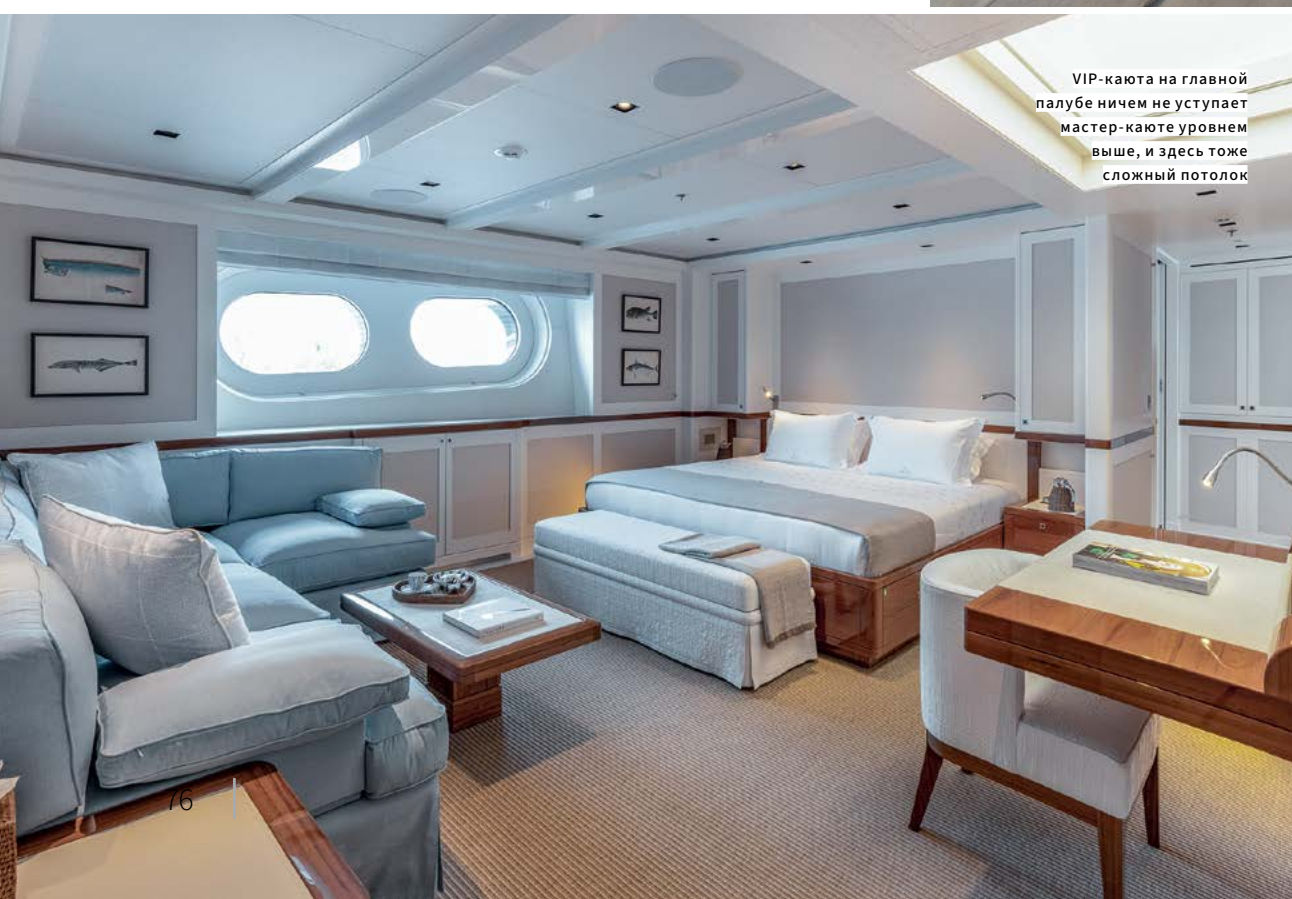
Добавлю, что мне встречалось упоминание предусмотренного для этой яхты трехместного погружаемого аппарата; он становится на место одного из тендеров, если тот поднять на палубу.

Моторную яхту *Blue II* построили на верфи Turquoise Yachts (Турция), история которой восходит к 1970-м годам, когда создавали первые в Турции яхты под брендами Proteksan и Turquoise. Потом верфи Proteksan Yachts Inc. и Turquoise Yacht Construcion объединили, чтобы строить крупные моторные яхты, и в 1997 году появилась Turquoise Yachts.

Импульс к развитию компания получила в 2015 году, когда ее владельцем стал Мохаммед Аль Барвани, предприниматель из Омана, хорошо известный в нефтяной и газовой отраслях, а также владелец верфи Oseapco. Тогда были расширены производственные мощности Turquoise Yachts в Стамбуле (в Пендике) и в Коджаэли, появился новый плавучий док, и компания получила возможность не только строить крупные кастомные яхты из стали и легкого сплава, но и выполнять рефиты любой степени сложности.

На верфи практикуют самые современные инженерные решения и платформы цифрового проектирования. Каждая из суперяхт построена с использованием многослойных изоляционных материалов, значительно снижающих уровень шума на борту. Опытная команда из 150 мастеров работает с различными материалами. Интерьеры яхт, построенных на верфи, полностью персонализированы, и уровень их детализации стал визитной карточкой Turquoise Yachts.

В настоящее время верфь производит суда длиной от 50 до 80+ м, у нее есть возможности и оборудование для строительства яхт общей длиной до 120 м. Наиболее интересные проекты Turquoise Yachts: 77-метровая суперяхта *Go*, 74-метровая *Roe*, а самой крупной станет Project Vento (87 м), которую спустят на воду в 2024 году.



VIP-каюта на главной палубе ничем не уступает мастер-каюте уровнем выше, и здесь тоже сложный потолок



Ванная комната при мастер-каюте щедро отделана натуральным камнем



Интерьер мастер-каюты на верхней палубе. Заказчики попросили установить здесь потолочные балки; конструктивно они не требуются, но выглядят как часть общего классического стиля



ТЕХНИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

Разрабатывая проект *Blue II*, судно со стальным корпусом и надстройкой из легкого сплава увеличили длину и ширину (по сравнению с проектом рефита), провели компьютерную симуляцию гидродинамических процессов (CFD), что позволило оптимизировать обводы. С самого начала решили, что у яхты будет один гребной вал и винт, как на многих коммерческих судах. Их вращают через редуктор два электродвигателя, запитанных от двух дизель-генераторов Caterpillar C32 по 830 кВт. Заказчики *Blue II* (а теперь уже владельцы), будучи сторонниками экологичных проектов, согласовали дизель-электрическую силовую установку с современной системой очистки выхлопных газов, которая соответствует требованиям сертификации IMO Tier III в отношении вредных выбросов оксидов азота (NO_x). С такой установкой максимальная скорость яхты достигает 13 узлов.

Но у *Blue II* есть еще одна особенность — корпус ледового класса 1В, допускающий плавание в однолетнем льду при толщине до 0,6 м. Это тоже идея владельцев: они хотят иметь возможность совершать круизы по Атлантическому и Тихому океанам, исследовать полярные регионы планеты и путешествовать Северо-Западным проходом. В таких условиях, по мнению Андре Хука, один большой гребной винт более эффективен. Поскольку владельцы *Blue II* предпочитают отдыхать с комфортом, судно оборудовано двумя парами плавниковых стабилизаторов качки Naiad. **YMAG**

LADY LENE ИЗ НИДЕРЛАНДОВ

Текст: Михаил Романов

Фото: Стюарт Пирс

Авторство — вопрос интересный. Если у книг и картин имя творца обычно не вызывает сомнений, то, к примеру, в кинематографе при безусловном лидерстве режиссера немалую часть заслуг следует адресовать оператору, актерам и другим участникам съемки. В яхтостроении тоже не все просто. Ладно, если архитектуру судна, интерьеры, а также инженерную часть проекта разработало одно бюро; а если проект — плод совместных усилий нескольких команд?

Длина
34,00 м

Ширина
8,00 м

Осадка
2,40 м

Валовая вместимость
259 рег. т

Запас топлива
30 000 л

Запас воды
4000 л

Мощность
2 × 1650 л.с.





Именно так создавали моторную яхту-эксплорер *Lady Lene*, построенную на верфи Van der Valk (Нидерланды). Помимо сотрудников верфи, в многопрофильный творческий коллектив талантливых инженеров и дизайнеров входили представители брендов, известных в сегменте суперяхт и не только: Guido de Groot Yacht Design, Carla Guilhem Design, Ginton Naval Architects, Diana Yacht Design и Hull Vane. Результат их работы оценили высоко: *Lady Lene* удостоилась престижной награды World Superyacht Awards за «стиль, особенные интерьеры, ходовые характеристики и другие достоинства, отличные от конкурентов в этом классе». Давайте посмотрим на эту яхту через вклад участников проекта.

АРХИТЕКТУРА. GUIDO DE GROOT YACHT DESIGN

Внешним обликом трехпалубной экспедиционной яхты *Lady Lene* занималась команда Гвидо де Грута. Как рассказывал сам известный дизайнер, заказчик — давний и постоянный клиент Van der Valk — задал довольно сложную задачу, выдвинув ряд весьма специфических требований, в том числе в отношении высоты помещений и их доступности (об этом дальше). Когда эти моменты были определены на чертежах общего расположения, дизайнеры смогли приступить к разработке экстерьера. Но и здесь у будущего владельца были пожелания относительно носовой оконечности, формообразующих линий, открытой кормовой палубы и пр.

В итоге яхта, которую Гвидо де Грут охарактеризовал как «большую и сложную лодку, весьма удивительный проект», получилась со стильным и привлекательным экстерьером. В нем выделяются носовая часть корпуса с высоким бортом, надстройка со смещением заметной части объема в нос и плавным изгибом абриса конструкций, оригинальная форма



Обширная зона отдыха
в кормовой части главной
палубы под защитой палубы
следующего уровня (верхней)

Гвидо де Грут разработал для Lady Lene оригинальный, броский и запоминающийся внешний дизайн



Высокий борт в носовой части корпуса и килеватая «наделка» под форштевнем (бульб особой формы) повышают мореходные качества судна

контрастного тонированного остекления большой площади. Также отметим наружные посты управления на крыльях мостика для удобства швартовки, классический португальский мостик перед ходовой рубкой и отсутствие «пляжной» зоны на фордеке. Вся носовая часть палубы занята тендером с мощной кран-балкой для его спуска/подъема.

Заказчик особенно оценил большие открытые пространства палуб, в частности зону отдыха на главной палубе с обеденным столом, ориентированным в корму изящным диваном и баром, а также оформление купальной платформы. По-видимому, этому пространству отводилась особая социальная роль. Все это в гармоничной совокупности плюс мачта, несущая антенну радара (еще один элемент, придающий *Lady Lene* шарма), и купола ТВ-антенн рядом формируют стильный облик яхты.

Обеденная зона на главной палубе. Дизайн интерьера, одобренный заказчиком, очень спокойный и «домашний»



Интерьер салона на главной палубе: гостиная с диванами и креслами перед широкими дверями в кокпит

ИНТЕРЬЕРЫ. CARLA GUILHEM DESIGN

При вручении *Lady Lene* премии World Superyacht Awards жюри отметило индивидуальный дизайн интерьеров, по уровню комфорта сопоставимый с домом на берегу. Интерьер стал триумфальным дебютом дизайнера Карлы Гилхем из США, которая раньше уже сотрудничала с заказчиком *Lady Lene* в различных проектах жилых сооружений. Ей принадлежит концептуальная фраза: «Красота обладает достаточной силой, чтобы изменить нашу жизнь». Но сначала — о компоновке помещений яхты, над которой совместно работали все участники проекта.

На верхней палубе находятся ходовая рубка и VIP-апартаменты с собственным балконом и террасой на корме. Главная палуба приняла салон и камбуз в носовой части и гостиную на миделе. Каюты на нижней палубе: «мастер» на миделе с кабинетом, две симметричные двухместные каюты по бортам и одноместный пульман для детей. Экипаж (семь человек) размещается в каютах в корме.

Карла Гилхем с командой разрабатывала стиль интерьера *Lady Lene*, приняв за отправную точку скругленные линии внешнего дизайна экспедиционной яхты и тему ар-деко, которая прекрасно сочетается с экстерьером. По словам Карлы, они создавали спокойное, вневременное и гостеприимное пространство, в котором хозяин и его семья могут чувствовать себя комфортно, находясь в море долгое время.

Напомним, что в основу интерьерного дизайна *Lady Lene* легли специфические пожелания заказчика: высокие потолки, столовая и гостиная с открытой планировкой на главной палубе, лифт, соединяющий все палубы, отсутствие на них ступеней... Рискну предположить, что в семье заказчика есть кто-то, кому приходится передвигаться в кресле на колесах, и тогда становятся понятными и особенные пожелания, и, по сути, две мастер-каюты, из которых главной назвали ту, что на нижней палубе.

Важное в интерьере — воздух и свет, которые дают высокие потолки во всех помещениях и большие окна, открывающие панорамный вид на морской простор. А что касается красоты, которая может изменить жизнь, то она проявляется в оформлении переборок, рифленом дереве и металлических элементах цвета золотистого шампанского. Изысканность интерьера усиливают обилие натурального дуба, мрамор silk georgette с насыщенным бежевым фоном, элементы из кожи и замши.



Большие окна в надстройке дают в салоне максимум освещенности в дневное время



Интерьер одной из бортовых VIP-кают на нижней палубе

ИНЖЕНЕРНЫЕ РЕШЕНИЯ. GINTON NAVAL ARCHITECTS, DIANA YACHT DESIGN, HULL VANE

Дизайн яхты прочно увязан с ее функционалом. Обводы *Lady Lene* со скругленной скулой от Ginton Naval Architects относятся к типу FDHF (Fast Displacement Hull Form), не характерному для экспедиционных яхт. Но они такие по желанию владельца, который хотел получить высокую скорость. Поскольку длина ватерлинии в водоизмещающем режиме является одним из определяющих параметров, она была увеличена в том числе за счет «наделки» wave-piercing в носу — килеватой конструкции с плоским «топом».

Конструктивными аспектами корпуса занималось бюро Diana Yacht Design, создав легкую и прочную конструкцию из алюминиевого сплава, у которой при заданной высоте в помещениях снижен вес основных элементов набора и, соответственно, осадка (для возможности посещать мелководные акватории Багамских островов). Также инженеры бюро решили задачи размещения на носовой палубе тендера с краном, герметизации соединений открытых участков палуб и др.

Еще одно новаторское решение, реализованное на *Lady Lene*, — подводное крыло Hull Vane в корме. Оно выравнивает посадку яхты, противодействует килевой качке и гасит волну за кормой, делая кормовую палубу еще более приятным местом для отдыха и повышая общий комфорт на борту. Установка такого крыла потребовала оптимизировать компоновку моторного отсека и конструкцию кормовой части, а также смещение рулей относительно дисков гребных винтов и специальную их профилировку, поскольку рули выведены из зоны ускоренного потока. И эти задачи были успешно решены.

В итоге с двумя двигателями MAN V12 по 1650 л.с. яхта развивает на максимуме 18 узлов. Также, как сообщает верфь, на крейсерской скорости в диапазоне 10–12 узлов — типичный для яхт-эксплореров режим — экономия топлива с крылом Hull Vane достигает 12,5% (расчетный запас хода на 10 узлах составляет 3300 миль). Помимо крыла, демпфировать качку на яхте должны два гироскопических стабилизатора Seakeeper и электрическая плавниковая система Humphree; первые эффективны на стоянке, а плавники будут полезны при брочинге.

Вот такую яхту построили на верфи Van der Valk. Над ней трудилась сборная команд судостроителей, инженеров и дизайнеров, и получилась яхта-эксплорер для дальних путешествий в морях и океанах, стильная и удобная, сочетающая качества морехода с высокими стандартами комфорта суперяхты. И, наверное, не так уж важно, кто был «режиссером этого фильма»; он получился ожидаемо классным, о чем говорит престижная премия World Superyacht Awards за «стиль, особенные интeрьеры, ходовые характеристики и другие достоинства» *Lady Lene*. **УМАГ**





Вторая мастер-каюта на верхней палубе (палубе мостика) с персональной террасой



Интерьер мастер-каюты на нижней палубе

ОСТРОВА СОКРОВИЩ

Текст: **Екатерина Хлопкова**

Фото: **Джун Акулладор, М. В. Станюкович,
Алексей Стойда, Тамара Богатова, Елена Артюхова**

Филиппины. Чуть больше 500 лет назад великий мореплаватель Фернан Магеллан в ходе первой кругосветной экспедиции открыл этот архипелаг в Тихом океане, который назвал островами Святого Лазаря. Открыл... и погиб от рук туземцев. Ну а мы продолжаем изучать сей дивный мир, включающий более 7000 островов.

ОТКУДА ЕСТЬ ПОШЛО...

На Филиппинах сегодня живет порядка 120 млн человек, что очень много для площади 300 тыс. кв. км, поэтому необитаемый остров там найдешь едва ли. Плотность населения сумасшедшая, и основу его составляют австронезийцы — самые древние мореплаватели в истории человечества, первые плавсредства которых были известны еще 5000 лет назад.

На некоторых островах (по преимуществу на Минданао) до сих пор есть баджао (самá, или морские цыгане), принадлежащие к коренным народам и отличающиеся от прочих тем, что никогда не имели собственных земель. Отдельные этнические группы всегда жили на лодках длиной порядка 10 метров, обустроивая там быт, будучи при этом успешными рыбаками, охотниками за жемчугом и торговцами. Сегодня они селятся в домиках, сооруженных на сваях прямо в воде, а основной доход имеют от продажи старой обуви. В последние годы правительство стало предпринимать попытки разместить этих людей по прибрежным деревням центральной группы островов, выделяя им бросовые клочки земли.



В развитии отношений островитян с другими регионами, в том числе торговых, еще в доколониальные времена ключевую роль играли балангаи — деревянные двухмачтовые парусно-весельные суда особой конструкции, искусство постройки которых передавалось из поколения в поколение. Гафельные паруса делали из плетеных циновок на юге и из парусного хлопка местного производства — на севере. Эти лодки — национальная гордость, и энтузиасты до сих пор строят реплики по старинным «рецептам», объединяясь в клубы, устраивая регаты, походы и ежегодные фестивали.

Для рыбалки, ныряния за жемчугом и перемещения между островами филиппинцы повсеместно используют открытые лодки — банкá — с узким корпусом и аутригерами для придания им остойчивости. Некоторые умельцы прилаживают к ним самодельные паруса, но в основном лодки тарахтят двигателями, а для защиты от дождя и палящего солнца их оснащают тентами. На более крупных банкá есть даже каюта.

Кроме того, между островами строго по расписанию курсируют современные паромы и самолеты, так что в целом проблем с передвижением тут нет.



БОЛЬШОЕ ВЫРАСТАЕТ ИЗ МАЛОГО

«Филиппины — мир мелких производителей, обеспечивающих товарами и сырьем крупные международные корпорации, — рассказывает моя собеседница Мария Владимировна Станюкович, заведующая отделом Австралии, Океании и Индонезии Музея антропологии и этнографии им. Петра Великого РАН. — Здесь в горах выращивают кофе для Nestle, там — манильскую пеньку, которую прежде использовали даже для изготовления одежды, а сегодня из нее продолжают делать обои, яхтенные снасти и много чего еще. Небольшие семейные фермы снабжают гигантские агрохолдинги. Посредники забирают у ремесленников плетеные коврики и шляпки и торгуют ими по всему миру».

Выросшие на берегу океана, филиппинцы с удовольствием устраиваются на коммерческие суда. Прямо на улице можно встретить агентов с табличками, где от руки фломастером написаны объявления о найме. Старший помощник капитана на судах торгового флота Александр Гаген-Горн уже 10 лет ходит в море с филиппинцами-контрактниками и отзывается о них как о профессиональных матросах, которые практически никогда не создают проблем в экипаже.

Филиппинки повсеместно славятся как хорошие и недорогие домработницы; желающих также охотно берут в экипажи частных судов, в том числе — стюардессами суперяхт. Многие женщины этой страны получают достойное образование, а усердие и старательность вкупе с относительно невысокими требованиями в отношении заработной платы делают их очень востребованными на международном рынке труда.



На Филиппинах явно ощущается разрыв между бедными и богатыми, да и между богатыми и богатыми тоже. Как в шутку сказала Мария Владимировна, бедные миллионеры живут в небоскребах, а богатые миллионеры — на своих островах. Аристократия с испанскими корнями и состоятельные предприниматели китайского происхождения чувствуют себя здесь очень неплохо, а в Маниле есть целый элитный квартал вроде нашей Рублевки. «У нас не совсем верное представление об этом регионе. Филиппины — это не только рыбный промысел, хотя рыбы и морепродуктов там, конечно, очень много. Основа экономики страны — сборочные производства радиозлектроники, сельское хозяйство, судоремонтные предприятия, туризм», — комментирует Сергей Павлович Алексеев, почетный генеральный консул Республики Филиппины в Санкт-Петербурге (кстати, яхтсмен со стажем).



Subic Bay Yacht Club
Фото: Jun Acullador / flickr.com

ЯХТИНГ И ЯХТЫ

Любование бирюзовыми лагунами, конусами спящих вулканов, жемчужными нитями прохладных рек, зелеными одеялами лесов и интересные сведения из огромного историко-культурного среза — вот чем вознаградят Филиппины тех, кто осилит многочасовой перелет и возьмет яхту в чартер или отправится туда прямо по воде, как делают, скажем, наши дальневосточные яхтсмены.

Любительский яхтинг в этих краях пока еще развит слабо; отсутствует должная инфраструктура, вызывают опасения частые цунами, тайфуны, землетрясения и даже споры о принадлежности Южно-Китайского моря. Но кто ищет, тот всегда найдет — и яхту с опытным капитаном, и вездесущего местного проводника, и наиболее подходящее время.

Старший инструктор яхтенной школы яхт-клуба Subic Bay Yacht Club Маркус Авесилла рассказал, что после пандемии люди стали чаще задумываться о приобретении собственной яхты или катера, поняв, что это даже лучше, чем иметь загородный дом, где можно застрять на карантине. Появилось больше желающих учиться на шкипера, вырос спрос на чартер, а парусные регаты стали более массовыми. Всё как везде.

Филиппинцы покупают рыболовные катера Boston Whaler, круизеры Monterey, 25–32-футовые быстроходные лодки местных верфей, таких как Tronqued Boats, Hammerhead RIB's, Trevally Boats, а также парусные яхты Lagoon, Beneteau, Jeanneau. Встречаются суда и покрупнее, и подороже. Например, в яхт-клубе Себу каждый знает «золотой катамаран» некоего сэра Гарри. По словам местных жителей, владелец посторонних на борт не пускает, так как очень щепетилен и любит, чтобы все вещи оставались на своих местах, однако



Выбор рыбы
и морепродуктов
на прилавке в кафе
острова Панглао

каждый встречный досконально опишет убранство чудо-яхты вплоть до золотого унитаза. Загадка!

Ежегодная «прописка» в наиболее популярных яхт-клубах (в Маниле, на Себу, в Субике и др.) в среднем обходится \$ 5000–10000 за яхту 20–35 футов, т. е. около \$ 800 в месяц. Это сравнимо со стоимостью стоянки в яхт-клубах Москвы, Турции и городов Южной Европы, но существенно дешевле, чем в городах Северной Европы, где цена доходит до 2000 долларов в месяц.

Некоторые яхтсмены приходят на Филиппины и стоят на рейде бесплатно. Правда, внезапно налетающие шквалы и снующие туда-сюда рыбацкие лодки могут добавить сложностей на отдыхе.

Самая благоприятная область для путешествий — Висайские острова, центр архипелага Филиппин: Себу, Бохоль, Лейте, Негрос, Боракай, Панай, Сикихор... На севере можно прогуляться на лодке на Палаван, вдоль западного побережья Лусона до его оконечности и далее на острова вулканического происхождения Бабуян, и вернуться к центру. Для знакомства достаточно.

А вот группу небольших островов в архипелаге Сулу, цепочкой тянущихся на 1680 км с юго-запада на северо-восток между Минданао и Калимантаном, следует обходить стороной: не стоит приправлять свой отпуск жгучей смесью из вооруженных стычек, терроризма и пиратства.

К «красной» зоне также стоит отнести столицу государства — Манилу. Во время путешествия на яхте ограничьтесь стоянкой в Manila Yacht Club и ужином в ресторане, ибо в самом городе делать особо нечего, если только вас не накрыла тоска по московским душным пробкам или вы не хотите пожертвовать свой кошелек незнакомцу в толпе.

Приезжие чувствуют себя на островах по-домашнему. Экзотики как таковой на улицах городов, где развит туризм, нет; туземцев, одетых в яркие костюмы, можно встретить



Банка — традиционная лодка филиппинцев



только на карнавале. Основу гардероба составляет американский секонд-хенд. 85% населения исповедуют христианство, поэтому затейливых буддистских или индуистских храмов вы тоже не увидите. Для жителей отдаленных островков, напротив, экзотика — это мы. «Однажды, когда мы высадились на острове Камигин, за нами пристроилась вереница местных жителей, и одна девочка, показав на меня, спросила у мамы, кто это. “Это Барби”, — не задумываясь, ответила мама. Забавно!», — поделилась Тамара Богатова из Санкт-Петербурга.

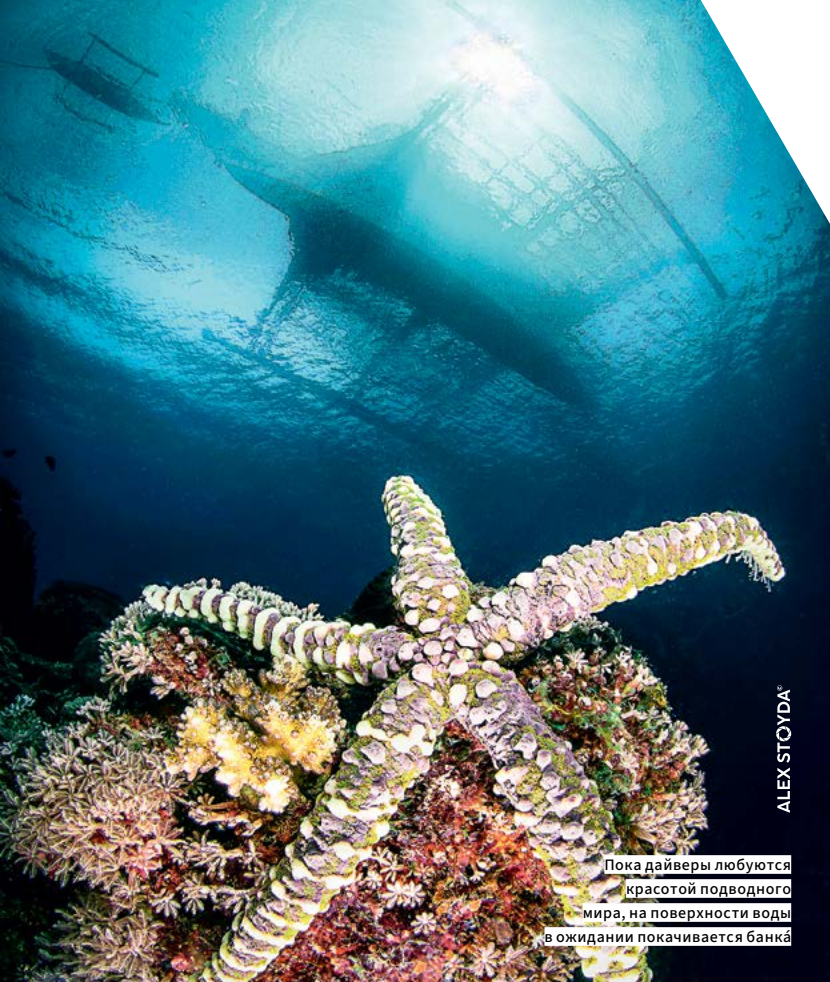
Зато нет проблем с языком: почти все сносно говорят по-английски. С едой и водой надо придерживаться тех же правил, что и в других азиатских странах: ничего непроверенного не брать на улице, стараться обходиться без того, что вам не нужно. На Филиппинах есть прекрасные рестораны, в том числе рыбные, где с пылу с жару подают креветки, лангустины, тунца и прочие свежайшие дары океана. Можно также отведать местные кисловатые супы на основе тамаринда, палаванский деликатес тамилкок (корабельный червь, по вкусу похожий на устрицу). А еще всюду продают напитки богов: манговые фреши и кокосы!

ЧЕЛОВЕКУ В МАСКЕ

Филиппины — рай для путешественников любой «категории». Здесь можно летать над океаном на вертолете или парашуте, кататься по подземной реке, подниматься в горы, купаться в теплом океане, горячих источниках или освежаться душем водопадов, играть в гольф и пляжный волейбол. Но при всем богатстве выбора приехать и не попробовать здесь дайвинг или хотя бы снорклинг будет большой ошибкой. На Филиппинах несметное количество дайв-спотов, не похожих друг на друга, и масса возможностей их посетить: от дейли-дайвинга в пределах полутора часов на лодке до серьезного перехода с ночевкой, скажем, к отдаленному атоллу Тубатахе на круизной суперяхте океанского класса (*Infinity, Discovery Palawan, Philippine Siren, Solitude One* и т. д.), оборудованной для погружений.

Такого биоразнообразия нет больше нигде. Если в том же Красном море, чтобы сменить картинку, нужно отплыть довольно далеко, то здесь достаточно переместиться на пару километров, чтобы вокруг и под собой увидеть совсем другой мир. На Филиппинских островах ежегодно открывают все новые виды флоры и фауны. Семья врачей из Москвы, которые увлекаются дайвингом и подводной фотографией и объездили весь мир, однажды очаровавшись Филиппинами, решила построить на острове Негрос отель Mahi Mahi Dive Resort и теперь знакомит желающих с фантастическим подводным миром в районе Негроса и Апо. Поплавать с китовыми акулами (на английский манер это занятие называется шаркинг) можно в местечке Ослоб на острове Себу, с зелеными черепахами (тарлинг?) и огромными стаями каранксов — на Апо, поиграть с блестящими косяками сардин, то рассыпающихся, то сливающихся в одну большую фигуру, — у полуострова Моалбоал на Себу, знаменитого грандиозной рифовой стеной недалеко от пляжа; посмотреть на неспешный променада акул-лисиц — у острова Малапаскуа, заглянуть в подводный микромир — в местечке Анилао на острове Лусон... Рядом с островом Бусуанга десяток рэков — затонувших японских кораблей времен Второй мировой войны, а вблизи острова Камигин из воды торчит католический крест — ориентир для тех, кто осмелится понырять на ушедшем некогда под воду кладбище. Съемки акул с дрона и со вспышкой запрещены, но и без этого коллекция селфи с обитателями глубин и красочных видео вам обеспечена. А лучше просто наслаждаться: все равно никакой фотоаппарат не передаст того, что запечатлеет самый совершенный оптический прибор — глаз человека.





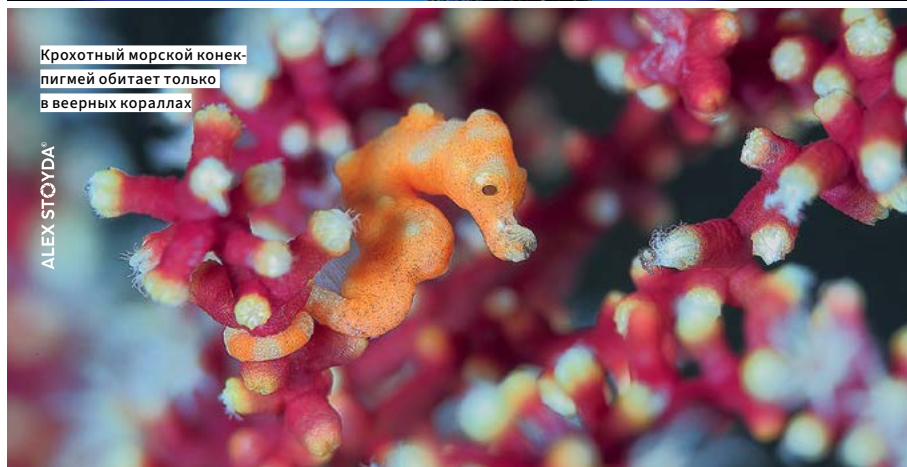
Пока дайверы любят
красоту подводного
мира, на поверхности воды
в ожидании покачивается банка

ALEX STOYDA®

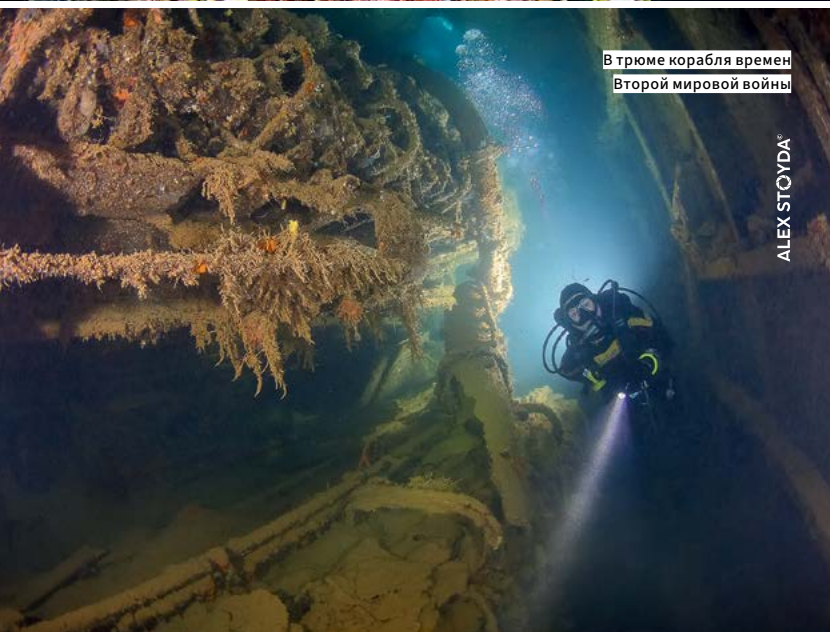


ALEX STOYDA®

Крохотный морской конек-
пигмей обитает только
в веерных кораллах



ALEX STOYDA®



В трюме корабля времен
Второй мировой войны

ALEX STOYDA®

ПУТЕВОДИТЕЛЬ ПО ЭМОЦИЯМ

Каждый, кто возвращается из дальних странствий, непременно расскажет вам о местах, историях, людях, благодаря которым сложился его неповторимый узор путешествия. Мы же предлагаем вам свою небольшую подборку, которую составили на основе рекомендаций кураторов этого направления в «Клубе Приключений», а также собственных ощущений от посещения этих мест.

СЕБУ

Остров и город Себу — самая испанская часть архипелага. Здесь находится могила Магеллана, который пал от руки вождя Лапу-Лапу, не пожелавшего принять христианство и европейское подданство. В городе много католических соборов, а в базилике Санто-Ниньо хранится статуэтка, изображающая младенца Христа, подаренная Магелланом королеве Хуане.

Себу — это микс из древних фортов, католических храмов и ультрасовременных спа-отелей, бутиков, ресторанов и ночных клубов, соседствующих с трущобами.



Затонувшее католическое
кладбище у Камигина.
Фото: ElenaArt

utah media

БОХОЛЬ

Остров-курорт с белоснежными пляжами из рекламы «Баунти» и «шоколадными холмами». Вниманию сладкоежек: речь только о цвете! Почти две тысячи бархатных подушек, темно-коричневых холмов — грандиозное творение природы. В сезон дождей они обрастают травой, которая в период засухи приобретает аппетитный шоколадный оттенок. Эти холмы, охраняемые ЮНЕСКО, можно встретить на гербе и флаге провинции. Совершив переход на катере по реке Лобок, попадаем на пляж с мелким, будто просеянная мука, песком. Вода светло-бирюзового цвета, абсолютно прозрачная, а над ее гладью нависают огромные пальмы. Вы все еще куда-то спешите?



Забавный долгопят с острова Бохоль

КАМИГИН

А вот этот остров в регионе Северного Минданао уже не для пляжного отдыха: Камигин образован несколькими спящими до поры вулканами, и песок здесь черного цвета. Островок можно быстро объехать на байке, подняться на вулкан, пройти к горячим источникам, посетить заповедник, где водятся моллюски — гигантские треуголки (тридакны), заняться дайвингом на затонувшем кладбище.

ТААЛЬ

Еще недостаточно пощекотали себе нервы? Послушайте, как тикает бомба замедленного действия. В полчасе езды от морского порта Батангас находится вулкан Тааль. Он имеет самую совершенную среди всех вулканов форму, и филиппинцы этим очень гордятся. У подножия Тааля раскинулось потрясающей красоты озеро с таким же названием. Несмотря на опасность извержения, люди охотно селятся здесь и зарабатывают продажей того, что выращивают на плодородной вулканической почве. В местном яхт-клубе Taal Lake Yacht Club тоже кипит жизнь.

ПУЭРТО ПРИНЦЕССА

Самая длинная в мире подземная река (8 км) находится на острове Палаван, но туристов катают на каноэ на расстояние не больше 1,5 км. В глубине пещеры в свете фонарей можно разглядывать сталактиты и сталагмиты, над которыми то и дело проносятся хозяева тьмы — летучие мыши. В 1999 году реку включили в список Всемирного наследия ЮНЕСКО, а в 2012 году — в лист семи новых чудес природы.

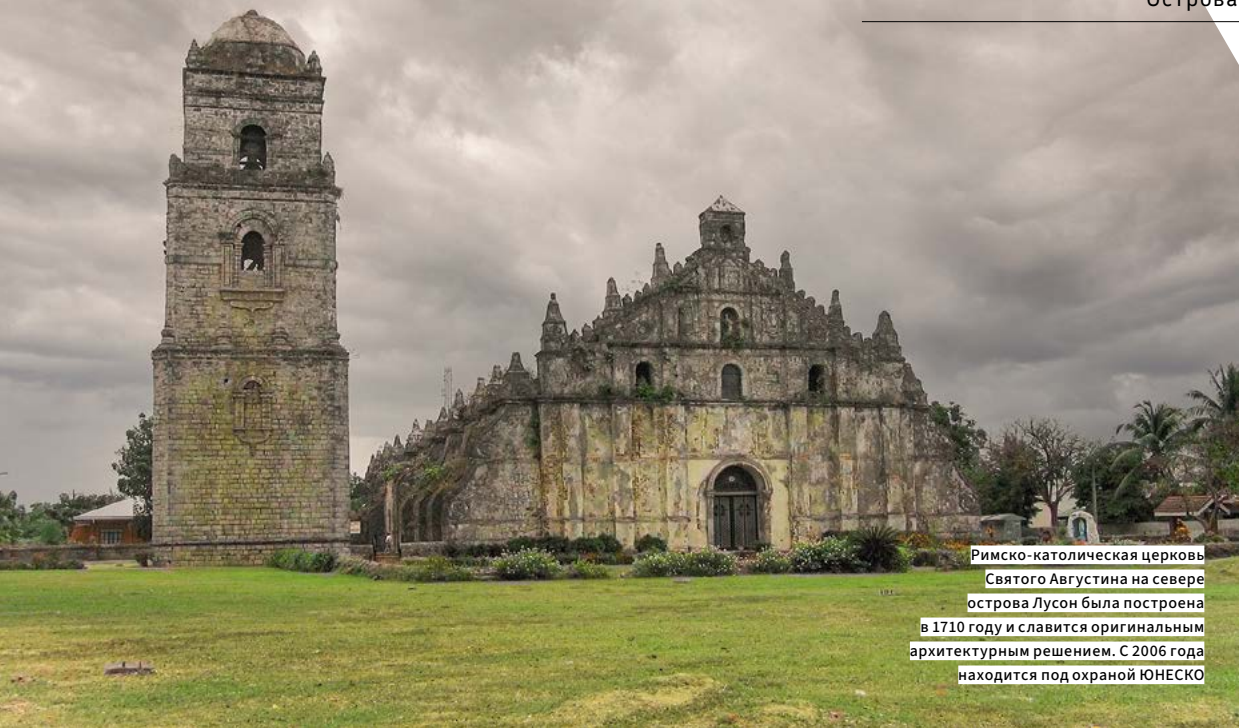
ЭЛЬ НИДО

Название городка на севере Палавана с испанского переводится как «гнездо». А все из-за популярного деликатеса — ласточкиных гнезд. Они считаются мощным афродизиак, и почти весь «урожай» экспортируется в Китай.

Странной архитектуры постройки, сложенные из подручных материалов, придают этому месту особую атмосферу. Влажный тропический лес с пальмами, баньяном, бамбуком, умопомрачительными орхидеями, дивной красоты древовидным папоротником и диким миндалем приведет к водопаду, низвергающему свои воды вертикально. Красота, да и только!



Остров Камигин



Римско-католическая церковь Святого Августина на севере острова Лусон была построена в 1710 году и славится оригинальным архитектурным решением. С 2006 года находится под охраной ЮНЕСКО



Сиаргао. Лучший способ передвижения по многим островам — на байке



Пороги на реке острова Букас Гранде



В зоопарке на Бохоле



Приготовьтесь быть в центре внимания



МАТУТИНАО

В горах близ городка Бадиана (130 км от города Себу) струится каскад водопадов Кавасан, а выше идет дорога по руслу реки Матутинао, вдоль многочисленных каньонов и лагун. Надев спасжилеты, можно скользить вместе с инструктором по узкому гладкому каньону вдоль 40-метровых скал, а самые смелые прыгают с 15 метров. Тут все зависит от вашей психологической подготовки. Некоторым, например, после экстремальной подвозки на мотоцикле к началу маршрута сам прыжок кажется ерундой. В любом случае, ощущения вас ждут невероятные.

БОРАКАЙ

Остров славится своими пляжами с мельчайшим снежно-белым песком и живописными закатами. По вечерам вдоль береговой линии выстраиваются парусники, лавируя, словно мотыльки, разрезающие золотисто-красную линию горизонта. Ужином с видами на этот пейзаж можно завершить прекрасный день.


КОРОН

Вдоль озера Каянган выложены удобные деревянные настилы, а вода в нем кристально чистая и слегка солоноватая. Пообедав на одном из пляжей, отправляйтесь в Двойную лагуну (две крохотные бухты, соединяющиеся проходом-пещерой). Второе озеро — Барракуда, где даже в самом глубоком месте (около 30 м) видно дно. Здесь можно почувствовать на себе такое природное явление, как термоклин: горячие подземные источники смешиваются с прохладной морской водой. **VMAG**

ДАФНА Д'ОФФЕЙ

Текст: Антон Черкасов-Нисман

Фото: Кике Вальдerraма, Ocean Independence



Чем больше
на яхте водных
«игрушек»,
тем больше
останется
впечатлений!



В гараже яхты Lady JJ достаточно техники и оборудования для активного отдыха на любой вкус

Летний чартерный сезон в Европе близок к завершению, и самое время подумать о рождественских каникулах на яхте. Карибское море — традиционный регион для зимних плаваний в Северном полушарии, и мы поговорили о том, как и где именно там лучше всего отдыхать, с Дафной д'Оффей, старшим руководителем чартерного направления в американском подразделении компании Ocean Independence.

Каким было лето и как на него повлияло происходящее в мире?

По обе стороны Атлантики летний чартерный сезон проходил весьма активно: найти свободные яхты высокого качества было практически невозможно. Такое наблюдалось и в прошлом году во время пандемии, а сейчас, когда снова появилась возможность путешествовать, люди еще сильнее стремятся куда-нибудь поехать.

С другой стороны, выросли цены на топливо, а некоторые регионы, например Багамы, неожиданно ввели новый НДС на чартер. К тому же имеют место разные экономические и политические неурядицы, и все это влияет на сиюминутную заинтересованность клиентов: они могут отказаться от идеи и передумать бронировать яхту. В июле-августе мы наблюдали такие случаи, чего не было год назад.

Что происходит с ценами?

Поскольку все взаимосвязано, нынешние события влияют на стоимость чартера. Причем подорожание затрагивает не только клиентов, но и судовладельцев, ведь растут их операционные издержки в период, когда яхта простаивает. Переключать эти расходы напрямую на клиентов нельзя, но все-таки некоторые вынуждены повышать цены.

Впрочем, это не единственная причина подорожания чартера. Дело в том, что из-за огромного притока покупателей на вторичный рынок в период с прошлого ноября до июня сейчас просто стало меньше яхт. Многие приобретают бывшие чартерные лодки для частного использования. Таким образом, рост цен также спровоцирован дефицитом предложений и высоким спросом.

Где сконцентрируется флот чартерных яхт предстоящей зимой?

Мы реалисты и понимаем, что зимой европейцы и американцы предпочитают отдыхать в теплом климате, а число доступных регионов ограничено. Багамы, Карибы, Центральная Америка... куда еще можно пойти? Австралия, Тихий океан... да, конечно, но эти места до сих пор считаются нишевыми, ведь для большинства клиентов это слишком далеко. Для многих из тех, кто уже побывал, например, на Виргинских островах и Сен-Бартелеми и теперь не прочь посмотреть Южные Карибы (Гренадины и Сент-Люсию), даже это уже далеко.

Растет интерес к Центральной Америке: Белизу, Панаме и Коста-Рике; полагаю, они привлекают прежде всего людей с большим опытом чартера, поскольку там гораздо меньше народу и сохранилась первозданная природа. В остальном я не вижу каких-то выраженных перемен: количество бронирований на Таити, Фиджи или в другие экзотические регионы точно не выросло.

На юге Тихого океана столько интересного, а он остается нишевым?

С точки зрения наших клиентов, это очень удаленные места. Добираться до них столько же, если не больше, чем до Австралии. Отнюдь не все могут выделить на отдых много времени, думаю, лишь 15–20% клиентов. Кроме того, работающие там чартерные яхты довольно крупные и дорогие, минимум \$ 200 000 в неделю, поэтому, если ехать туда надолго, получается недешево. К тому же флот маленький, и бывает очень сложно состыковать расписание чартера с календарем клиентов.



Карибская классика: бирюзовое море, белоснежный песок и пальмы, пальмы, пальмы...



Моторный катамаран Samaga пользуется большим спросом на Карибах

Повсюду множество рекомендаций для тех, кто собирается впервые отдохнуть в чартере. Что вы советуете тем, кто уже много где побывал и хочет чего-то нового?

Важный фактор для ощущения новизны — это разнообразие водных «игрушек». Если вы уже были на яхте, где есть гидроциклы, каяки и буксировщики Seabob, то стоит попробовать новую высокотехнологичную технику вроде флайбордов или электрофойлов. Чем ее больше, тем больше останется впечатлений. В остальном — когда люди действительно рассчитывают увидеть что-то новое, они не возвращаются в те же места, если только речь не идет о каком-то особом регионе.

О каком, например?

Например, наши клиенты часто приезжают на Сен-Мартен и Сен-Барт, чтобы встретить там Рождество. Эти острова считаются карибским аналогом Сен-Тропе, и если гости предпочитают проводить время с друзьями, которые тоже туда ездят, они возвращаются.

Если такой потребности нет и хочется новенького, можно поехать на Гренадины или в Центральную Америку — там все по-другому. Для тех, кто ищет что-то среднее, подойдут Наветренные острова, где расстояние между якорными стоянками невелико. Чтобы ожидания клиентов оправдались, мы объясняем им, что за новизну впечатлений порой приходится платить длинными переходами, а также отсутствием баров и ресторанов на берегу.

Производители предлагают огромный выбор новаторских водных «игрушек», однако владельцы яхт, похоже, не спешат добавлять их в гаражи своих чартерных яхт...

Да, здесь вы абсолютно правы. Лишь немногие идут на это, когда их просят члены семьи и друзья или когда они сами крайне заинтересованы в привлечении чартерных гостей и целенаправленно комплектуют лодку самым передовым оборудованием. Правда, стоит помнить, что водные «игрушки» подразумевают определенную ответственность: многие владельцы считают некоторые из них слишком опасными и не покупают.

Какие яхты вашего флота на Карибах наиболее интересны для чартера будущей зимой?

Я бы сказала, что это *Lady JJ* (Heesen Yachts, 55 м), которая появилась в чартере лишь весной. У нее на борту четыре гидроцикла и пять буксировщиков Seabob. Хотя это довольно традиционные «игрушки», даже на самых больших чартерных яхтах их далеко не всегда найдешь в таком количестве. Когда у вас лодка с шестью двухместными гостевыми каютами, то хочется разом вовлечь в развлечения на воде как можно больше людей. На деле же часто это невозможно из-за нехватки оборудования, и в этом плане *Lady JJ* — отличный вариант для активного отдыха. Владельцы оснастили ее разнообразными «игрушками», включая надувную платформу, которая расширяет «пляжный клуб», позволяет пришвартовать всю технику, чтобы легко на нее садиться и слезать.

Если взять яхты поменьше, то обязательно стоит упомянуть моторный катамаран *Samara* (Pachoud Motor Yachts, 24 м). Даже при такой длине у него есть абсолютно все, чем могут похвастаться гораздо более крупные лодки: тендер-буксировщик, дайв-клуб, два аквабайка, оборудование для рыбалки и т. д. Именно поэтому на *Samara* высокий спрос, причем людей не отпугивает сравнительно высокая стоимость, поскольку за свои деньги они получают действительно многое.

Если хочется чего-то новенького, можно отправиться на Гренадины или в Центральную Америку



Живописная бухта Круз на острове Сен-Джон полна ресторанов и магазинчиков



Во время пандемии в яхтинг пришло немало новых людей. Насколько часто ваши клиенты из числа новичков обращаются к вам повторно?

Я бы сказала, что за последние 12–16 месяцев у нас стало больше повторных обращений, чем когда бы то ни было. До этого в среднем на каждую яхту приходилось по два-три постоянных клиента, а сейчас их уже по четыре и больше. Причем, вернувшись со своего первого отдыха на яхте, многие обсуждают между собой, что снова пойдут в следующем году.

Обязательно ли по пути на Карибы лететь через США? Для российских граждан сейчас это затруднительно...

По моему опыту, большинство гостей из России не прилетают в США, чтобы забронировать чартер, и им вовсе не обязательно заезжать сюда по пути на Багамы или Карибы. Более того, даже европейцы избегают этого, если только речь не идет о стыковочных рейсах или других причинах. Поэтому для поездки будут иметь значение только условия въезда в тот регион, где предполагается чартер.

Отличный отдых складывается не только из хорошей яхты, но также из интересной береговой программы. Где это сочетание наиболее удачное?

Пожалуй, это Британские и Американские Виргинские острова. Даже несмотря на ряд законов, ограничивающих чартер яхт под иностранными флагами, этот регион всегда отлично подходил для отдыха на берегу. пляжные рестораны и бары, спа-курорты, шопинг позволяют разнообразить время на яхте. На других островах, кроме Сен-Мартена и Сен-Барта, всего этого гораздо меньше.

В свою очередь, в Центральной Америке и на Южных Карибских островах, например, можно осматривать вулканы, совершать вертолетные прогулки, ходить на водопады. Мы обычно привлекаем там местных гидов, хотя и опытная команда нередко может помочь провести интереснейшие экскурсии.

Яхтенная жизнь
в Густавии на острове
Сен-Бартелеми особенно
активизируется
на рождественских
каникулах



А что насчет Кубы и Доминиканы?

Американцы на Кубу не ходят — ни клиенты, ни владельцы. Очень жаль, что это так. Как раз сегодня мне пришел запрос на чартер на Кубе, но даже при том, что яхта, которой интересовались, принадлежит иностранной корпорации, ее бенефициар — американец, и ничего поделать нельзя. разве что кто-то найдет принадлежащую иностранцам лодку и пойдет туда в частном порядке.

С Доминиканой все проще: она лежит по пути на Карибы, и, если клиенты захотят, туда можно пойти, хотя круизных акваторий там немного. Доминикана известна как место для наблюдения за китами, но для этого нужно уходить далеко в океан, поэтому потребуется довольно крупное судно. В основном те, кто бронирует чартер в Доминикане, приезжают туда по какому-то делу: по работе, к семье или друзьям.

У каждой компании своя трактовка понятия «безупречный чартер». Что в него вкладываете вы?

Мы всегда объясняем владельцам, которые планируют сдать свои яхты в чартер, что его успех будет зависеть от целого ряда факторов. Ключевым непременно остается слаженный, заинтересованный в безупречном результате экипаж, который хорошо знает регион или умеет быстро подготовиться к походу в новые акватории и поймать там самое лучшее. Впечатления гостей от пребывания на яхте зависят от радушия команды, качества еды, разнообразия водных «игрушек» и в какой-то степени от дизайна интерьеров и стиля отделки, поскольку именно они производят первое впечатление при выборе лодки. Наша задача сделать так, чтобы все это сошлось, клиенты остались довольны и оставили отзывы, которые помогут сделать выбор следующим гостям. **YMAG**

MAJESTY 111

Текст: **Петр Шестаков**

Фото: **Gulf Craft**

Лодку еще не построили: верфь Gulf Craft на выставке Dubai Boat Show в марте этого года (год 40-летия компании) объявила о новом проекте Majesty 111, а готовую яхту собирается показать там же в 2023 году. Но ею уже начали интересоваться и даже обсуждать. Давайте ближе познакомимся с проектом, чтобы составить о нем предварительное мнение.

СВЕЖИЙ ОБЛИК

Стилистикой экстерьера моторная яхта Majesty 111 радикально отличается от остальных четырех в актуальной линейке суперяхт бренда Majesty и от модели Majesty 110, которую верфь выпускала до 2021 года. Этому есть объяснение: мода, в том числе яхтенная, не стоит на месте, к тому же дизайном этого проекта занимались специалисты Phathom Studio (Нидерланды). На предыдущих Majesty к работе привлекали разных известных дизайнеров, но здесь верфь обратилась к многопрофильной дизайн-студии, основанной в 2019 году. У нее большое портфолио, при этом Majesty 111 стала дебютом в яхтенном сегменте.

Задача стояла непростая: создать серийную яхту следующего поколения, прецедент для будущих моделей Majesty, удобную и для частного использования, и для чартера, которая предложит больше прежних во всех аспектах, включая дизайн и технику. В Phathom Studio начали не с эскизов, а с изучения лучших моделей, исследования дизайнерских трендов и перспектив. В итоге у Majesty 111 мы видим немало популярных решений и модных деталей, но, повторюсь, яхта не выглядит чьим-то клоном.

Силуэт судна формируют четкие горизонтальные линии палуб. Протяженная сравнительно невысокая надстройка верхней палубы получила лобовое стекло с обратным наклоном, а ее темный цвет (не карбон ли?) контрастирует с белым корпусом. Вырезы в фальшборте для лучшей обзорности изнутри, защищенные релингом, полностью раскрывают потенциал остекления большой площади. Верхняя палуба — зона отдыха с диванами и бассейном в носу и большой открытой палубой в корме, где сформирована обеденная зона и стоят шезлонги. Кокпит на главной палубе с огромным диваном, обращенным в корму (или двумя по бортам), огражден прозрачными панелями. Все эти знакомые элементы, скомпонованные Phathom Studio по-своему, и создают свежий оригинальный облик яхты.



Длина
34,10 м

Ширина
7,22 м

Осадка
1,72 м

Водоизмещение
140 т

Запас топлива
20 190 л

Запас воды
6170 л

Мощность
2 × 1900 л.с.

Каюты
6

Экипаж
5 чел.

Такие носовые обводы при высоком борте призваны обеспечить яхте мореходность, в частности всхожесть на волну



Мajesty III изначально проектировали как для частного пользования, так и для чартера

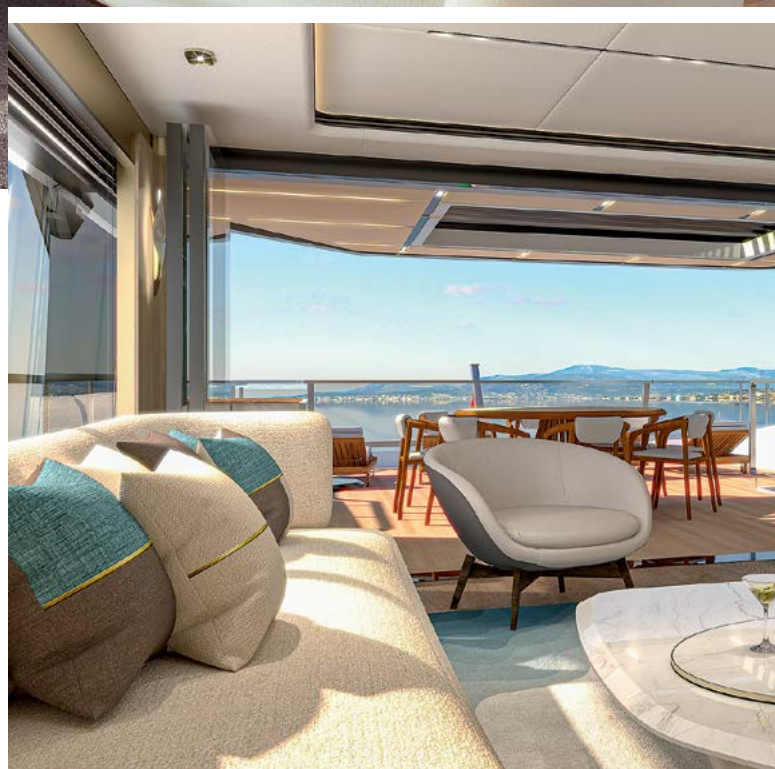
Зона отдыха с диванами
в кокпите на главной палубе
под защитой флайбриджа



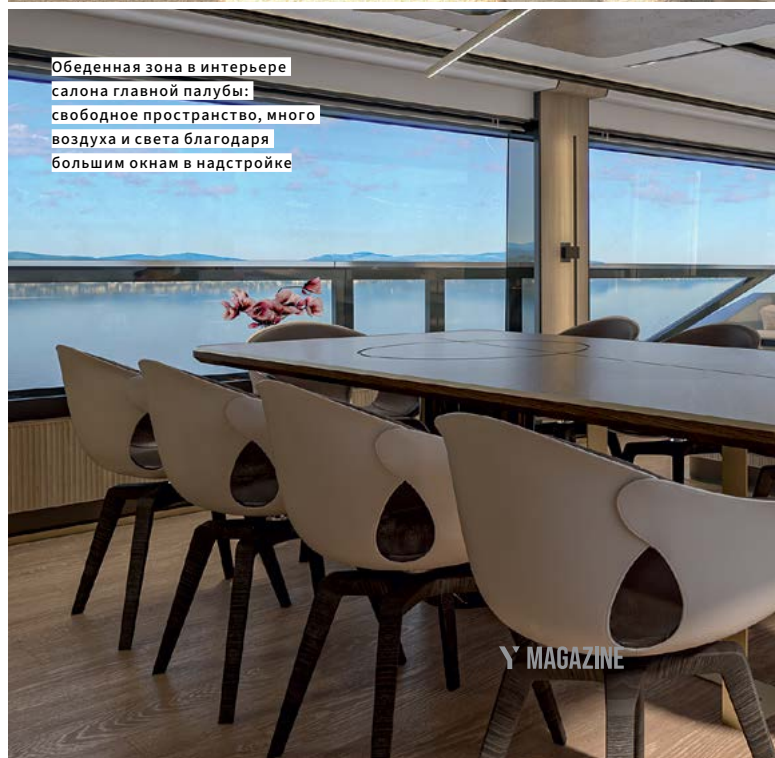
ПРИЯТНЫЕ ИНТЕРЬЕРЫ

Интерьеры Majesty 111 разработали дизайнеры все той же Phathom Studio. В одном из своих интервью они поделились мыслями о том, как создать на яхте привлекательный интерьер. Для яхты custom он должен быть таким же уникальным, как и... ее владелец. Для серийных яхт эффектность интерьера больше зависит от его рыночной привлекательности, достигающейся за счет новаторской компоновки, простора помещений, обилия стекла, стиля оформления (конечно, не в ущерб функциональности). Дизайнеры говорили о том, что пропорции каждого пространства должны соответствовать его назначению, и это выводит эргономику на первый план, что особенно важно в таких зонах, как лестничные клетки, коридоры, ванные комнаты... Не менее актуально разделение маршрутов перемещения владельца/гостей и команды, а также сами помещения для экипажа, ибо, как часто говорят, если доволен экипаж, будет доволен и владелец.

Эти концептуальные идеи и были реализованы в проекте интерьера Majesty 111. Как видим на изображениях, он задуман просторным, спокойным и светлым благодаря большим окнам и мягким тонам декора. Асимметричный скайлаунж (салон на верхней палубе) планируется оснастить диванами, мраморным столиком и баром с винным шкафом за стеклом. Туда с главной палубы ведут два трапа сложной конфигурации и конструкции. Главный салон отличается разумным минимумом невысокой мебели и футуристическими дизайнерскими светильниками. Над кроватью в апартаментах владельца на той же палубе видно прозрачное дно бассейна — смелый ход! Еще пять кают находятся на нижней палубе; их количество намекает на планы владельца использовать яхту в чартере.



Обеденная зона в интерьере
салона главной палубы:
свободное пространство, много
воздуха и света благодаря
большим окнам в надстройке





Интерьер мастер-каюты, где в потолке над спальным местом виден бассейн на фордеке



Скайлаунж на верхней палубе, рядом с которым организована обеденная зона на воздухе



И О ТЕХНИКЕ

Этот раздел будет коротким. Технической стороной проекта Majesty 111 занимались инженеры Gulf Craft, но в отношении двигателей, скорости, другого оборудования, систем и устройств верфь пока хранит молчание: не исключено, что на этой яхте следующего поколения будут сюрпризы. Известно только, что корпус и надстройку формируют из стеклопластика, палубы покроеет тик, а моторная установка будет состоять из двух дизелей MAN V12-1900. С ними производитель обещает максимальную скорость 20 узлов, а на крейсерской (12 узлов) дальность плавания составит 1300 миль (при 10% запаса топлива). Также предполагаются два генератора по 55 кВт. Информации пока не так много, но если вспомнить Majesty 110, близкую по линейным и весовым характеристикам, и другие проекты Majesty, здесь тоже установят стабилизаторы качки, современную навигационную электронику и все остальное, что причисляется к суперяхте XXI века, построенной на верфи, которая, как сказал председатель правления Gulf Craft Мохаммед Аль Шаали, за четыре десятилетия «из пионера регионального судостроения» превратилась в компанию мирового уровня.

Дизайнеры Phathom Studio считают проект Majesty 111 сложным в первую очередь потому, что это серийная модель, для которой важна потребительская привлекательность на рынках Европы, США, Ближнего Востока и Азии, где присутствует Gulf Craft. Требовалась определенная гибкость при разработке планировок, функционала и стиля интерьера для легкой адаптации к разным потребностям с минимальными затратами для верфи. Первый корпус Majesty 111 уже продан, и яхта строится согласно графику. А Phathom Studio работает еще над несколькими проектами для Gulf Craft, реализация которых последует за Majesty 111. **YMAG**

CLUB SWAN 80

Текст: **Михаил Романов**

Фото: **Карло Борленги, Давиде Вольпи, Стефано Гаттини**

Об этой яхте заговорили еще в 2020 году, в 2021-м ожидали ее увидеть построенной, но вышло так, что первый корпус ClubSwan 80 коснулся воды только в конце июня этого года. Оставим расследование причин задержки строительства «детективам от яхтинга» и просто взглянем, что получилось у известного бренда Nautor's Swan.

Длина
24,70 м

Ширина
6,00 м

Осадка
6,30/4,75 м

Водоизмещение
19,2 т

Балласт
6500 кг

Площадь парусов,
макс.
440 кв. м

Двигатель

Классификация
DNV GL



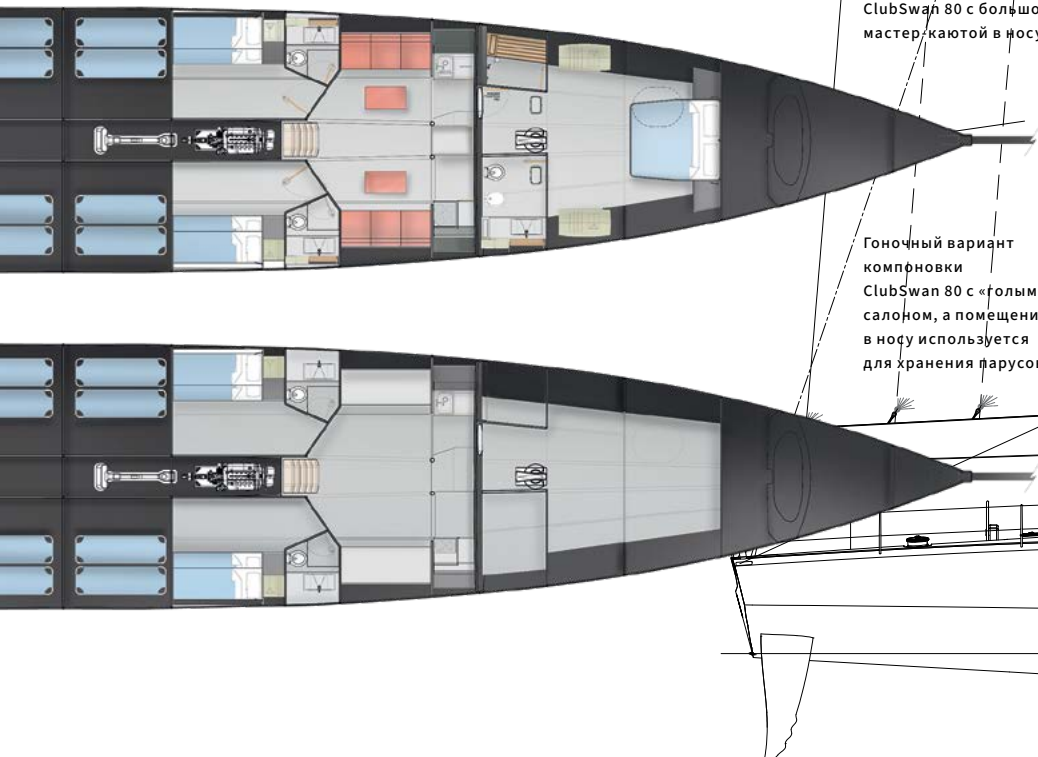
КОНЦЕПЦИЯ

Эта дизайнерская яхта — ответ на требования рынка. Как заявил Джованни Помати, генеральный директор Nautor Group, рынку постоянно требуется что-то новое, нестандартное, и появление в линейке ClubSwan Yachts модели ClubSwan 80 — стильной, инновационной, технологичной яхты с высоким гоночным потенциалом и вместе с тем быстроходного круизера с комфортабельными интерьерами для небольшого экипажа — стало именно таким предложением.

Если говорить о гонках, то стратегия Nautor's Swan в отношении линейки ClubSwan заключается в создании быстроходных лодок, способных конкурировать на профессиональных гоночных

дистанциях высокого уровня, что подтверждает успех предыдущих моделей ClubSwan 36, -50 и -125. В своем интервью Энрико Кьеффи, генеральный директор и вице-президент Nautor Group, говорил, что в основу проекта ClubSwan 80 легли две идеи. Первая — в линейку явно «просилась» новая яхта такого типоразмера. Вторая, весьма смелая, — создать класс One Design в сегменте яхт MAXI, чего недостает нынешним регатам. ClubSwan 80 специально разработана для морских и прибрежных гонок на средние дистанции, традиционные для регат яхт MAXI, в расчете на слабые и средние ветра (формат VMG — Velocity Made Good) и оптимальную скорость лавировки при разных курсовых углах по отношению к ветру.

Другой важный аспект проекта — вторая ипостась ClubSwan 80 как быстроходного круизера. Несмотря на очевидную противоречивость требований к конструкции гоночной лодки по отношению к круизной, дизайнерам и конструкторам удалось решить эту задачу, создав гоночно-круизную яхту без ущерба одному или другому варианту (модификации).



Круизный вариант компоновки ClubSwan 80 с большой мастер-каютой в носу

Гоночный вариант компоновки ClubSwan 80 с «голым» салоном, а помещение в носу используется для хранения парусов



При изготовлении матрицы/«болвана» используется современное оборудование, в том числе многокоординатный фрезер

Корпус ClubSwan 80 извлекли из матрицы и перемещают на тельфере для дальнейших монтажных работ

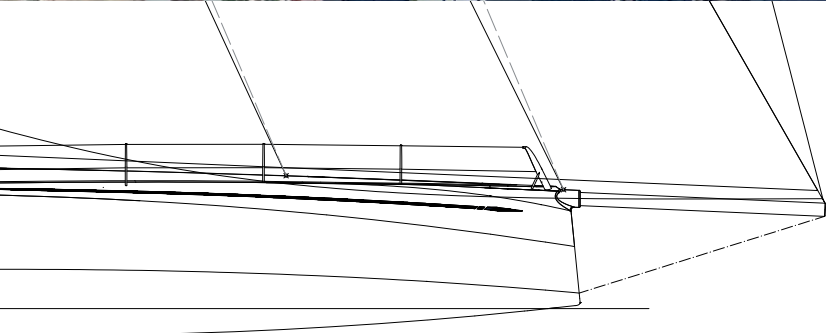




Корпус My Song на такелажных стропах-«полотенцах» опускают на воду



Под корпусом яхты хорошо видны качающийся киль с балластным бульбом и наклонно установленные рули



КОНСТРУКЦИЯ

Первой лодкой проекта ClubSwan 80 стала *My Song*, которую спустили на воду в конце июня на верфи Persico Marine (Италия). Nautor's Swan находится в стратегическом партнерстве с этой верфью, обладающей передовыми технологиями и опытом в строительстве быстроходных яхт. *My Song* строили по тем же стандартам, которые верфь использует для лодок Кубка «Америки» (для итальянского синдиката Luna Rossa) и IMOCA 60, участников таких сложных океанских гонок, как Ocean Race и Vendée Globe.

Проект ClubSwan 80 разработал Хуан Куюмджян, дизайнер всех яхт ClubSwan, известный своими проектами парусных яхт с широкой кормой и малой осадкой, а также успехами проектов VO70 (ABN AMRO, Ericsson 4, Groupama 4). Для дизайнера, по его собственным словам, было важно создать гоночную лодку, которая могла бы путешествовать, — именно с таким приоритетом, не наоборот. Поэтому, стремясь уменьшить вес, конструкторы в качестве конструкционного материала применили углепластик.

У новой модели довольно агрессивный облик, который усугубляют практически отвесный (с небольшим отрицательным углом) форштевень и телескопический бушприт (напоминает рыбу-меч). Другие характерные конструктивные моменты — обратная седловатость палубы, брызгоотбойник

в носу, выраженная скула в корме, практически «чистая» палуба на значительной длине и свободный кокпит, что важно при управлении лодкой в гонке.

Карбоновая мачта всего с тремя парами краспиц сдвинута в корму, опирается «на палубу» (на рамную конструкцию-сэндвич под палубой) и слегка изогнута. Под ватерлинией тоже немало новаций: Хуан Куюмджян, кажется, использовал в проекте почти весь «инструментарий», применяемый на современных гоночных яхтах. У ClubSwan 80 качающийся киль (canting keel) с балластом, который добавляет восстанавливающий момент при ходе с креном, а в крайнем отклоненном положении позволяет яхте заходить в гавани без заметных ограничений по осадке, и два руля с особым контуром и профилировкой. Еще одно интересное решение — устройство под названием сапард: вертикально ориентированная поворотная пластина-крыло на днище перед килем, снижающая дрейф при крутом бейдевинде. Такое крыло сочли необходимым для прибрежных гонок VMG и «оперативности» в разрешении тактических ситуаций с плотным флотом. А все вместе, включая суммарную площадь парусности 440 кв. м (грот + стаксель/геннакер), должно сделать из яхты настоящего «монстра», способного доставить огромное удовольствие во время гонки или круизного плавания.

ИНТЕРЬЕР

Разработку интерьера Nautor's Swan поручила компании Nauta Design из Милана. Вероятно, это было обусловлено тем, что заказчик *My Song* все свои яхты (эта у него не первая) построил с привлечением Nauta Design. Перед дизайнерами стояла сложная задача: создать интерьеры аскетичные (для гоночной лодки) и в то же время удобные (для семейного отдыха). В результате появился «мобильный» модульный интерьер, хорошо работающий в обоих вариантах. Поскольку, как заявил Куюмджян, ClubSwan 80 в первую очередь «гонщик», то в базовой комплектации яхта строится с минималистичным облегченным интерьером. Однако интерьер не «голый», как у сугубого «гонщика», а даже с толикой роскоши.

Компоновка помещений — две каюты по бортам в средней части корпуса, дальше в нос — салон, еще дальше — парусная кладовая. Диваны в салоне встроены: они являются элементами конструкции и служат для отдыха экипажа во время гонок. Но при всем этом конструктивный карбон вместе со шпоном красного дерева



и искусственным освещением выглядит вполне эстетично. Освещению уделили особое внимание, разработав разные уровни: для гонок, включая ночные, и для круиза. Это точечные светильники и около 100 м светодиодных лент (всего 4,5 кг).

Если говорить о круизном варианте ClubSwan 80 и наборе опций... Помещение в носу преобразуется в шикарную мастер-каюту, интерьер остальных кают и салона становится богаче (плита на кардане, подвесные шкафы, карбоновые гальюны в трех ваннах, система кондиционирования); на палубе предусмотрен «солярий», в кокпите появляется складной стол... И можно в море хоть на весь отпуск!



В интерьере яхты вся обстройка выполнена из карбона



Интерьер салона; хорошо видна рамная конструкция, служащая опорой мачты



Спальные места для экипажа в обоих вариантах компоновки, гоночном и круизном



Дизайнерская сантехника в туалетной комнате



В круизной версии мастер-каюта в носу — самая большая и комфортабельная

ПЕРСПЕКТИВЫ

Как уже говорилось, в планах Nautor's Swan создать на основе ClubSwan 80 класс One Design в сегменте яхт MAXI и организовать соответствующую серию регат со своими правилами. Одним из самых важных правил станет такое: лодкой в качестве рулевого должен управлять сам владелец. Также правила должны регламентировать состав экипажа и число входящих в него профессиональных яхтсменов, парусный гардероб и др. Годовая программа гонок предполагает пять мероприятий: 25 дней гонок и чемпионат мира как отдельное событие. Но это в перспективе, а пока...

Для формирования флота класса одной и даже двух яхт совершенно недостаточно (верфь планировала построить в этом году два-три корпуса), поэтому *My Song* предстоит участие в уже запланированных регатах. Ее гоночный дебют состоится на Maxi Yacht Rolex Cup в акватории Порто-Черво (Сардиния) с 4 по 10 сентября, где у лодки будут неплохие шансы благодаря ходовым качествам, что подтверждают многочисленные эксперименты с компьютерным моделированием для разных условий и рейтинговых правил, а также выгодному баллу. После гонок яхту покажут широкой публике на боат-шоу в Монако с 28 сентября по 1 октября. **YMAG**

My Song (ClubSwan 80) в Адриатическом море во время тренировочного выхода





Длина
10,60 м

Ширина
2,90 м

Высота
2,10 м

Осадка
0,80 м

Вес
5 т

Запас топлива
350 л

КРАСОТКА МИСС ВАНДЕРЛИ

Текст: **Алексей Кириллов**
Фото: **Lloyd Images, Falcon Tenders**

Знакомимся с шикарным гибридным лимотендером от компании Falcon Tenders.

Верфь Falcon Tenders основали в 2021 году два профессионала: хорошо известный в яхтенной индустрии Марк Паско, построивший несколько сотен кастомных тендеров, включая пару для суперяхты *Maltese Falcon*, и титулованный британский автогонщик Дин Сто-неман. Выбранная ими ниша весьма конкурентная из-за сравнительно малого числа заказов, и чтобы в ней преуспеть, нужно предлагать действительно бескомпромиссный продукт. Марку удалось собрать в Саутгемптоне, где расположена производственная площадка верфи, крепкую команду высококлассных специалистов, и уже в первый год работы Falcon Tenders была отмечена как самый инновационный производитель тендеров Великобритании.

Увлечь искушенного заказчика лишь эскизами, чертежами и рассказами о богатом опыте очень непросто, поэтому в компании решили сразу показывать товар лицом и построили на собственные средства любопытный лимотендер (сокращенно от «тендер-лимузин»), дав ему имя главной героини культового фильма «Мальтийский сокол» — *Miss Wonderly*. В прошлом году во время MYS 2021 лодку показали на суше, тогда как на воде она предстала перед публикой лишь этой весной на выставках в Лондоне и Венеции.

Тендеры такого типа уже давно развиваются по пути насыщения высокотехнологичными инженерными решениями, поскольку ожидания пассажиров суперяхт не ограничиваются желанием видеть лишь люксовую отделку. Поездки на лимотендерах подразумевают атмосферу тишины, приватности и комфорта, а это значит, что от корпуса и пропульсивной системы не должен исходить неприятный шум и вибрация, кондиционер и прочие бортовые системы обязаны работать безупречно. К тому же лодка должна быть маневренной и оснащаться надежной навигационной электроникой на случай, если она используется ночью или в плохую погоду, когда другой возможности попасть на берег нет. Не стоит забывать, что

Двигатели
**2 × Hyundai
SeasAll S30
(270 л.с.)**

Максимальная
скорость
30 узлов

Пассажиры
15 чел.

Категория CE
«С»

Дизайн
**Michael Leach
Design / Falcon
Tenders**



Благодаря дизайну от Майкла Лича тендер прекрасно гармонирует с современными суперяхтами

НА БОРТУ

гости могут захотеть просто покататься, чтобы поближе взглянуть на острова и береговую линию или, например, прогуляться по городским каналам, а то и повеселиться на борту.

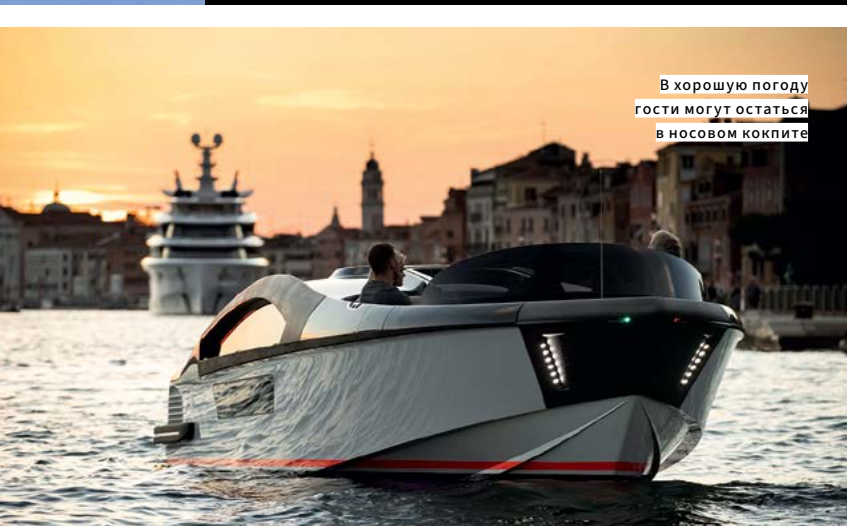
Как следствие, современный лимотендер оказывается гораздо ближе к полноценной круизной яхте, чем к тузику для доставки людей на якорную стоянку и обратно. Отсюда и повышенные требования к дизайну, призванному не только радовать глаз и оставаться функциональным, но также быть под стать материнской яхте. *Miss Wonderly*, хотя и создавалась не под какую-то конкретную лодку, соответствует всем перечисленным критериям и представляет собой образец глубоко продуманного и весьма элегантного тендера.

По компоновке главной палубы лимотендеры делятся на два типа в зависимости от того, где у них находится пост управления: в носу или корме. У обоих решений есть свои преимущества и недостатки, но в Falcon Tenders предпочитают первый вариант.

«Во-первых, подобная планировка позволяет нам получить больше места для пассажиров, — поясняет Марк Паско. — Во-вторых, как и в классических венецианских водных такси, рулевой здесь первым чувствует волну, и если движение становится дискомфортным, он моментально замедляет ход, чтобы гости в салоне оставались довольны».

Приватность пассажиров — одна из ключевых задач, которую преследуют дизайнеры. Мощные телеобъективы и современные камеры позволяют папарацци снимать знаменитостей на большом расстоянии, и, как правило,





В хорошую погоду
гости могут остаться
в носовом кокпите



Лимотендер —
отличная лодка в том
числе и для прогулок
по городским каналам



Свободный от мебели
кормовой кокпит служит
безопасной платформой
для посадки и высадки
пассажира

уязвимее всего те оказываются именно в тендерах на подходе к марине. В этом плане *Miss Wonderly* оставляет мало шансов для посторонних глаз: глубоко тонированное остекление надстройки и затемненное, охватывающее весь пост управления ветровое стекло не только защищают людей на борту от яркого солнца, но и обеспечивают превосходную конспирацию. Даже если кто-то из гостей захочет сидеть не в салоне, а на обитых сивертексом двухместных диванчиках по бортам открытого носового кокпита, поймать их в видеоискатель будет непросто.

Просторный кокпит в корме *Miss Wonderly* лишен каких бы то ни было элементов мебели, кроме двух напоминающих барные стулья сидений, предназначенных для сопровождающего персонала из числа экипажа или охраны. В остальном это просто широкая двухуровневая посадочная площадка со съёмными поручнями, через которую пассажиры попадают в салон. Когда нужно высадиться на сравнительно высокий причал или городскую набережную, удобнее выйти через дверь в носовой кокпит и подняться по широким, покрытым тиком, ступеням по левому или правому борту (верхняя откидная в походном положении является частью фальшборта).

L-образные двери с обоих концов салона открываются автоматически и спроектированы так, чтобы при входе не приходилось сильно нагибаться. В салоне находятся два шикарных пятиместных дивана-визави, обтянутых мягкой и приятной на ощупь шотландской кожей производства Muirhead. Стоит отметить, что они не примыкают к бортам и переборкам, являясь, по сути, свободно стоящими элементами, что тоже указывает на премиальный статус тендера. Пол салона облицован керамикой, потолок обит алькантарой, на стенах — панели Foglizzo и Majilite, а на переборках качественный бамбуковый шпон. Двухуровневое панорамное остекление и прозрачные двери дополняет огромный круглый световой люк в потолке, поэтому помещение прекрасно освещается днем и ощущается настолько просторным, насколько это возможно при таких габаритах лодки.

Управление светильниками, кондиционером и музыкой в салоне осуществляется через систему умного дома с помощью планшета. Пассажиры могут подключить свои гаджеты к бортовой развлекательной системе посредством Bluetooth и наслаждаться в пути любимой музыкой. Стереосистема на *Miss Wonderly* включает четыре сабвуфера и четыре среднечастотных динамика JL Audio плюс четыре сателлита от Gallo Acoustics. Впрочем, этим набор не ограничивается: еще один сабвуфер JL Audio и пара водонепроницаемых динамиков Gallo Acoustics установлены в носовом кокпите, а в корме — две колонки Hertz. В системе работают три усилителя, и она обеспечивает полную интеграцию с Apple AirPlay.

ТЕХНИКА

Глиссирующий стеклопластиковый корпус *Miss Wonderly* с выраженными скулами-брызгоотбойниками и сходящимися в одну точку форштевня (эстетика?) продольными реданами отформован с использованием смол Green Epoxy. Для контроля дифферента на ходу здесь используются активные интерцепторы Zipwake, качку нивелирует гироскопический успокоитель Seakeeper, а для удобства маневрирования на малых ходах предусмотрены носовое и кормовое подруливающие устройства.

Тендер оборудован дизель-электрической пропульсивной системой, построенной на двух шестицилиндровых дизелях Hyundai SeasAll S30 суммарной мощностью 540 л.с. и двух электромоторах Huracan Marine (20 кВт каждый). Привод — транцевые колонки Mercury Bravo I. Электромоторы сопряжены с литиевыми батареями Femak (2 × 20 кВт·ч) и генератором Fisher Panda на 5 кВт. Максимальная скорость лодки доходит до 30 узлов, тогда как на чистой электротяге она развивает 9 узлов, передвигаясь в полной тишине. По словам Марка Паско, они сделали все возможное, чтобы свести шумы от корпуса и пропульсивной системы к минимуму, поэтому при движении в гибридном режиме этот тендер оказался тише, чем все те, с которыми ему доводилось иметь дело.

Рабочее место рулевого явно выполнено с заботой о том, кто будет стоять у штурвала. Оно расположено в самом носу, чуть ниже главной палубы, и надежно закрыто от ветра высоким стеклом. Компактное кресло-седло на изогнутом хромированном пьедестале с короткой спинкой и упорами для бедер позволяет отдохнуть на длинном маршруте и при этом не занимает много места. Приборная консоль насыщена оборудованием и весьма эргономична. На изогнутой панели установлены два многофункциональных дисплея Raymarine Glass Bridge 9" с манипулятором RMK-9 и два дисплея Simrad с данными от пропульсивной системы. Таким образом, вся важная информация остается у капитана перед глазами, и ему не приходится то и дело залезать в меню. Перечень приборов дополняют транспондер AIS, эхолот и цифровая УКВ-радиостанция Raymarine, но если заказчик предпочтет электронику другой марки, ему, разумеется, пойдут навстречу.



Размещенный в носу пост управления эргономичен, хорошо защищен от ветра и не мешает высадке пассажиров



Обводы корпуса спроектированы так, чтобы палуба тендера оставалась сухой даже при высокой волне

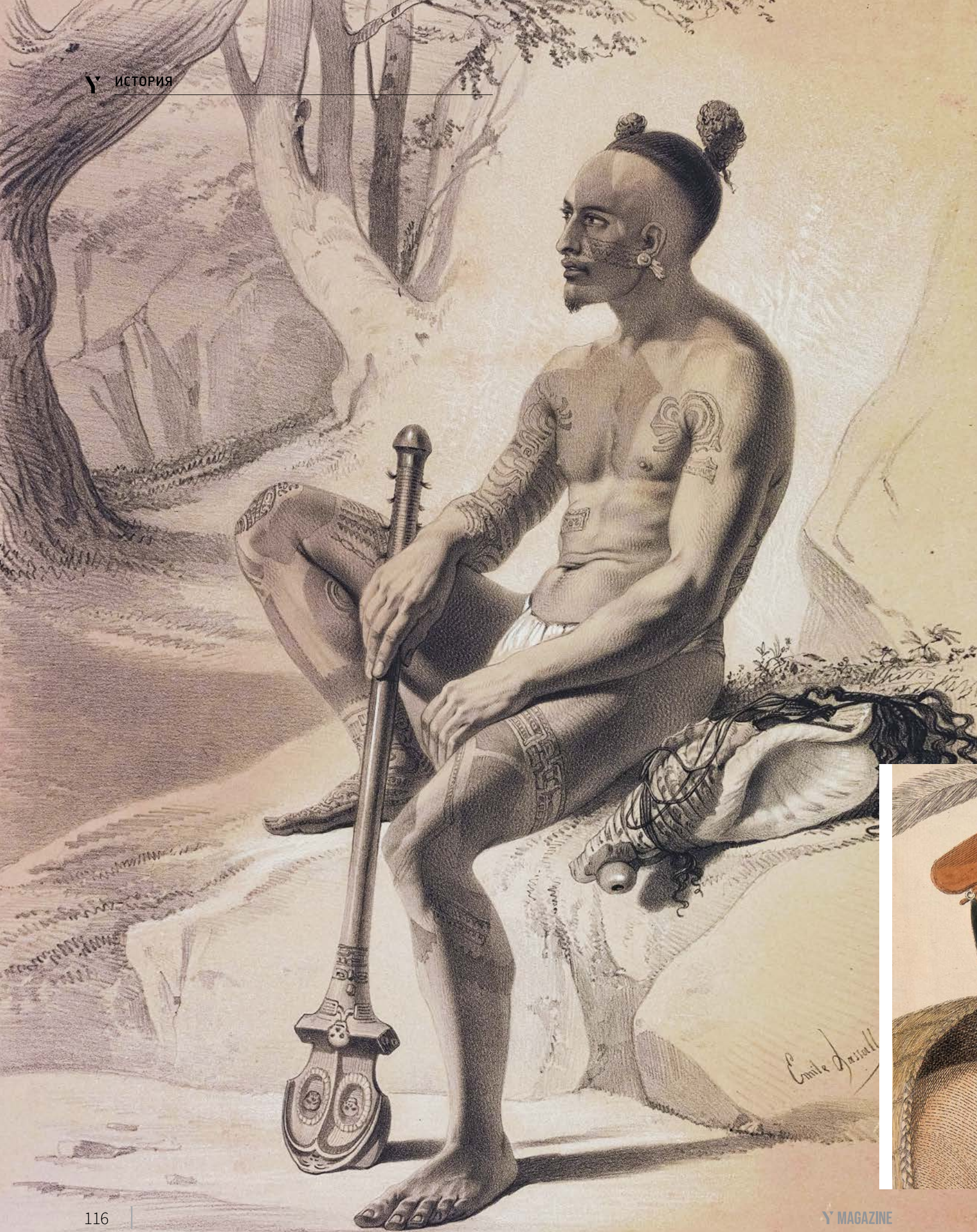
ЦЕЛЬ ОПРАВДЫВАЕТ СРЕДСТВА

Одно из главных преимуществ лимотендеров заключается в том, что на них гости могут добраться на берег или на яхту без ущерба для нарядов. Это значит, что вечерние платья не пропахнут выхлопом и не покроются разводами от соленых брызг, прическа останется ровно такой, какой ее сделал парикмахер, а самим пассажирам не придется уходить с «волны комфорта» и переживать за свою внешность. В случае *Miss Wonderly* за это нужно выложить порядка £ 1,4 млн в базовой версии и доплатить еще около £ 250 000 за гибридную пропульсивную систему. Учитывая, что тендер предназначен для яхт



длиной от 80 м, является полностью кастомным и во многом новаторским, заявленная стоимость не кажется завышенной. Более того, она весьма конкурентна, ведь еще совсем недавно за эти деньги предлагали гораздо менее технологичные лодки вроде *Hodgdon Hull 413*.

В сентябре Falcon Tenders снова привезет «*Мисс Вандерли*» в Монако, где ей составит компанию еще один тендер — открытая *Miss Leblanc*. А тем временем верфь уже разрабатывает полностью электрическую версию этой лодки с возможностью ускоренной зарядки литиевых батарей. **Ymag**

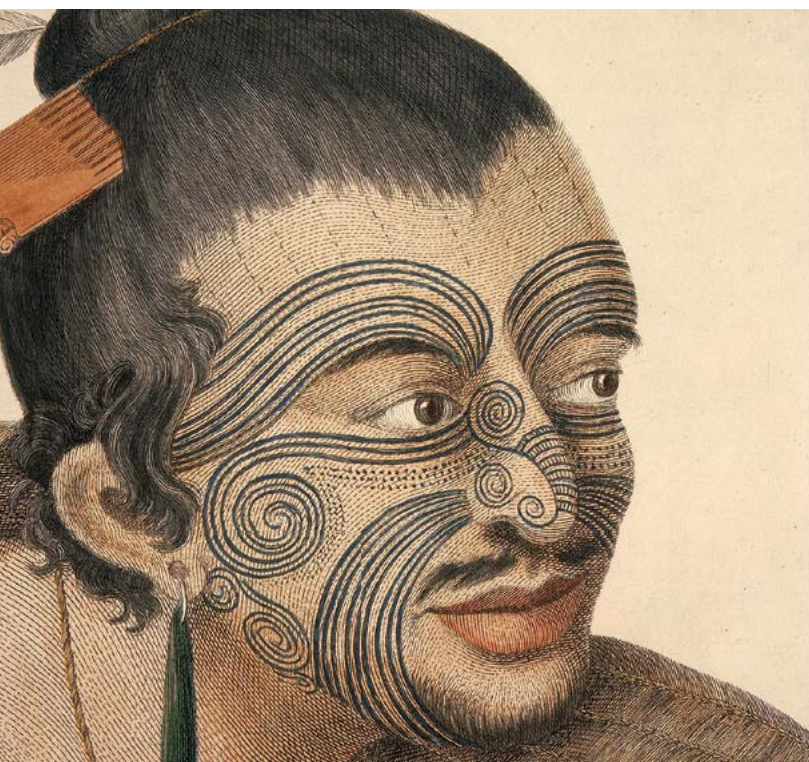


РИСУНКИ НА ЖИВОМ ХОЛСТЕ

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**

Иллюстрации: **Bibliothèque nationale de France, Muséum national d'Histoire naturelle (Paris), US Library of Congress**

В эпоху Великих географических открытий европейские моряки, возвращаясь домой, привозили не только рассказы о дальних странах и диковинные заморские вещи. Частью культурного обмена, набравшего силу с каждой экспедицией, становились и свойственные «дикарям» нателные рисунки, которые поражали воображение не привыкших к татуировкам жителей Европы.



Татуировкам посвящены сотни научных работ. Исследователи давно изучают их художественный подтекст, ритуальное и социальное значение, а также мотивацию людей, решивших украсить свое тело рисунками, и реакцию тех, кто их рассматривает. Во второй половине XX века в западных странах наметился «тату-ренессанс», и эту некогда маргинальную субкультуру постепенно начал принимать средний класс. Этому способствовали не только социально-политические процессы, но и привнесение художниками-татуировщиками новых мотивов из японской и полинезийской традиционной татуировки. Вместе с тем многие по-прежнему предвзято относятся к татуировкам, воспринимая их как нечто чуждое и дикое. Такое отношение господствовало в Европе на протяжении столетий, но чем ближе благодаря мореплавателям соприкасались разные культуры, тем больше татуированных людей появлялось в Старом Свете.

РАЗРИСОВАННЫЕ ПРИНЦЫ

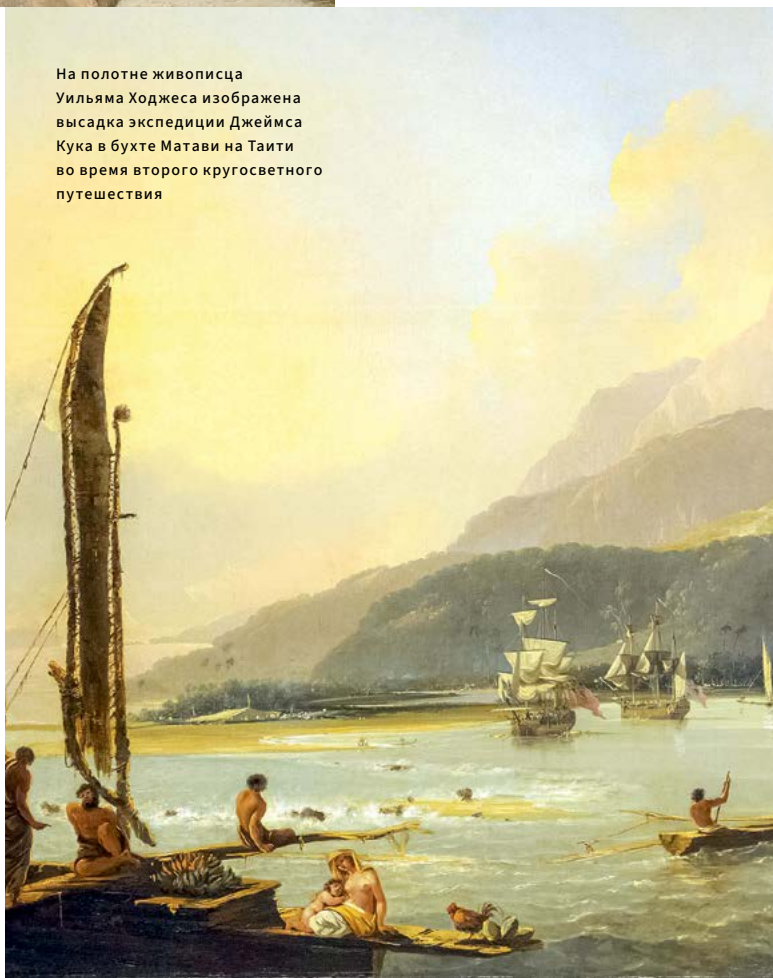
Встречая татуированных аборигенов на далеких островах, европейские колонизаторы забирали их с собой, чтобы зарабатывать деньги, выставляя на обозрение зевакам. Так, в конце XVII века в историю вошел филиппинский невольник Принц Джиоло, известный как Разрисованный принц, поскольку татуировки покрывали его тело с головы до пят.

Став жертвой чужой жажды наживы, Джеоли (настоящее имя мужчины) оказался в Англии не по своей воле. К несчастью для него, рыскавшие у острова Миангис работоторговцы обнаружили лодку, в которой он плыл вместе с матерью, ограбили их и продали как живой товар. Впоследствии он оказался у легендарного капера Уильяма Дампира, чьи надежды разбогатеть к тому времени обернулись неудачей. Собиравшийся вернуться в Старый Свет Дампир посчитал, что сможет неплохо пожить посредством Джеоли, и прихватил его с собой. Едва невольник ступил на британскую землю, его облепила толпа, дивившаяся нателным узорам, которые очень походили на традиционные татуировки микронезийских племен с Каролинских островов. В своих дневниках и изданной позже книге Дампир подробно описал татуировки Джеоли, особо отметив, что наносились они путем прокалывания кожи и втирания пигмента.

Корни слова tattoo восходят к языку полинезийских аборигенов. Считается, что этот современный термин является синтезом двух слов: tatau из языка Маркизских островов и tatu с островов Самоа, означающих «метить» или «колоть».



Портрет полинезийца Омаи английского художника Джошуа Рейнольдса, написанный в 1776 году, сегодня оценивают в £ 50 млн и запрещают вывозить из Великобритании



На полотне живописца Уильяма Ходжеса изображена высадка экспедиции Джеймса Кука в бухте Матави на Таити во время второго кругосветного путешествия

Джеоли остается едва ли не самым известным из всех привезенных в Европу татуированных туземцев того времени, ведь его демонстрировали даже королевским особам. Вокруг его татуировок стремительно возникали мифы и суеверия: кто-то заявлял, будто краска сделана из особых трав, защищающих тело от всех смертельно ядовитых существ, включая насекомых и змей, а самого Джеоли некоторые провозглашали принцем выдуманного королевства Томинек. Не удивительно, что деньги зарабатывали не только на живых показах, но также брали с публики за прослушивание небылиц и продавали сувенирную продукцию вроде игральных карт.

Судьба Джеоли сложилась незавидно: Дампир перепродал его другим «коммивояжерам», которые использовали невольника как цирковое животное, и вскоре Разрисованный принц скончался от оспы. Еще долго его забальзамированную кожу демонстрировали студентам анатомической школы Оксфордского университета...

Спустя четверть века после смерти Джеоли в Лондоне выставили на продажу двух татуированных «американских принцев»: Сауасе Оке Чаринга и Туски Станаги, — которых по легенде пленили на побережье Бразилии или Мексики. Из-за океана их привез немецкий капитан Печт, он же выставлял их напоказ во Франции, Италии и Германии. Рекламные буклеты описывали туземцев



как «ни с кем не сравнимых покрытых множеством орнаментов с иероглифическими фигурами и индейскими буквами людей».

Хотя и были сомнения в том, что «принцы» действительно родом из Америки, саксонский правитель Август Сильный приобрел их за 1000 талеров и повелел доставить ко двору. Там их обратили в протестантскую веру — 6 октября 1725 года крестили в Дрездене под именами Фридриха и Августа Христианов. Считалось, что этот акт цивилизации «освободил их от душевного и физического рабства», после чего «принцев» отправили... в Петербург в качестве подарка императору Петру I.

Еще одного вошедшего в историю татуированного «принца» — таитянина Омаи — в 1774 году привез в Англию капитан Кук. Этот островитянин стал чуть ли не британским национальным достоянием: о нем трубили газеты, лучшие художники писали с него портреты, театры делали на нем кассу, а образованные люди почитали за честь пожать ему руку. В отличие от многих безвестно сгинувших в Европе туземцев, Омаи вернулся домой с третьей экспедицией Кука и привез с собой богатые дары, включая шарманку, кольчугу и доспехи.

Любопытно, что в научных работах по Южной Пацифике конца XVIII — начала XIX веков авторы часто приравнивали татуировки туземцев к одежде, выполняющей роль своеобразной завесы. А чуть раньше их вообще воспринимали практически как неотъемлемую часть тела и сравнивали рисунки на ягодицах Омаи с инкрустацией шпоном на красном дереве.



ЦИРК? ЦИРК!

В какой-то момент привозить и содержать татуированных невольников, приносящих доход лишь короткий срок (болезни и скудный рацион делали свое дело), стало слишком накладно, поэтому в ярмарочных балаганах их заменили люди, которые татуировались добровольно, чтобы зарабатывать на показе своего тела.

Первым белокожим татуированным «артистом», выдававшим себя за дикаря, считается Жан-Батист Кабри, родившийся в Бордо в 1780 году. Еще ребенком он поступил на английское китобойное судно, и когда то затонуло неподалеку от Нуку Хива (Маркизские острова), Кабри спасли

туземцы. Он выучил их язык, перенял привычки и позволил себя татуировать, что стало важной частью общественного признания. Позже он женился на дочери младшего вождя племени, и к 1804 году, когда на Нуку Хива высадились экспедиция адмирала Крузенштерна, Кабри почти забыл родную речь и настолько интегрировался в туземное общество, что отличить его от местных жителей оказалось почти невозможно. Тем не менее он отправился с Крузенштерном домой и сошел на материк в Петропавловске-Камчатском, откуда вместе с тремя спутниками пересек Сибирь и добрался до Европы.

Необычная судьба и татуированное тело этого человека скоро принесли ему широкую известность в России. Он исполнял дикие танцы в театрах Москвы и Петербурга, где его как чудо приветствовала имперская знать. Способность к плаванию обеспечила ему должность тренера в Кронштадтском



морском кадетском корпусе. Со временем Кабри забыл язык Нуку Хива, зато сильно преуспел во французском, а его истории стали больше походить на небылицы, отчего слушатели видели в нем практически второго барона Мюнхгаузена.

В 1817 году Кабри вернулся во Францию, где спустя несколько лет и скончался неподалеку от Лилля. Перед смертью ему пришлось немало постараться и устроить все так, чтобы его тело предали земле, а не забрали в музей города Дуэ, который жаждал заполучить ценный научный экспонат...

Не всем повезло с биографией так, как Кабри, поэтому некоторые желавшие подзаработать на чудесах люди выдумывали будоражащие воображение истории, где зачастую фигурировало насильственное татуирование. Так, после смерти Кабри в «Караване чудес» от ярмарки к ярмарке ездил его «аватар», бристолец Джон Рутерфорд. Он рассказывал, что в Новой Зеландии попал в плен к маори, где его против воли покрыли татуировками с ног до головы. Обычно этот процесс занимает годы, но, по утверждению Рутерфорда, с ним это проделали настолько быстро, что он едва не отдал богу душу. После такого насильственного обряда инициации истязатели якобы приняли его в племя, где он женился на дочери вождя и вскоре сам стал вождем.

Когда на остров прибыл английский корабль, Рутерфорд будто бы вернулся с ним в Европу. В 1830 году даже вышла книга с описанием его выдуманных приключений, которая внесла изрядную путаницу в историографию Новой Зеландии. Скептики утверждали, что Рутерфорд принадлежал к числу бичей и бродяг, коих на тихоокеанских островах в те годы было немало, и что никто его насильно не татуировал. В качестве аргументов приводилось несоответствие орнаментов на разных частях его тела: лицо Рутерфорда покрывали орнаменты в маорийском стиле моко, изображения на груди напоминали таковые у аборигенов острова Ротума (Фиджи), а остальные части тела были татуированы на таитянский манер.

Не менее сомнительным персонажем оказался и первый татуированный американский «шоумен». Ирландец Джеймс О'Коннелл рассказывал, будто несколько лет прожил на маленьком островке Понапе в Микронезии, где его подобрал американский корабль, на котором он добрался до Нью-Йорка. Там он поступил в цирк и 20 лет колесил с ним по штатам, пользуясь большим успехом.

Раз есть артисты, значит, найдется и продюсер. Непревзойденный Финеас Тейлор Барнум превратил демонстрацию татуированных людей в направление бизнеса, и первым его «продуктом» этого рода стал грек Александрино, также известный под именами Капитан Георгий, Цавелла, Татуированный человек из Бирмы, Капитан Костентенус, Турок и Живая картинная галерея. Демонстрируя публике 388 изображений фантастических животных, выполненных в бирманском стиле, он зарабатывал тысячу долларов в неделю и даже нанял «лектора», который неизменно начинал рассказ словами: «Этим татуированным мужчиной всегда восхищаются женщины...». Сами истории, разумеется, должны были заинтриговать публику, а посему Александрино представлялся в них торговцем оружием и искателем приключений, которого заточили в тюрьму в «стране моугонгов» и подвергли китайской пытке татуированием.

КСЕНОФОБИЯ ИЛИ?..

Чем интенсивнее европейцы колонизировали юг Тихого океана, тем плотнее они соприкасались с татуированными народами, у которых нателные рисунки были глубоко интегрированы в культуру, являясь неотъемлемой частью механизмов социального воспроизводства и основой функционирования религиозных, военных и политических институтов.

Однако в Старом Свете к татуировкам относились иначе. Как пишет исследователь Джейн Каплан, в западной культуре они оставались «беспорядочно путешествующими знаками, которые в буквальном смысле перемещались на неприкасаемых телах невольников, этапированных осужденных, пилигримов, моряков и солдат и обычно преподносились в официальном дискурсе как нечто, прибывшее откуда-то извне — из другой культуры, другой страны, другой эпохи...»

В колониальные времена европейцы искали способы провести линию между цивилизованными людьми и всеми «другими», поэтому татуированные аборигены сразу зачислялись в аутсайдеры. Татуировки считались несомненным признаком дремучей дикости не знающих бога созданий, поэтому колонизаторы не только не испытывали угрызений совести, присваивая имущество и земли таких людей, но даже полагали, будто великодушно помогают им подниматься по ступеням цивилизации. Само же нанесение татуировок никогда не почиталось за искусство и в лучшем случае приравнивалось к «дикому ремеслу». Много где такое отношение сохраняется по сей день, поэтому тату-художники часто существуют в замкнутых, не пересекающихся с традиционными творческими кругами сообществах.

Культура Океании, бесспорно, оказала существенное влияние на европейские тату-практики, но моряки Старого Света познакомились с татуировками минимум за два века до начала масштабных походов на юг Тихого океана. Например, они встречали татуированных людей в Северной Америке и на Филиппинах, откуда привозили домой отдельные «экземпляры» и пытались разгадать их нателные знаки. В ярмарочных балаганах европейских городов демонстрировали «пойманных на краю света дикарей» с синими нателными рисунками задолго до того, как в Европе появились первые полинезийские островитяне. Так, известно, что еще в 1560 году французский моряк поймал на побережье Гренландии семью «эскимосов» и, убив яростно сопротивлявшегося отца, увез его жену с детьми домой, чтобы выставлять напоказ в Германии и Франции. Вот что гласила его иллюстрированная рекламная листовка: «Фигуры на ее лице голубые — голубые как небеса; мужчины наносят их на своих женщин, чтобы не спутать их с чужими; и эти отметки невозможно удалить...». Далее следовало благодарение Господу за то, что европейцы не похожи на этих «дикарей и канныбалов».

Впрочем, со временем резкое отрицание тату постепенно сменилось более толерантным отношением, и произошло это в том числе благодаря самим морякам, которые стали покрывать изображениями свои тела. Так, Джон Эллиотт, автор книги *Atlantic History: A Circumnavigation*, после своего второго кругосветного плавания вспоминал о том, как на Отахеите (прежнее название Таити) он и его спутники



Сцена из жизни аборигенов
Нуку Хива

восхищались воинами с Бора-Бора, которых капитан Кук называл «неприятными анархистами». Эллиотт описывал особые отметки на ногах воинов, за которые они прозвали тех Рыцарями Бора-Бора. Впоследствии люди Эллиотта решили тоже покрыть себя знаками, служащими символом единства и памятью о погибших на Таити товарищах. Спутники Эллиотта вытатуировали себе звезду на левой половине груди и стали называть себя Рыцарями Отахейта. Изначально они намеревались сохранить татуировки в тайне от остального экипажа, но после первого же купания слух о них распространился по всему кораблю. Описанные Эллиоттом изображения обнаружили и у нескольких мятежников с «Баунти», причем один из них совместил звезду с татуировкой вокруг левой ноги, где у него был начертан девиз английского ордена подвязки *Honi soit qui mal y pense* («Стыд тому, кто дурно об этом думает»).

Исследователи, изучавшие татуировки американских моряков конца XVIII века, расходятся во мнении, насколько устоявшейся была практика нанесения рисунков до начала экспансии в Пацифику. Не исключено, что к тому времени у них уже сформировалась собственная тату-традиция, ведь моряки и солдаты того времени набивали не абстрактные орнаменты, характерные для американских индейцев и туземцев с Маркизских или Гавайских островов, но лишь одно или два маленьких изображения: инициалы, сердечки, распятие, патриотическую эмблему, флотские или армейские знаки различия, располагавшиеся почти всегда на руках. Нередко иконографию татуировок расширяли типичные для фольклора изображения, которые воспроизводились



Разнообразие тату-орнаментов жителей Нуку Хива

веками, и лишь много позже их начали дополнять известные сюжеты из печатных источников и кинофильмов.

Все описанное выше — лишь малая толика из множества занятных фактов, которыми полна история нательных рисунков. Уходя корнями к Тирольскому ледяному человеку Этци, египетским фараонам и британским пиктам, она насчитывает десятки независимо возникших практик с различными методиками нанесения изображений. При нынешнем уровне наших знаний назвать родоначальником татуировок какой-то один народ невозможно, но нет сомнения, что именно мореплаватели сыграли ключевую роль в их распространении по свету. **YMAG**

Y lifestyle

ОКЕАН ИДЕЙ

Текст: **Анна Аникина**

Фото: **Mövenpick Resort Kuredhivaru**

С флагманского курорта Mövenpick Resort Kuredhivaru на Мальдивах довольными возвращаются и ценители активного отдыха, и родители с детьми, и те, кто только собирается обзавестись семьей.

Частный остров Куредхивару входит в состав атолла Ноону в Мальдивском архипелаге. От Мале, столицы государства, это чуть больше 100 км, и добираться туда лучше всего на гидросамолете.

Пятизвездочный курорт Mövenpick Resort Kuredhivaru в этом тропическом оазисе предлагает проживание в 72 просторных виллах над водой с бассейнами, в 30 частных островных виллах (тоже с бассейнами) с собственным выходом на пляж и трех трехспальных спа-резиденциях с бассейнами на пляже.

На территории острова есть столько идей интересного досуга, что, поверьте, времени скучать по дому просто не останется.

Идея номер один: центр дайвинга и водных видов спорта Dive Buttler. Курорт владеет собственным коралловым рифом, изучение флоры и фауны которого обернется незабываемым опытом. Кроме того, вам здесь не откажут в организации экскурсии на пока еще слабо изученные или вообще необитаемые соседние острова с уникальным природным ландшафтом.





lifestyle

Задумка молодого архитектора из Гданьска при постройке вилл максимально сохранить природный ландшафт этого зеленого острова реализована с успехом

Y lifestyle Океан идей

Идея номер два: спа-салон Sun Spa by Healing Earth с двумя процедурными кабинетами в джунглях и пятью — прямо над водой.

Третья идея: фитнес и спорт. Почему бы и нет? Зачем терять форму, чтобы по возвращении долго приводить себя в порядок? Современные тренажеры, теннисные корты и площадки для игры в бадминтон и пляжный волейбол, футбольное поле, ежедневные групповые и индивидуальные программы... Вперед!



Массаж и йога в павильонах на воде, маникюр и педикюр в тропическом лесу — в Mövenpick Resort Kuredhivaru знают толк в удовольствиях



Тренажерный зал оснащен самым современным оборудованием, а заниматься с видом на океанские волны — ни с чем не сравнимое удовольствие



Организация разнообразного детского досуга — одно из приоритетных направлений курорта

Идея четвертая (для кого-то, естественно, первая): детский клуб Little Birds. Детям на курорте рады, даже очень. Достаточно сказать, что до 14-летнего возраста проживают и питаются они совершенно бесплатно. Клуб оборудован VR-залом, безопасным бассейном с горками, график занятий составлен так, чтобы было удобно постояльцам любого возраста, а за самыми маленькими присмотрит опытная няня.



Пляжный волейбол на берегу Индийского океана. В здоровом теле здоровый дух



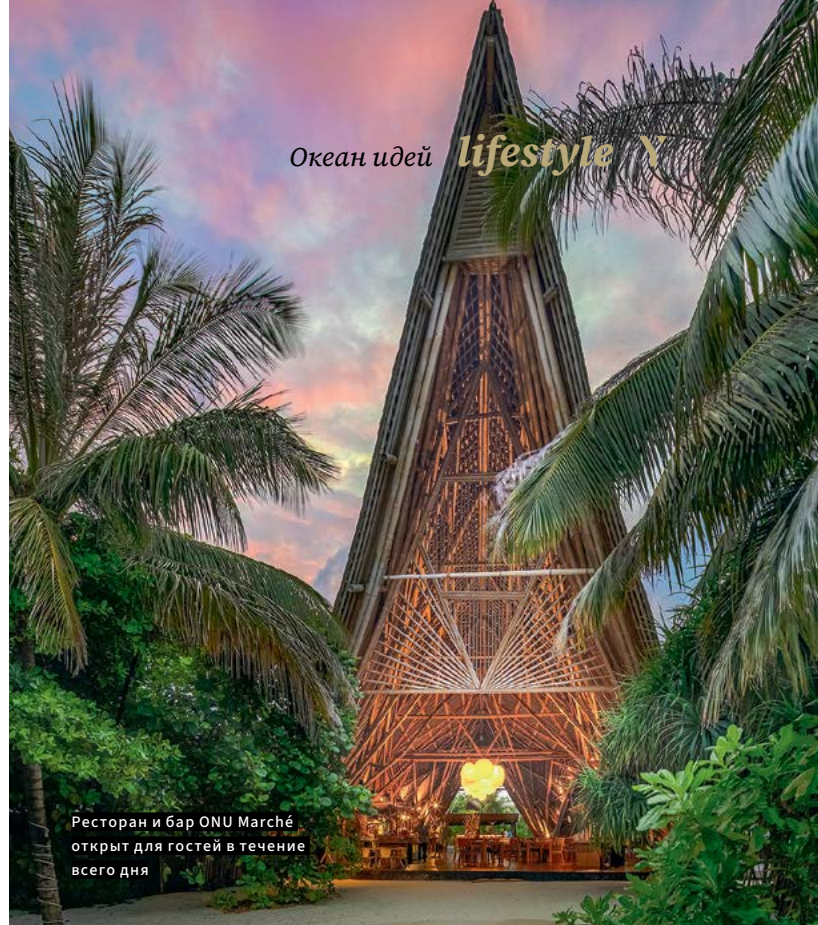
Ну как тут не согласиться?!

Идея пятая: поход по ресторанам и барам. Развитию этой идеи здесь уделяют особое внимание. Дело в том, что Mövenpick Resort Kuredhivaru принадлежит швейцарской компании Mövenpick Hotels & Resorts, имеющей сегодня в коллекции 162 отеля по всему миру. А начиналось все в 40-х годах XX века с сети ресторанов, винных магазинов и, конечно, производства знаменитого на весь мир мороженого Mövenpick. Название это, кстати, происходит от немецкого слова Möwe (чайка). Завидев однажды птицу, пикирующую на гладь Цюрихского озера в попытках схватить клювом что-то съестное, Уэли Прагер и придумал название своему бренду.

В общем, гастрономическое наследие Mövenpick не могло не отразиться на кухне современных ресторанов. Latitude 5.5 со свежими морепродуктами, восхитительными винами со всего мира и... лучшими местами для любования закатом; Bodumas, предлагающий изысканные блюда японской кухни; ONU Marché — главная обеденная зона курорта с видом на пляж, где подают завтрак и ужин в формате шведского стола; Mövenpick Coffee & Wine Lounge — кафе с фирменным мороженым и кофе, винным лаунжем с дегустацией винтажных вин. Кроме того, можно заказать услугу кейтеринга в приглянувшееся вам укромное место.



План питания такой: ни в чем себе не отказывать!



Океан идей **lifestyle X**

Ресторан и бар ONU Marché открыт для гостей в течение всего дня



На курорте за коктейлем или витаминным шотом можно послушать выступления приглашенных групп или закатить собственную вечеринку



ymag media

Идея шестая: развлекательная программа с живыми выступлениями групп и сетами от ди-джеев.

Семь — счастливое число, и следующая идея для кого-то, опять же, главная: сказать «да» и отметить этот судьбоносный момент на пляже с белым песком или сыграть свадьбу на необитаемом острове посреди океана. Скажете, что это уже не ново? А как вам церемония бракосочетания прямо в океане, под водой?!

Все эти идеи, конечно же, можно комбинировать, чередовать, ориентируясь на свое настроение и задавая ритм каждому новому дню, что сделает отдых незабываемым. И поставьте себе напоминание: ежедневно в 16:00 начинается «Шоколадный час», в течение которого все гости могут бесплатно пробовать авторские шоколадные десерты. **ymag**



РЕДКИЙ ДАР

Текст: Арина Вишневская
Фото: Maxim Demidov



Ювелирный дом Maxim Demidov знают сегодня далеко за пределами Уральских гор, украшения этой марки из года в год завоевывают престижные международные награды признанных экспертов отрасли, тщательно отобранные геммологами редкие самоцветы не теряют своей инвестиционной и коллекционной ценности. А началась эта история... со сказов Бажова и с огромного желания Максима Васильевича Демидова показать миру все многообразие минералов.



На модели кольца
из эксклюзивной
коллекции с уральскими
изумрудами и гарнитур
«Забота о чувствах»
с изумрудами из Замбии



Гарнитур «Кейлани».
Турмалины Параиба (Мозамбик)
3,85 карат, желтое и белое золото,
бриллианты

своими топазами, аметистами, изумрудами, александритами, но действительно крупных месторождений в стране мало, драгоценные минералы уникальны, а запас их не вечен», — говорит Максим Васильевич. Вспоминается «Аметистовое дело» Павла Петровича Бажова, сказ, в котором супруги спорили, что важнее: клевер выращивать или драгоценные камни искать. «Я, поди, дорогой товар добываю. Это тебе не овес — где посеял, там и вырастет. Искать приходится. Зато попадет, так за три воза твоего овса в кошельке принесешь». Кстати, некоторые редкие образцы кристаллов и минералов из частной коллекции Демидова хранятся в российских и зарубежных музеях.

Основавший в конце 90-х годов XX века Уральскую ювелирную компанию, геммолог Максим Демидов принадлежит к роду русских предпринимателей, сделавших состояние на оружейных и горнодобывающих производствах в Туле и на Урале. Чтение книг о камнях и изучение минералов, стоявших на полках родительского дома, увлекли с раннего детства, а потом были кружки геологии, Уральский государственный горный университет в Екатеринбурге, многочисленные научные экспедиции к месторождениям, отраслевые выставки, коллекционирование...

Максим Демидов год от года обогащался знаниями о самоцветах. И донести их первозданную красоту до людей стало главной целью его профессиональной деятельности, ради достижения которой он в буквальном смысле готов был свернуть горы.

Вот уже больше 20 лет эксклюзивные изделия с монограммой MD носят те, кто знает толк в непреходящих ценностях. В коллекции ювелирного дома — авторские работы с самоцветами, имеющими уникальные характеристики. «Камни добываем по всему миру. Урал с XVIII века славится



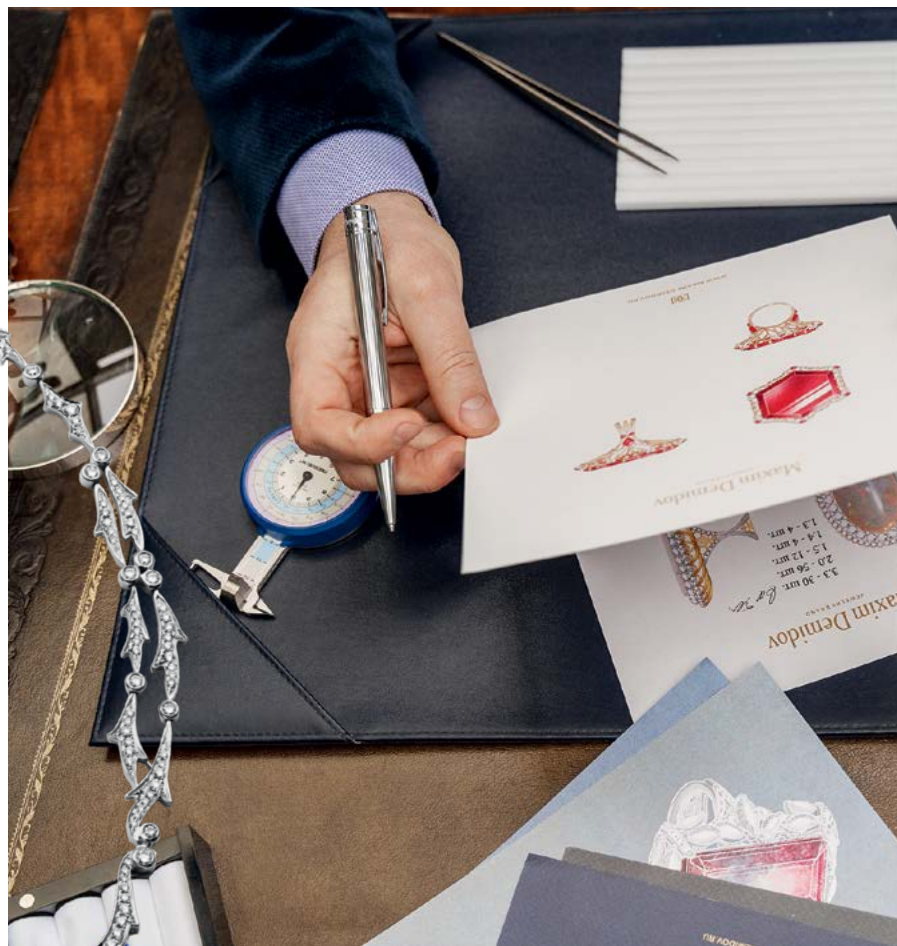
Кольцо «Кружево небес».
Танзанит (Танзания) 14,9 карат,
белое золото, бриллианты



Философия дома — «ИСКУССТВО ЗА ГРАНЬЮ БРИЛЛИАНТОВ». Этим создатели шедевров с крупными самоцветами говорят, что не бриллиантами единими живо ювелирное дело, а на подбор иного редкого камня могут уйти годы. «Мой супруг — профессиональный геммолог, один из лучших в России. Драгоценные камни — это его жизнь. Он отбирает их на ключевых мировых выставках и аукционах», — поделилась Яна Валерьевна Демидова, супруга и муза Максима Васильевича и совладелица дома Maxim Demidov.

Все производство сосредоточено в Екатеринбурге. Сегодня в команде порядка 150 человек: художники, дизайнеры, ювелиры, подмастерья... Мастера обрабатывают более полусотни видов камней, а всего их, к слову, свыше 5000 (!). Более того, до недавнего времени открывали все новые и новые самоцветы. Яркий пример — танзаниты и турмалин Параиба, без сияния которых теперь не обходится ни одно дефиле по красной дорожке или королевский прием.

Колье «Александрия».
Турмалин полихромный
(Бразилия) 76,83 карат,
белое золото, бриллианты



Если говорить о дизайне, то классические украшения с крупными драгоценными камнями — сапфирами, рубинами, изумрудами — время от времени становятся трендами, а вот из моды не выходят никогда. Кроме того, ювелиры дома Maxim Demidov пристально следят за изменениями вкусовых предпочтений своих клиентов, а также тонко чувствуют культурные различия. К примеру, на Востоке и в Азии люди больше привержены роскоши и крупным формам, тогда как в Европе носят что-то более сдержанное.

Каждое украшение — это тщательно подобранные камни и особый язык, на котором искусный ювелир разговаривает с будущим покупателем. Специалисты дома Maxim Demidov не пытаются «перекричать» попавшие к ним в руки драгоценные и полудрагоценные камни, а, наоборот, с помощью различных выразительных средств подчеркивают их неповторимую красоту. Поэтому одинаковых украшений здесь не бывает. YMAG



Максим Демидов
за любимым делом

ПАРУСНЫЙ ГАРДЕРОБ

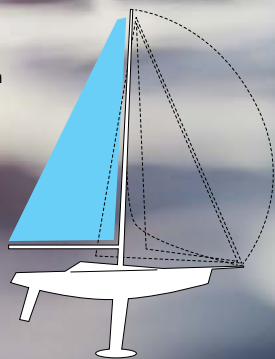
Яхтинг (и парусный спорт в частности) во все времена вдохновлял фешен-дизайнеров на создание определенных фасонов и силуэтов одежды. Набор парусов различного кроя, соответствующий парусному вооружению яхты той или иной конструкции и помогающий экипажам укрощать ветер, называют парусным гардеробом. А какие «паруса» помогают моделям скользить по подиуму и по морю жизни? Об этом нам рассказал дизайнер моды Леонид Алексеев, который, кстати, с двух лет с отцом-яхтсменом начал ходить в плавания.

Грот — треугольный парус, передняя шкаторина (кромка) которого крепится к мачте, а нижняя растягивается на горизонтально установленном гике. Грот создает основную тягу всего парусного вооружения, работает на всех курсах, способствует сохранению рулевого баланса, а при усилении ветра его рабочую поверхность можно уменьшить рифлением, подвязывая нерабочую площадь короткими тросами (шкертми).

В дизайне одежды тоже часто используется прием собирания материала при помощи различных строп и кулис для придания большей функциональности и спортивного стиля.

Текст: **Анна Аникина**

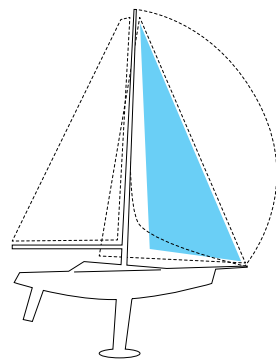
Фото: **Михаил Смотров, envato.com**



Такой образ, созданный канадскими дизайнерами бренда Ports 1961, добавит уверенности и без того целеустремленной девушке



Французский кутюрье Стефан Роллан (Stephane Rolland) хорошо улавливает переменчивые настроения девушек, позволяя им быть нежными и сильными одновременно



Стаксель — парус, стоящий перед гротом, передняя шкаторина которого крепится на штаге — наклонно закрепленном тросе стоячего такелажа. На острых курсах он делает более эффективной работу грота, потому что скорость потока ветра в слоте — зазоре между этими парусами — увеличивается. Стаксель и грот, как крыло и закрылок, идеально работают в паре, дополняя друг друга.

Платья, напоминающие этот парус, часто минималистичны, имеют асимметричный крой и упруго обвивают тело, словно выбранный втугую стаксель. Многие не догадываются, что разрезы на одежде не только позволяют в ней свободнее передвигаться и выглядеть сексуально, но и обеспечивают аэродинамический отвод для порывов ветра, предотвращая неуместное задираание вверх.

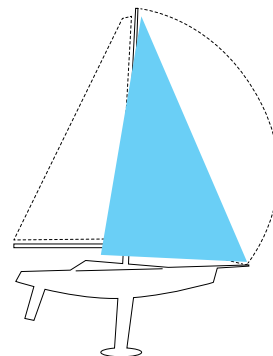


Уютное белое платье от Viktor & Rolf просто создано для романтического вечера



Генуя — большой и широкий стаксель более полного, чем простой стаксель, кроя, предназначенный для эффективного использования слабого ветра. При постановке полной генуи ее шкотовый угол может заходить далеко за мачту.

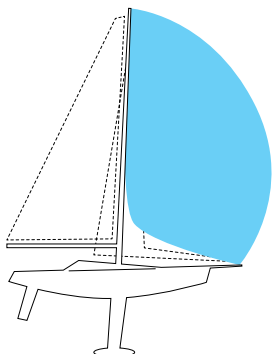
Точно так же одежда оверсайз позволяет сгладить недостатки фигуры, а смотрящему доставляет удовольствие любоваться красивыми формами и драпировками, эффектно обволакивающими тело. В восточных культурах высоко ценят одежду, сохраняющую внутреннее воздушное пространство, не давая телу перегреваться.





Спинакер — парус полукруглого профиля и большой площади для попутного ветра. Его шьют из легкой ткани. Это, пожалуй, единственный парус, который всегда поднимает настроение благодаря применению разноцветных тканей, а еще потому, что в основном ставится при хорошей погоде.

Яркие цвета в одежде — это всегда вестники радости и позитива. Подхватив любой ветерок, такие вещи забавно надуваются и дарят ощущение прогулки под парусом, даже если вы всего лишь идете по кромке залива, любуясь яхтами. **YMAG**



LOEWE: экстремальная
элегантность, которую трудно
не заметить

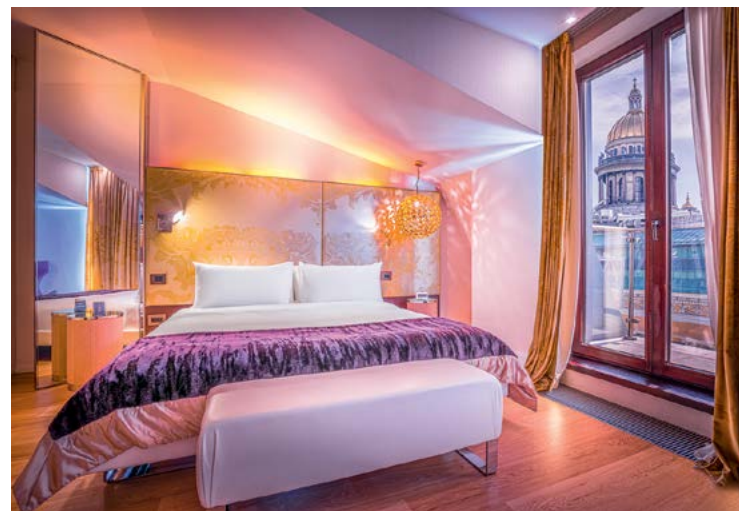
Панорамное остекление при помощи пульта дистанционного управления можно поднять или опустить, так что даже дождливый день не помеха гостям, которые желают провести время на террасе с бокалом игристого в руке

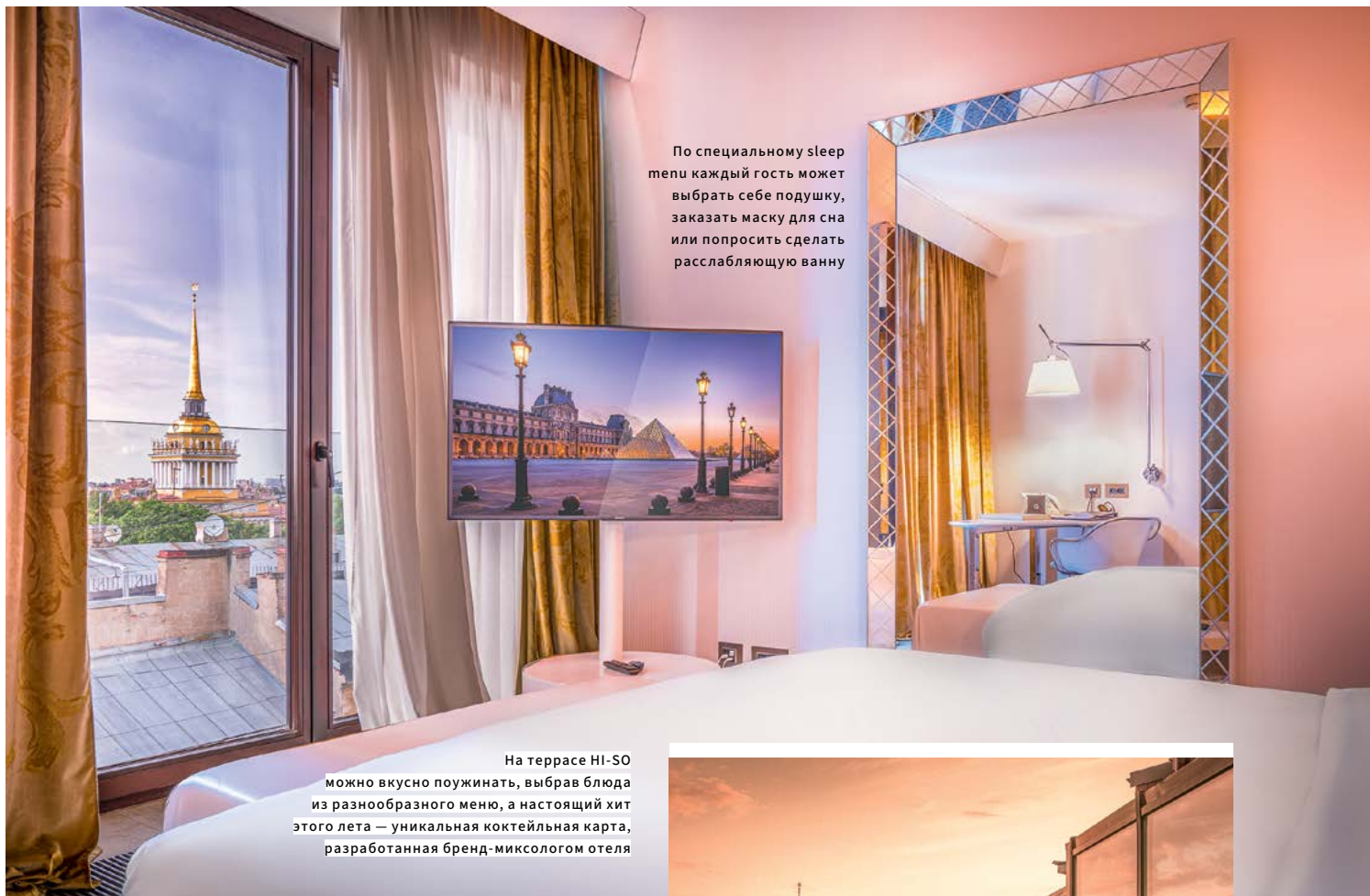
ШКАТУЛКА С ДРАГОЦЕННОСТЯМИ

Текст: **Арина Вишневская**

Фото: **SO/ St. Petersburg**

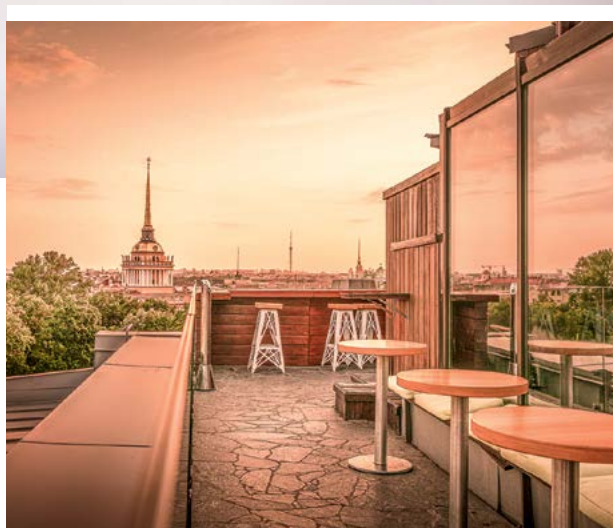
В самом центре города на Неве, на Вознесенском проспекте, находится отель SO/ St. Petersburg, с террасы которого на восьмом этаже открывается вид на купол Исаакиевского собора. Гостинице присвоен рейтинг пятизвездочной, и она ему, без сомнения, соответствует, но остановиться хотелось бы на дизайнерских особенностях этого знакового для Петербурга места.





По специальному sleep menu каждый гость может выбрать себе подушку, заказать маску для сна или попросить сделать расслабляющую ванну

На террасе HI-SO можно вкусно поужинать, выбрав блюда из разнообразного меню, а настоящий хит этого лета — уникальная коктейльная карта, разработанная бренд-миксологом отеля



Отель спроектировал знаменитый итальянский архитектор Антонио Читтерио, чьи проекты выставлены в Национальном центре искусства и культуры Жоржа Помпиду в Париже, в нью-йоркском музее современного искусства MoMA, а главная его профессиональная гордость — реставрация миланской картинной галереи Брера.

Вдохновившись творчеством Карла Фаберже, Читтерио из мелких штрихов, в которых узнается почерк непревзойденного ювелира, создал любопытный образ шкатулки с драгоценностями. На предметах оформления отеля использован ромбовидный узор; частью роскошного интерьера являются светильники из 24-каратного золота Orten'zia Very Very Gold от Terzani, инсталляции из замороженного акрила работы скульптора Джакопо Фоджини, а также мебель B & B Italia.

Российский дизайнер Алёна Ахмадуллина разработала эмблему SO/ St. Petersburg, декоративные подушки, украшающие уютное лобби отеля MIXO — оазис светской жизни, эксклюзивные зонты для гостей, а также стильную униформу для персонала.

В SO/ St. Petersburg 137 номеров и люксов, каждый из которых — от небольших SO Cozy до мансардных SO Loft и апартаментов SO VIP с камином, двухместной ванной с видом на Исаакий, баром и отдельным входом для персонала — своего рода произведение искусства.

На террасе HI-SO с панорамным остеклением царит удивительная атмосфера летнего клуба, повара радуют вкусными блюдами, а бармены — авторскими коктейлями; конференц-зал SO Lounge приглашает отпраздновать свадьбу или другое событие в любое время года, а также устроить дружескую вечеринку с веселой фотосессией; приветливые консьержи всегда готовы помочь советом, подобрать лучшие экскурсии, туры и купить практически любые билеты; новый ресторан изысканной кухни на первом этаже — центр притяжения гурманов; в Urban Wellness Zone предлагают разнообразное меню с эксклюзивными спа-программами... Вот неполный список того, что может подарить пребывание в отеле SO/ St. Petersburg. Отличное место для знакомства с Петербургом! **YMAG**

Y lifestyle

ТЫ УЗНАЕШЬ ЕЕ ИЗ ТЫСЯЧИ

Текст: Арина Вишневская

Фото: Raschini



Итальянский дом моды Raschini — тот случай, когда человека, создавшего свой образ из вещей коллекции бренда, моментально выделишь без лейблов. Raschini — тихий люкс для особых ценителей утонченности и элегантности, высокого качества, безупречного кроя и дорогих эксклюзивных тканей. Ручной труд и лимитированные коллекции подчеркивают вкус и статус клиентов, а индивидуальный пошив Su Misura позволяет заказывать предметы одежды и аксессуары от именитых дизайнеров исключительно для себя, делая их частью собственной истории. Согласитесь, самый дорогой пиджак не стоит ничего, если сидит неважно и смотрится не очень. А вы знали, к примеру, что ширину лацканов следует подбирать не только по моде, но по пропорциям лица и плеч? Вот что такое Su Misura.

lifestyle Y



В новой линейке деловой одежды для женщин доминирует неаполитанская классика: сдержанные оттенки, отсылающие к морской волне Солерно и бухтам Амальфитанского побережья, теплым песчаным пляжам и вечной dolce vita на яхте. В бизнес-пространстве принят дресс-код, создающий комфортную атмосферу для работы. Однако совершенно очевидно, что бизнес-леди не может и не должна чувствовать себя скованно. Выглядеть стильно и индивидуально можно, даже придерживаясь определенных канонов. Так, летом достаточно подобрать светлый деловой костюм, льняной или хлопковый, а выглядывающий из кармашка шелковый платок или перекинутый через шею длинный мужской галстук контрастных оттенков сделает образ еще менее формальным. Raschini предлагает играть фактурами тканей, подбирать под костюм с пиджаком или жакетом различные топы и блузы в зависимости от ситуации, не разрушая при этом представления о гармонии.


Современные деловые женщины в большинстве своем хорошо образованы, знают, чего хотят, и уверенно строят карьеру. А с Raschini они делают это еще и очень красиво. **YMAG**

Y lifestyle

БЕЛЫЕ ЦВЕТА СЧАСТЬЯ

Текст: Арина Вишневская

Фото: Togas



В греческом Доме текстиля Togas знают, как сделать дом или яхту уютной, чтобы туда непременно хотелось вернуться.

Спальня — то место, где мы проводим значительную часть времени, отведенного для беззаботного сна и снятия усталости. Атмосфера в спальне зависит от многих факторов: от собственно кровати и правильно выбранных матраса и подушек, от штор, освещения... Но финальный штрих все же принадлежит постельному белью, с которым мы соприкасаемся в течение всей ночи.



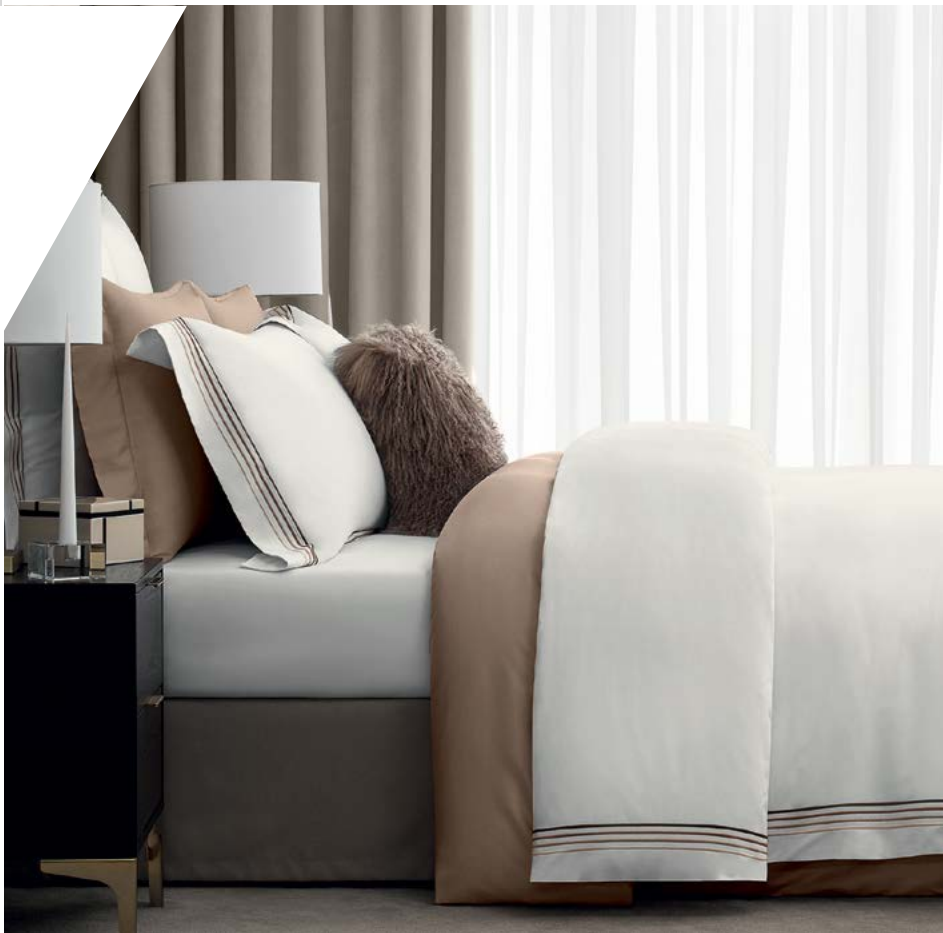
lifestyle Y



Специалисты Togas внимательно следят за мировыми трендами, а кроме того, все они люди и, естественно, прислушиваются к собственным ощущениям. Сегодня, когда фактур и расцветок постельного белья великое множество, они взяли и выпустили новинку — комплект «Линари» из белого сатина высокой плотности с контрастной вышивкой по периметру наволочек и пододеяльника. И ведь действительно, после экспериментов с экзотическими цветами и птицами так хочется порой застелить постель именно таким бельем и ощутить себя где-нибудь в поместье представителей европейской аристократии. Классика же!

Ну а вышивка... Кажется, она никогда не выходит из моды, время от времени вырываясь в тренд. Это прекрасный навык, который многие века оттачивали женщины. Вышивка часто попадает на подиумы с коллекциями высокой моды, а оттуда, должно быть, и в наши спальни.

В комплекте «Линари» для вышивки выбраны благородные природные оттенки, и это тот случай, когда белью будет уместно в любом интерьере, составленном из мебели разных пород древесины. Для создания ткани использовались лучшие сорта длиноволокнистого хлопка. Материал гигроскопичен, хорошо пропускает воздух, а благодаря специальной обработке не деформируется, не дает усадки и прост в уходе. Белье имеет шелковистый блеск, выглядит элегантно и дорого и может служить отличным подарком. А еще в нем живут душа и любовь мастеров. **Y MAG**





ПРАВО НА КРАСОТУ

Мужчины довольно давно подружились с косметологией и пластической хирургией. О «мужском подходе» к сохранению молодости и красоты рассказали врачи медицинского центра «СМ-Клиника» в Санкт-Петербурге.

Фото: «СМ-Клиника»





**Александр
Давыдов,**
руководитель
отделения
пластической
хирургии

КРАСОТА ПРОТИВ ПРЕДРАССУДКОВ

Мужчин среди наших пациентов пока порядка 15%. Во многом это обусловлено культивируемым в обществе стереотипом «пластика — только для женщин». К счастью, в последние годы этот предрассудок постепенно сдает позиции, а количество мужчин-пациентов растет. Дело здесь не только в росте доступности услуг пластической хирургии. В конце концов, желание выглядеть молодо и красиво в равной степени присуще и мужчинам, и женщинам.

ТОП-5 ПЛАСТИЧЕСКИХ ОПЕРАЦИЙ ДЛЯ МУЖЧИН

Самый популярный запрос мужчин — блефаропластика, или пластика век. Эта операция дает потрясающий визуальный эффект. Взгляд становится свежим и открытым, с лица уходит «маска усталости». К помощи пластического хирурга часто прибегают пациенты с гинекомастией — увеличением грудной железы. Это не только эстетический недостаток, но и потенциальная угроза для здоровья. Востребованы липосакция — удаление жировых отложений, липофилинг — увеличение проблемных областей тела за счет пересадки собственной жировой ткани пациента, абдоминопластика — подтяжка живота. Операции позволяют добиться гармоничной формы и правильных пропорций фигуры.

ПРОГРЕСС РАДИ КОМФОРТА

Медицина работает на стыке сохранения традиций и новаторства. Хирургические методы, оборудование, расходные материалы постоянно совершенствуются, а операции становятся все более комфортными. Благодаря возможностям современной анестезиологии за одну операцию сегодня можно решить сразу несколько задач. Например, объединить подтяжку лица и блефаропластику. Мужчинам такой подход особенно близок: всё и сразу без лишней траты времени. В период постоперационной реабилитации на помощь хирургам приходят косметологи, в арсенале которых множество программ, помогающих ускорить процесс восстановления и закрепить результат.



**Григорий
Ибрагимов,**
косметолог,
дерматовенеролог,
врач высшей
категории

СОХРАНИТЬ МОЛОДОСТЬ

Мужчины составляют около 25% наших пациентов. Каких-либо специальных процедур для них не существует, но «мужская» косметология отличается особым подходом к инъекциям и дозировкам. Мышцы лица у мужчин сильнее, что требует больших объемов препаратов. В тройку самых популярных процедур входят ботулинотерапия, биоревитализация и контурная пластика филлерами. Все они направлены на омоложение лица и борьбу с признаками старения — разница лишь в методах воздействия на кожу. Ботокс работает на расслабление мышц и устранение ярко выраженных морщин. Для биоревитализации используют инъекции гиалуроновой кислоты, увлажняющей и освежающей кожу.

ЧЕГО МУЖЧИНЫ ЖДУТ ОТ КОСМЕТОЛОГИИ

Мужчины не хотят терять времени на восстановление после процедур, поэтому номер один в мужской косметологии — ботулинотерапия. Она не оставляет никаких следов воздействия: сразу после процедуры можно смело идти на деловую встречу. Другой нюанс — отказ от слишком выраженного эффекта. Так, многие просят убрать морщины на лбу, но оставить характерный мужественный прищур. Наконец, мужчинам свойственна систематичность: процедуры они стараются делать не «по праздникам», а регулярно, по два-три комплекса в год. **YMAG**



НА ГОРИЗОНТЕ — КАННЫ

Текст: **Михаил Романов**

Фото: **Жиль Мартин-Раже, AvA Yachts, Baglietto, Custom Line, Gulf Craft, Extra Yachts, Sunseeker International, Pearl Yachts, Van der Valk, Arcadia Yachts, Azimut Yachts, Bluegame, Princess Yachts, Sanlorenzo**

С 6 по 11 сентября в Каннах состоится традиционный яхтенный фестиваль. Выставка этого года ожидается не менее сильной, чем прошлогодняя: с учетом отмененной boot Düsseldorf 2022 она определенно станет первым крупным европейским событием сезона.

Cannes Yachting Festival 2021, несмотря на слухи о его отмене, строгие антиковидные меры (Франция не хотела пускать к себе визитеров без европейского прививочного сертификата), а также требования уже на месте свежего ПЦР-теста, прошел с успехом. Главную задачу — сохранить число экспонентов, лодок и гостей — устроители из компании RX France решили: выставку посетило 55 000 человек. Свою продукцию демонстрировали почти 600 компаний; на боат-шоу показали 620 лодок длиной от 3 до 45 м, из которых 141 — впервые. А в этом году...

В этом году ожидается, что в грандиозном празднике на воде примут участие не менее 550 экспонентов, а яхт всех типов и размеров и того больше — 640 корпусов с «прицепом». Как и в прошлый раз, посетителям готовят «Зеленый маршрут», объединяющий стенды производителей, работающих над экологическими проектами, в том числе с бортовыми электрическими, гибридными или водородными энергетическими системами, а также выставочное пространство «Инновационная деревня», где будут представлены стартапы с перспективными продуктами яхтенной индустрии.

В преддверии выставки мы подготовили для вас небольшой «путеводитель», который поможет заранее определиться, на какие стенды и лодки наведаться. Он составлен на основе нашего выбора и включает преимущественно премьерные суда двух категорий: суперяхты и моторные яхты — с кратким их описанием. Но это вовсе не означает, что не попавшие в подборку лодки из этих и других категорий не заслуживают внимания. И так...





Infinity Nine (AvA Yachts)



Attitude (Baglietto)

СУПЕРЯХТЫ

AVA YACHTS

Турецкая верфь покажет *Infinity Nine* (длина 33,6 м, ширина 7,8 м, валовая вместимость 320 рег. т) — второе судно из серии экспедиционных яхт Kando, построенное для звезды баскетбола Тони Паркера. Четырехпалубная океанская яхта со стальным корпусом и надстройкой из алюминиевого сплава демонстрирует современный архитектурный стиль (дизайнер — Атилла Кучукдикер, председатель правления и основатель верфи) и полностью индивидуальные интерьеры. С двумя коммерческими дизельными двигателями Volvo Penta D16 MH по 650 л.с. (рейтинг R1) максимальная скорость составит 14 узлов, на крейсерской скорости 10 узлов запас хода превысит 6000 миль.

BAGLIETTO

На Лазурном Берегу планируется мировая премьера моторной яхты *Attitude* (длина 40,6 м, ширина 8,7 м, водоизмещение 300 т), построенной на верфи полностью из алюминиевого сплава. Ее дизайн разработали Стефано Вафиадис (экстерьер) и Эсекьель Фарка (интерьеры).

Трехпалубная *Attitude* получила современные линии архитектурного облика с обширными открытыми пространствами и большими внутренними объемами — то, что сегодня особенно приветствуют заказчики. Еще одним ключевым элементом дизайна является «пляжный клуб» на двух уровнях с инфинити-бассейном; его подъемное дно в верхнем положении увеличивает и без того просторный кокпит. Пассажиры размещаются в пяти каютах.

Двигатели — два дизельных Caterpillar C32 по 1925 л.с. — должны обеспечить максимальную скорость 17 узлов. Яхта с носовым бульбом и глубокими полутоннелями в корме для размещения гребных винтов по запасу топлива способна выполнять трансокеанские круизы: дальность плавания на скорости 10 узлов — 4000 миль. Ограниченная осадка (2,15 м) делает судно пригодным для посещения мелководных акваторий.

BERING YACHTS

Верфь из Анталии покажет Bering 145 — трехпалубную экспедиционную моторную яхту класса люкс со стальным корпусом и надстройкой из алюминиевого сплава. На борту яхты (длина 44,2 м, валовая вместимость 499 рег. т) обустроены шесть гостевых кают; каюта владельца находится в носовой части главной палубы (компоновка, характерная для современных суперяхт) и выделяется большой площадью остекления. Гибридная пропульсивная система включает в себя два Caterpillar C32 Acert по 1200 л.с. и электромоторы, работающие от аккумуляторов; для их зарядки предусмотрены генераторы постоянного тока. Максимальная скорость 15 узлов, запас хода в экономичном режиме — более 5000 миль. Примечательно, что у яхты есть ледовый пояс, что позволит ей ходить в высоких широтах.

CANADOS

Итальянская верфь Cantieri di Ostia планирует показать новый флагман линейки Oceanic Line — моторную яхту Oceanic 143 Tri-Deck (длина 43,45 м, ширина 8,22 м, водоизмещение 270 т). Верхняя палуба с двумя террасами отдана в распоряжение владельца. Салон главной палубы расположен над помещениями для гостей — двумя VIP-люксами и двумя гостевыми каютами. Кормовая часть палубы с инфинити-бассейном, большой гостиной, баром с летней кухней и обеденным столом на 12 человек занимает более 105 кв. м. Интерьерами судна занималась римская студия Michela Reverberi Design.

Корпус яхты отформован из стеклокомпозита (E-Glass), а надстройка — из кевлара/арамида. С тремя турбированными двигателями Caterpillar C32 серии В по 2400 л.с. корпус с носовым бульбом специальной формы и глубокими тоннелями гребных винтов в корме разгоняется до 24 узлов. При отключенном среднем двигателе лодка сможет пройти на двух бортовых 6000 миль со скоростью 8 узлов.

CUSTOM LINE

Трехпалубная Custom Line 140 (длина 42,61 м, ширина 8,54 м, валовая вместимость 400 рег. т) — новый флагман итальянской верфи. Ее спортивную эстетику формируют резкий наклон форштевня, протяженные линии тонированного остекления корпуса и надстройки, вырезы в фальшборте главной и верхней палуб с Y-образными стойками — дизайнерский прием в стиле Франческо Пашковски, отвечавшего за архитектурный облик. Автор интерьерного дизайна — Маргарита Касприни. На борту Custom Line 140 в пяти каютах разместятся 12 пассажиров. Апартаменты владельца площадью более 30 кв. м находятся на главной палубе, три VIP-каюты и гостевая с раздельными кроватями — на нижней.

По расчетам, два дизеля MTU 16V 2000 M96L по 2638 л.с. способны разогнать корпус FDHF (Fast Displacement Hull Form) до максимальных 21,5 узла.

Custom Line 140





Majesty 120 (Gulf Craft)



EXTRA X76 Loft
(Extra Yachts)

EXTRA YACHTS

Итальянский производитель привезет в Канны EXTRA X76 Loft — младшую модель в линейке кроссоверов X. У яхты (длина 24,3 м, ширина 6,8 м, валовая вместимость 110 рег. т) специфическая самобытная архитектура с заметно смещенной в нос надстройкой, где пост управления расположен практически над фордеком. Это позволило выделить значительную площадь внутри для обеденной зоны и большого салона. Просторный кокпит (50 кв. м) — еще одна зона отдыха и развлечений с диваном, «солярием» и столом для трапезы al fresco. На нижней палубе предусмотрены четыре комфортабельные двухместные каюты; мастер-каюта во всю ширину корпуса расположена на миделе. О дизайне интерьера позаботилась миланская студия Hot Lab.

Яхту с полными носовыми обводами приводят в движение две установки Volvo Penta D13-IPS1350 по 1000 л.с. с поворотными днищевыми колонками; максимальная скорость достигает 21 узла. Из бортовых устройств отметим интерцепторы и солнечные панели, способные питать все бортовые системы.

GULF CRAFT

Компания из Объединенных Арабских Эмиратов проведет европейскую премьеру моторной яхты Majesty 120. Проект судна из углепластика (длина 37 м, ширина 8,1 м, водоизмещение 200 т) разработали специалисты верфи, дизайном интерьеров занималась Cristiano Gatto Design Studio. Отличительные особенности этой эффектной яхты — очень широкий сандек, «гибридная пляжная зона» в корме и асимметричная внутренняя планировка. Помимо того, на судне почти нет гидравлических систем: вместо них работает электричество. С двумя MTU 16V 2000 по 2600 л.с. яхта может развивать 23 узла, а на скорости 10 узлов дальность плавания превышает 3000 миль.

PEARL YACHTS

Британская верфь покажет в Каннах две модели: Pearl 62, дебютировавшую в прошлом году, и флагман бренда Pearl 95. Если о первой журнал уже писал, то Pearl 95 (длина 29,22 м, ширина 6,7 м, водоизмещение 95 т) для читателей может оказаться незнакомой. За инновациями и отличными мореходными качествами этой модели стоит известный проектировщик Билл Диксон, который сформировал по-спортивному мощный облик яхты с четкими обтекаемыми формами. Что касается оформления помещений, то Pearl Yachts — единственная верфь, с которой сотрудничает уникальный дизайнер Келли Хоппен, чьи работы отличает утонченное сочетание чистых линий и нейтральных тонов, формирующих сбалансированный и теплый интерьер.



Sunseeker 100 Yacht

Варианты моторной установки: два Caterpillar C32 по 1925 л.с. или два MTU 16V M96 2400/2600 л.с. Максимальная скорость яхты — 28 узлов. Следует отметить, что Pearl 95 уже обладает такими престижными наградами, как World Yachts Trophies за лучшую компоновку и International Yacht and Aviation Awards за лучший дизайн интерьера.

SUNSEEKER INTERNATIONAL

В этом году ожидается мировая премьера модели Sunseeker 100 Yacht (длина 29,8 м, ширина 6,9 м, водоизмещение 99,7 т), которая, как считают на британской верфи, открывает новую страницу в ее истории. Дизайн у лодки действительно оригинальный: сильные, немного хищные, но при этом изящные линии формируют динамичный силуэт с рубкой формата Raised Pilothouse. Особенностью компоновки наружных зон палуб является «перетекающий» на фордек флайбридж, создающий единое двухуровневое открытое пространство для отдыха. Еще одна новация — объединение гаража для тендера Williams Sportjet, буксировщиков Seabob или аквабайка и «пляжного клуба», возможности которого расширяют кокпит, большая кормовая платформа, конструкция транца и новаторский трап Besenzoni.

Салон оформлен в стиле пентхауса с остеклением во всю высоту (по правому оно раздвигается). На борту пять кают. «Мастер» площадью свыше 30 кв. м на главной палубе (в носовой части надстройки), помимо кабинета, ванной и гардеробной, располагает приватной «террасой» на носовой палубе.

С двумя MTU 16V 2000 M96L по 2600 л.с. максимальная скорость Sunseeker 100 Yacht составит 29 узлов; при этом допустимы менее мощные и экономичные моторные установки. На скорости 12 узлов (экономичный режим) запас хода составит 1300 миль.



Pearl 95



Lady Lene (Van der Valk)

VAN DER VALK

Яхта-эксплорер *Lady Lene* (длина 34 м, ширина 8 м, водоизмещение 175 т) построена в Нидерландах. Помимо сотрудников верфи, в многопрофильный творческий коллектив талантливых инженеров и дизайнеров, создавших это судно, входили представители брендов, известных в сегменте суперяхт и не только: Guido de Groot Yacht Design, Carla Guilhem Design, Ginton Naval Architects, Diana Yacht Design и Hull Vane. Подробный обзор лодки вы найдете в этом выпуске журнала.

МОТОРНЫЕ ЯХТЫ

ABSOLUTE YACHTS

Navetta 75 Sphere (длина 22,8 м, ширина 5,6 м) — флагман линейки Navetta и всего модельного ряда. Лодка отличается рядом нестандартных решений. Наиболее заметными являются форма остекления корпуса и надстройки, а также обустройство кормы в формате террасы с открытой конструкцией транца, отгороженного стекляннным экраном, и свободно стоящей модульной мебелью. Некоторые компоновочные решения, реализованные на Navetta 75 Sphere, заимствованы у более крупных яхт. Так, на флайбридж можно попасть и с кормы, и с носа (отдельные трапы). Камбуз в салоне может быть изолирован шторками и наделен своим выходом на палубу. Мастер-каюта в носовой части с отличным обзором по бортам и отдельным входом находится на промежуточном уровне между главной и нижней палубами. На нижней палубе обустроены две двухместные каюты; та, что на миделе, немногим уступает каюте владельца.

У яхты две установки Volvo Penta D13-IPS1350 по 1000 л.с. с днищевыми колонками, и она может развивать скорость до 26 узлов. Полезными окажутся и два дополнительных поста управления швартовкой (помимо рулевой консоли на главной палубе и на флайбридже).

ARCADIA YACHTS

Моторную яхту Sherpa 80 XL (длина 24,61 м, ширина 6,98 м, водоизмещение 71 т) построили по спецзаказу и готовятся продемонстрировать в Каннах. У нее оригинально решена компоновка главной палубы: опция Jardin d’Hiver (зимний сад) позволила обустроить обеденную зону под защитой сандека, но она открыта с бортов и кормы. В холод или непогоду эта часть палубы может быть закрыта и обогреваться. Другая особенность лодки, появившаяся также благодаря пожеланиям владельца: на нижней палубе не три или четыре каюты, а пять. Изменения планировки «вытеснили» камбуз — он оказался на скайлаунже.

Силовая установка Sherpa 80 XL — два агрегата Volvo Penta D13-IPS1350 по 1000 л.с. с днищевыми колонками. На полных оборотах они дают скорость около 23 узлов, на режиме 10 узлов обеспечивают дальность плавания более 1200 миль. Лодка оснащена интерцепторами, плавниковыми стабилизаторами качки и солнечными панелями, которые дают порядка 3 кВт чистой энергии (достаточно для питания основных бытовых систем яхты).

AZIMUT YACHTS

На фестивале прошлого года верфь анонсировала несколько новых моделей, и в сентябре их покажут. Одна из них — Azimut Grande 26 Metri, внешний дизайн которой придумал Альберто Манчини, интерьер — студия Achille Salvagni Architetti. Философия дизайна этой модели (длина 26,09 м, ширина 6,3 м, водоизмещение 87 т), которую верфь позиционирует как «компактную суперяхту», выражается в стремлении вызвать у находящихся на борту ощущение полного погружения в природу. Это достигается устранением любых зрительных преград и нагляднее всего проявляется в огромном остеклении во всю длину корпуса и надстройки.

У яхты частично накрытый хардтопом флайбридж, большой салон на главной палубе, поделенный на зоны: гостиную, столовую, камбуз; дальше в нос располагается пост управления. Кокпит трансформируется (удлинняется), образуя террасу с видом на море (sea view terrace), открытую гостиную под защитой флайбриджа или обеденную зону. Мастер-каюта находится на главной палубе (в носовой части), компоновка нижней палубы включает четыре гостевые каюты и помещения экипажа в носовой части. В корме обустроен гараж для тендера.

У Azimut Grande 26 Metri корпус с острой скулой (обводами занималось бюро P. L. Ausonio Naval Architecture). В конструкции применен карбон, что позволило снизить вес надстройки (на 30%), потребную мощность двигателей и, как следствие, расход топлива. Энергетическая установка — два MAN V12-1550 по 1550 л.с. с днищевыми колонками; максимальная скорость — 28 узлов.



Sherpa 80 XL
(Arcadia Yachts)



Azimut Grande 26 Metri

BLUEGAME

Премьерной лодкой бренда во Франции выступит новая модель BG54 (длина 16,5 м, ширина 5 м, водоизмещение 20,2 т), спроектированная все той же командой, в которую вошли Лука Сантелла (концепция), он же вместе с Zuccon International Project (дизайн) и Луи Кодега (корпус). Наверное, поэтому новая модель в точности соответствует стилистике остальных лодок линейки (BG42, BG62, BG72), при этом отличаясь от них не только размерами.

Это лодка «поколения 2.0» с улучшенной в плане эргономики и функциональности компоновкой. Характерными элементами дизайна являются широкая, открытая в корму и свободная площадка кокпита с опускаемой платформой, камбуз/бар, диванная зона со столом, частично накрытая хардтопом, как и пост управления с отличным обзором на 360° и защитой ветровым стеклом Stataglass с обратным наклоном. Фордек тоже спроектирован как большое комфортное пространство с диваном и «солярием».

Несмотря на то что BG54 относится к лодкам типа Open, ее компоновка предусматривает две или даже три пассажирские каюты + спальное место для шкипера. Это стало возможным благодаря занимающей сравнительно мало места моторной установке из двух Volvo Penta D11-IPS950 по 725 л.с., с которыми скорость достигает 36 узлов.

FERRETTI YACHTS

Итальянская верфь готовит к показу новую Ferretti Yachts 860 (длина 26,95 м, ширина 6,22 м). Наружный дизайн (автор Филиппо Сальветти) — современная классика с такими передовыми дизайнерскими решениями, как обширные вырезы в фальшборте, раскрывающие потенциал крупноформатного остекления надстройки. На флайбридже рядом с просторным «солярием» предусмотрена ванна-джакузи, а хардтоп предлагается со стеклянной вставкой, фиксированной/сдвигающейся или с жалюзи. Гараж вмещает тендер 3,95 м и двухместный аквабайк.

Дизайн интерьера от студии IdeaeITalia подчинен современной концепции бренда Just like home, которая проявляется в традиционно удобной компоновке главного салона, в большой винтовой лестнице, соединяющей главную палубу с нижней, в других архитектурных и стилистических деталях, ставших особенностями декора.

На борту Ferretti Yachts 860 четыре каюты, причем вместо просторной мастер-каюты на миделе может быть обустроен еще один салон. Отделку можно выбрать из двух вариантов: классическую и современную.

Моторная установка — два двигателя MAN V12 мощностью 1800/2000 л.с., с которыми яхта получит максимальную скорость 28/32 узла. Стабилизаторы качки на ходу и во время стоянки — гироскопические Seakeeper или гидравлические плавниковые.



GRAND BANKS

Верфь готовится привезти в Европу свою самую крупную яхту — Grand Banks 85, новый флагман модернизированной линейки мореходных яхт. Стеклопластиковая/карбонная GB 85 (длина 26,6 м, ширина 6,75 м, водоизмещение 55 т) с ее «американской» архитектурой предлагается в вариантах с флайбриджем или скайлаунжем. На борту типовые открытые зоны палуб, а внутри на главной палубе вместо поста управления расположен камбуз. В отношении кают есть выбор: три каюты («мастер» во всю ширину с большой ванной комнатой) или планировка с четырьмя каютами.

Моторная установка — два агрегата Volvo Penta D13-IPS1350 по 1000 л.с., с которыми скорость яхты превышает 26 узлов, а в крейсерском режиме (10 узлов) запас хода более 2500 миль. Возможен вариант двигателей с валами — два MAN V8-1300.

NUMARINE YACHTS

В проекте «портативного» эксплорера Numarine 22XP (длина 22,6 м, ширина 6,6 м, валовая вместимость 150 рег. т) участвовали давние партнеры верфи: дизайн экстерьера и интерьера разработывал Джан Ялман, а инженерной частью занимался Умберто Тальявини. Приметными деталями внешнего облика младшей модели в линейке являются крупные окна «неправильной» формы в корпусе, зрительно сплошная линия остекления надстройки и огромный для такой длины флайбридж с хардтопом. Компоновка также демонстрирует открытый кокпит и зону отдыха на фордеке. Интерьер 22XP можно считать одним из самых объемных: большой салон на главной палубе, три или четыре просторные каюты на нижней, включая каюту владельца на миделе от борта до борта.

Важной особенностью Numarine 22XP являются разные по мощности варианты моторной установки. Для эксплуатации яхты в водоизмещающем режиме предусмотрены два двигателя Cummins 6,7 л по 425 л.с. (скорость 12,5 узла). Второй вариант (переходный режим движения) — пара MAN V8 по 1200 л.с. (максимальная скорость 24 узла).



Princess F50

PRINCESS YACHTS

Выставочный флот британской верфи, как всегда, ожидается представительным. Публике покажут флайбриджные модели Princess F45 и -F55, спортивные Princess V40 и -V50, Princess S66 (линейка Sportbridge), а также революционные модели линеек X и Y: X95, Y72 и Y85.

В основу проекта новой Princess F50 (длина 15,55 м, ширина 4,34 м, водоизмещение 24 т) положен общий для всей серии принцип: индивидуальность снаружи и внутри. Для ее внешнего дизайна характерен новый стиль, выраженный в увеличенном остеклении корпуса с острым, уходящим в нос «лезвием», строго функциональный фордек и отсутствие центральной стойки ветрового стекла. Флайбридж демонстрирует U-образную динетту, угловой диван в носовой части, который трансформируется в «солярий», а также хорошо оборудованный пост управления с двумя креслами.

В салоне находятся большой U-образный диван с трансформируемым журнальным/обеденным столиком и еще один двухместный диван напротив, перед которым расположен главный пост управления в фирменном стиле Princess с изысканными креслами у рулевой консоли. На борту разместятся на ночлег шесть гостей в трех каютах; мастер-каюта во всю ширину корпуса получила двуспальную кровать, диван и гардеробную. В интерьерах использованы традиционные для Princess ткани и отделочные материалы кремового, бледно-серого и серо-коричневого цветов, которые являются нейтральным фоном для элементов из отборных сортов древесины.

Разработанная в сотрудничестве с Бернардом Олесински, новая F50 обеспечивает высокие мореходные качества. С двумя Volvo Penta D8-IPS800 по 600 л.с. максимальная скорость судна составляет 36 узлов. Владельцам яхты доступны такие новые технологии, как гироскопические стабилизаторы качки и электронный помощник Volvo Penta Easy Boating (опция).



WallyPower 58

SANLORENZO

Высока вероятность, что итальянская верфь решит выставить в Каннах моторную яхту SD90/s. Это третья модель в линейке SD (Semi-Displacement), вставшая в ряд с SD96 и SD118. Наружный дизайн яхты из стеклопластика (длина 27,3 м, ширина 7 м, валовая вместимость 155 рег. т) разработан в студии Zuccon International Project. Минималистичный флайбридж с обеденной зоной накрывает легкий T-Тор, а для зоны отдыха на фордеке заготовлены два варианта планировки. В носовой части надстройки на главной палубе расположена каюта владельца; есть еще три гостевые каюты. Автор дизайна интерьеров Патриция Уркиола сделала акцент на трансформации обитаемого пространства.

На яхте предусмотрена гибридная пропульсивная установка. Под двумя дизелями MAN с приводом на гребные валы максимальная скорость 17 узлов. В крейсерском режиме может работать только один дизель, вращая один вал напрямую, а второй — через электродвигатель (скорость 9 узлов). Наконец, есть режим чистого электродвижения, когда вращение гребных валов обеспечивают электродвигатели, питаемые от литиевых батарей. На борту Sanlorenzo SD90/s предусмотрены системы кондиционирования воздуха Eсо, плавниковые стабилизаторы качки с режимом Eсо, специальная тепловая и акустическая изоляция и многослойное стекло, противостоящее УФ-излучению.

SILENT-YACHTS

Впервые на этой выставке покажут испанский катамаран Silent 60, работающий на электричестве и снабженный... воздушным змеем. Двухкорпусное судно (длина 17,99 м, ширина 8,99 м, водоизмещение 29 т) имеет четыре гостевые каюты на нижней палубе, включая просторную мастер-каюту, на борту достаточно места для отдыха и общения: большой салон, кокпит в корме, флайбридж и уютный форпик. Но интерес вызывает другое.

Катамаран оснащен 42 солнечными панелями мощностью 17 кВт/пик для привода двух электродвигателей по 340 кВт. Благодаря панелям, аккумуляторам емкостью до 286 кВт·ч и оптимизированным обводам с удлиненной ватерлинией яхта может путешествовать на электротяге неделями на крейсерской скорости 6–8 узлов и разогнаться до 20 узлов. Вдобавок на носу катамарана предусмотрено устройство для запуска управляемого воздушного змея, который обеспечивает дополнительную тягу: он способен тянуть Silent 60 со скоростью 4–5 узлов, экономя ресурс аккумуляторов. Змей-крыло может служить и резервным двигателем, который позволит лодке добраться до защищенного места, если винты попадут в рыбацкие сети.

WALLYPOWER

Итальянская верфь, входящая в Ferretti Group, планирует премьеру WallyPower 58 (длина 17,66 м, ширина 5,8 м, водоизмещение 23 т), которую характеризует как «эволюцию дизайна». У лодки сложные, выверенные с учетом развесовки обводы «глубокое V», снабженные двойной скулой и отвесным (wave piercing) форштевнем. Открытая в корму надстройка с трансформируемым по погоде кокпитом получила типичное для Wally остекление большой площади и хорошо защищает пассажиров от солнца, ветра и воды, не лишая их контакта с морем. «Солярий» в корме предполагает несколько вариантов с лежаками и диванами, а откидывающиеся «крылья» фальшборта увеличивают пространство кокпита. Гидравлическая платформа опускается под воду для удобного спуска тендера или аквабайка, а трап-сходня (тоже гидравлика) служит и для купания. Под палубой оборудованы салон и дополнительная гостевая каюта. Есть здесь и камбуз, разделенный на две секции.

Пара установок Volvo Penta IPS1200 по 900 л.с. с днищевыми колонками разгоняет яхту с корпусом из стекло- и углепластика до 40 узлов; в крейсерском режиме (30 узлов) запас хода составляет 270 миль. У лодки есть системы динамического позиционирования и швартовки (Assisted Docking). Генератор 13,5 кВт снабжает электропитанием все бортовые системы, а мореходность корпуса ограничена категорией RCD «B».



Sanlorenzo SD90/s

Понятно, что в «путеводитель» вошла лишь малая часть того, что предложат увидеть на яхтенном фестивале в Каннах. Выставочный флот составят лодки разных типов и размеров: яхты моторные и парусные, яхты траулерные, всевозможные круизеры, тендеры, лодки-RIB и т. д., и т. п. В течение шести сентябрьских дней под солнцем Французской Ривьеры (это без гарантии: в прошлые годы во время выставки случались и тропические ливни) на территории и акватории Vieux Port и Port Santo будут представлены лучшие разработки верфей разных стран и континентов, а также новейшее яхтенное оборудование, эксклюзивные услуги и многочисленные инновации. Сотрудники СМС Marine покажут свои электрические стабилизаторы качки; на стенде Besenzoni расскажут про трапы-сходни, которые используют и как кран-балки, и как капитанские кресла; у представителей MAN можно будет узнать о яхтенных двигателях нового поколения; наверняка не откажут в общении именитые яхтенные дизайнеры и представители ведущих верфей...

Рекомендуем заранее ознакомиться с правилами посещения выставки на сайте www.cannesyachtingfestival.com, а также договориться с компаниями о встречах, посещениях лодок и участии в тестах — они непременно будут! **Ymag**

PRINCESS Y85: РЕНОВАЦИИ

В июне британская верфь Princess Yachts сообщила о появлении обновленной моторной яхты Princess Y85 из линейки Y Class, куда также входят отмеченные наградами модели Princess Y72, -Y78 и ожидаемая в конце года флагманская Princess Y95. Оставим «за бортом» модные темы — ДНК, новые стандарты дизайна и поднятые планки проектирования. Сосредоточимся на том, что собой представляет эта Princess Y85, что в ней изменилось по отношению к версии 2019 года, что осталось прежним и что она может предложить для путешествий по морским просторам.

Текст: **Петр Шестаков**

Фото: **Джордж Эдвардс, Princess Yachts**



Длина
26,20 м

Ширина
6,30 м

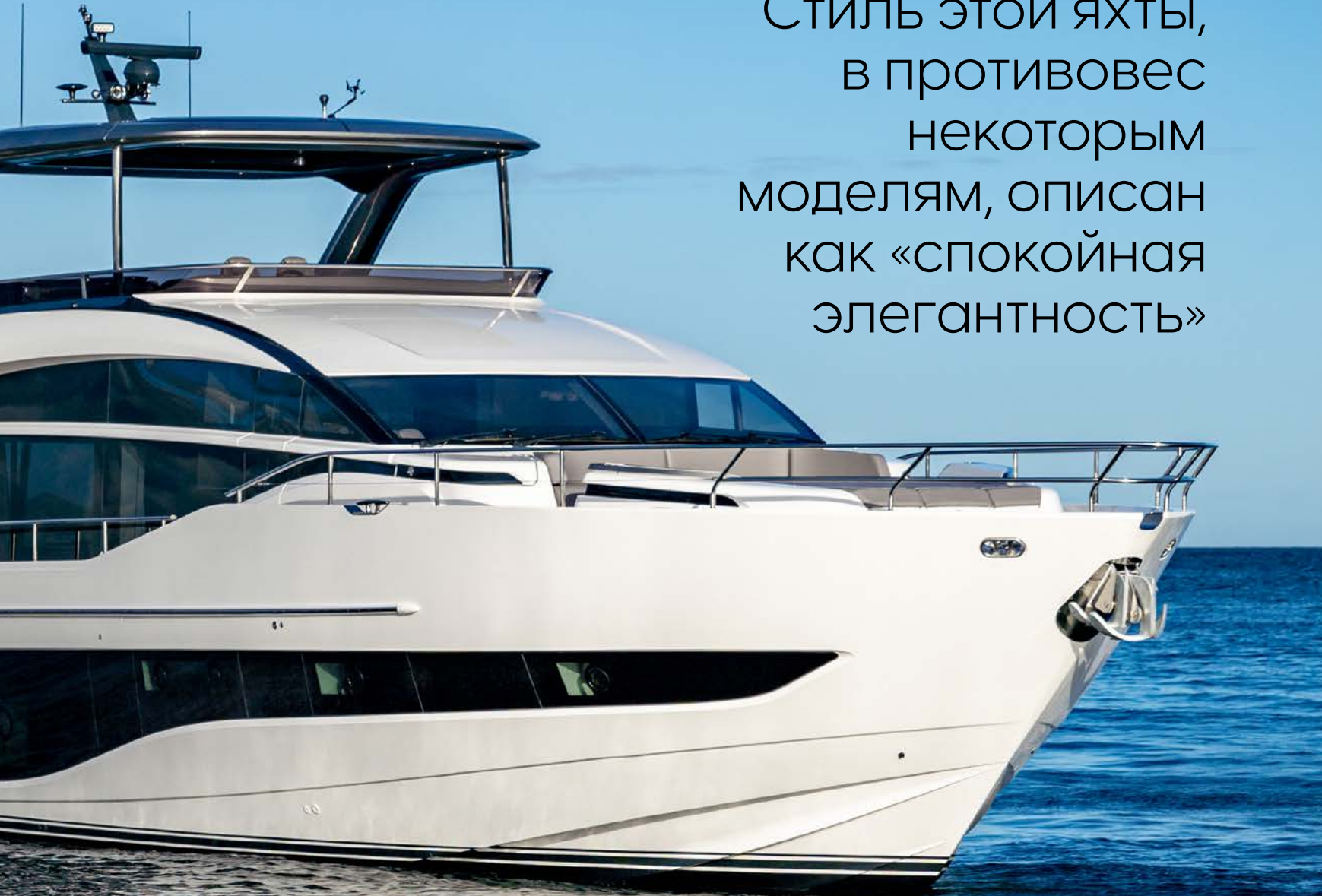
Осадка
1,77 м

Водоизмещение
73 т

Запас топлива
11 000 л

Запас воды
1500 л

Двигатели
**2 × MAN V12
(1800/1900 л.с.)**



Стиль этой яхты,
в противовес
некоторым
моделям, описан
как «спокойная
элегантность»

КЛЮЧЕВЫЕ МОМЕНТЫ

Начну с того, что Princess Y85 была выбрана в качестве «этало́на» для нового облика и стиля будущих моделей Princess. Стиль этот описан как «спокойная элегантность»: в противовес некоторым яхтам, которые выглядят резкими и даже агрессивными, создатели Princess предпочитают лодки изящные. Итак, первый новый элемент — уже каноническое удлиненное остекление корпуса, проходящее по всей его длине. Знакомой важной деталью облика Princess Y85 является хардтоп с мягким изгибом опор. В отличие от других лодок, где он выглядит дополняющим элементом, здесь хардтоп, как и легкая контрастная балка вдоль тонированного остекления надстройки, становится значимой частью конструкции и неотъемлемой составляющей общей эстетики профиля.

А вот еще новация: в кокпите, в дополнение к традиционной U-образной динетте, предлагаются компоновка с центральным столом и свободно стоящими диванами вдоль бортов либо infinity cockpit с застекленным транцем, открывающим взгляду кормовую платформу и пространство за ней вплоть до горизонта. В таком варианте диваны снабжены электрическим сервомотором, что позволяет придвинуть их к журнальному столику; подняв его (также сервомотором), здесь приятно расположиться на ланч. Такой infinity cockpit дает ощущение «пляжного клуба» — с гибкой компоновкой, защитой сверху (свес флайбриджа) и неперменной погружной транцевой платформой как идеальным местом для купания, когда яхта на якорю.



Невысокие спинки диванов в этом светлом салоне не препятствуют сидящим там обозревать морские пейзажи, а сдвижная дверь в ходовую рубку отделяет «рабочее» помещение от зоны отдыха

Флайбридж с тиковым настилом, куда из кокпита ведут довольно пологие ступени с поручнем, изменения не затронули. Как и раньше, его можно оформить по-разному: установить большой лежак-«солярий» или джакузи, а зону в корме оставить свободной для шезлонгов, или использовать как шлюпочную палубу, где хватит места для тендера длиной 4,5 м и крана Орастаге грузоподъемностью 545 кг. В любом варианте на этой палубе будут обеденная зона, бар с холодильником и грилем под откидной крышкой, а также пост управления с диванами на флангах. В отношении рулевой консоли замечу, что приборная панель с дисплеями по щелчку переключателя разворачивается, как трансформер, защищая экраны, когда они не используются. Флайбридж накрыт хардтопом с поворотными планками-жалюзи в проеме — нет ни скользящих деталей, ни тканевого закрытия.

Сохранился и фордек с диваном и лежаком, трансформируемым еще в один диван. Установите между ними столик — и вот вам приятное место для завтрака, ланча, беседы за чашечкой кофе (или чего другого).



Обеденная зона у окна с круглым столом, за которым все равны



Легкая перегородка, отделяющая камбуз с барной стойкой от салона, поднимается или опускается одним нажатием кнопки



Полезный элемент мебели в салоне — буфетная стойка рядом с обеденным столом и камбузом

ПРОСТРАНСТВЕННЫЙ ДИЗАЙН

Так назвали сравнительно недавно появившуюся дисциплину концептуального дизайна, выходящую за рамки традиционных дизайнерских специальностей. В пространственном дизайне акцент делается на взаимодействие людей с пространством, особенно с учетом идентичности места. Используя такой подход, дизайнеры Princess Design Studio при работе над планировкой помещений, уделив максимум внимания комфорту и стилю, сумели придать индивидуальности в общем-то типовым решениям.

Гостиная/диванная зона в салоне — это солидный U-образный диван и еще один напротив, из спинки которого «всплывает» ТВ-экран 55". Дальше в корму — только раздвижные двери в кокпит, и никакого камбуза. Но он есть впереди, причем нестандартный: открытый или закрытый, как будет удобнее. Если нажать кнопку, сервомотор поднимает отделяющую камбуз перегородку над барной стойкой, и в таком формате пространство с табуретами у стойки «включается» в общее пространство обеденной зоны. На камбузе полно оборудования, есть индукционная духовка, холодильник Sub-Zero, холодильник для вина и пр.

Определять индивидуальность яхты могут и детали, например круглый обеденный стол в салоне. Он не столь «строгий», как прямоугольный, и даже более «демократичный»: за ним все сидят на равных, «без председателя», и за едой комфортно общаются. Другая деталь — панорамное окно шириной 3 м рядом со столом, начинающееся практически от пайола; фальшборт снаружи в зоне салона деликатно понижен, чтобы не затенял вид на море.

Классическая компоновка салона Princess Y85 включает в себя пост управления в носовой части с тремя МФД

Garmin/Raymarine, в том числе сенсорный дисплей Boeing для контроля электропитания, топливной и водяной систем, освещения и пр. Два роскошных кресла — регулируемые, с подлокотниками и замысловатой строчкой — явно унаследованы от автопрома, и это понятно. Энтони Шериф, председатель правления верфи, пришел в Princess из McLaren и привлек к работе над проектом яхты итальянскую Pininfarina. Ее дизайнеры отвечают за стиль Ferrari, Maserati, Alfa и Lancia, и, глядя на Princess Y85, чувствуешь «привкус» автомобильного стиля, также добавляющий яхте индивидуальности.

Что здесь еще примечательного? Если закрыть сдвижную дверь, то пост управления превращается в ходовую рубку, а выйти наружу можно через водонепроницаемую дверь с пантографом на правом борту. Такая же дверь на камбузе (левый борт) позволяет экипажу незаметно передвигаться по яхте, не беспокоя гостей. Уголок для их завтрака слева от штурвала — тоже довольно приятное место, особенно когда яхта в движении. И, чтобы закончить с управлением судном, скажу, что в корме, по левому борту, «спрятана» дополнительная панель управления двигателями, кормовыми и носовыми подруливающими устройствами и якорями, полезная при швартовке.

Теперь о каютах. Еще одно изменение: мастер-каюта на миделе с большими окнами по бортам стала длиннее; вместо двух кресел по правому борту здесь может стоять полный диван, а ложе king size по центру, письменный/туалетный столик по левому борту, гардеробная с двумя платяными шкафами и ванная комната с удивительно просторной душевой кабиной и мраморной столешницей были и раньше. Носовая VIP-каюта примечательна тем, что имеет полноценную гардеробную, а каждая из остальных кают — одна с двуспальной кроватью, другая с двумя односпальными — получила свои ванные комнаты.

Для приглашенного экипажа в корме предусмотрены две каюты с выходом на купальную платформу или на палубу (правый борт). Но если с яхтой управляется сам владелец, то эти каюты становятся резервом для гостей.



Интерьер мастер-каюты на миделе; у обновленной модели это помещение с большими окнами по бортам стало просторнее



Интерьер носовой VIP-каюты. Во всех гостевых каютах устанавливается аудиосистема Naim и UHD LED-TV





Princess Y85 развивает скорость до 31 узла, оставаясь при этом довольно тихой и очень комфортной на ходу яхтой

ХОДОВОЙ ПОТЕНЦИАЛ

В число характеристик яхты, наиболее важных в отношении скорости, входят форма и центровка корпуса. Бернард Олесински уже оптимизировал обводы Princess Y85 (модель 2019 года), добившись снижения расхода топлива более 10% по сравнению с лодками близкой длины и прироста скорости. С двумя дизелями MAN V12 по 1900 л.с. объявленная верфью максимальная скорость составляет 29–31 узел (2300 об/мин). На крейсерской скорости 20 узлов (~1800 об/мин) при запасе топлива 11 000 л можно рассчитывать на дальность хода более 500 миль.

По свидетельству тех, кто участвовал в тестах предыдущей версии Princess Y85, разгон до максимальной скорости занимал около полуминуты; яхта быстро реагировала на движение штурвала, а в мастер-каюте, за переборкой которой моторный отсек, люди разговаривали, не повышая голоса. Так работает система двойного шумоподавления с выхлопом через водяной замок вкуче с мощной изоляцией отсека, в котором довольно просторно, хотя там, помимо двигателей, стоят два генератора Cummins Onan по 27 кВт, система кондиционирования воздуха и другие агрегаты.

Бытует мнение, что Princess Y85 стирает различия между сериями S и Y. Да, у нее тоже приличная скорость, тоже большие площадки для загораения на фордеке и флайбридже... Тем не менее у спортивных моделей скорость выше, а здесь больше длина и объемы помещений, что особенно заметно в каютах, да и внешне они разные. Так что у каждого свое. А окончательно расставит всё по местам флагманская Princess Y95, которая появится уже скоро. **YMAG**



В оформлении ванной комнаты, примыкающей к мастер-каюте, все настолько продумано, что вряд ли потребуются дополнения

ПО ПУТИ «ИЗ ВАРЯГ» В... ИСПАНИЮ

Текст: **Дмитрий Самойлов**

Фото: **Дмитрий Самойлов, envato.com**

Начала этого плавания, которое заняло три недели, с 1 по 22 июля, пришлось ждать, как обещанного из поговорки: три долгих непростых года. И тем не менее оно состоялось.

Год лодку Hallberg-Rassy 48 строили на верфи, еще два она ждала встречи со своим владельцем. Никто не желал путешествовать в режиме «спасательной операции», объясняя контролирующим органам сквозь маску, что именно сейчас нам нужно реализовать свои давние мечты. Хотелось спокойно насладиться яхтенной инфраструктурой Скандинавии, откуда мы стартовали, выбрав правильное время, так как сезон там довольно короток. В начале июля мне удалось добраться из Санкт-Петербурга через границы Шенгенского союза в Швецию, на верфь Hallberg-Rassy в городок Эллос на острове Оруст, что в 40 милях по воде от Гётеборга.



Длина
14,99 м

Ширина
4,50 м

Осадка
2,35 м

Водоизмещение
18,5 т

Двигатель
Volvo Penta D3-110

Запас топлива
800 л

Запас воды
910 л

Парусность
123,4/138,9 кв. м

Дизайн
Germán Frers

Категория RCD
«А»



У Hallberg-Rassy 48
классические обводы
и рангоут — ничего лишнего

Hallberg-Rassy 48

ЛОДКА ДЛЯ ДАЛЬНИХ ПОХОДОВ

Оснащение нашей лодки вполне соответствовало цели — независимым плаваниям в любых (кроме ледовых) морях и океанах с экипажем из двух-трех человек, безопасно и с максимальным комфортом. Английский термин Bluewater Cruiser довольно точно описывает такой класс лодок. Под этим следует понимать мореходность и автономность в дальних плаваниях, возможность управлять парусами посредством кнопок без команды «Свистать всех наверх», чудо превращения морской воды в пресную для разных хозяйственных нужд и всевозможную навигационную электронику. Рациональная конструкция, шведское качество строительства и полезное оборудование: генератор, отопители и кондиционеры — позволяют не мерзнуть в лодке в холодных широтах и не обливаться потом в тропиках.

Сразу после сдачи лодки наша команда: судовладелец с женой и я — поучаствовала в любительских гонках-покатушках среди обладателей яхт Hallberg-Rassy, где каждый получил приз в своей личной номинации, например за самый громкий экипаж или за самый почтенный возраст лодки. Нам досталась награда за самый экзотический флаг — флаг Республики Палау (есть такое островное государство в Филиппинском море Тихого океана). После веселых стартов все уселись за длинные столы и под бокальчик принялись рассказывать друг другу морские истории.



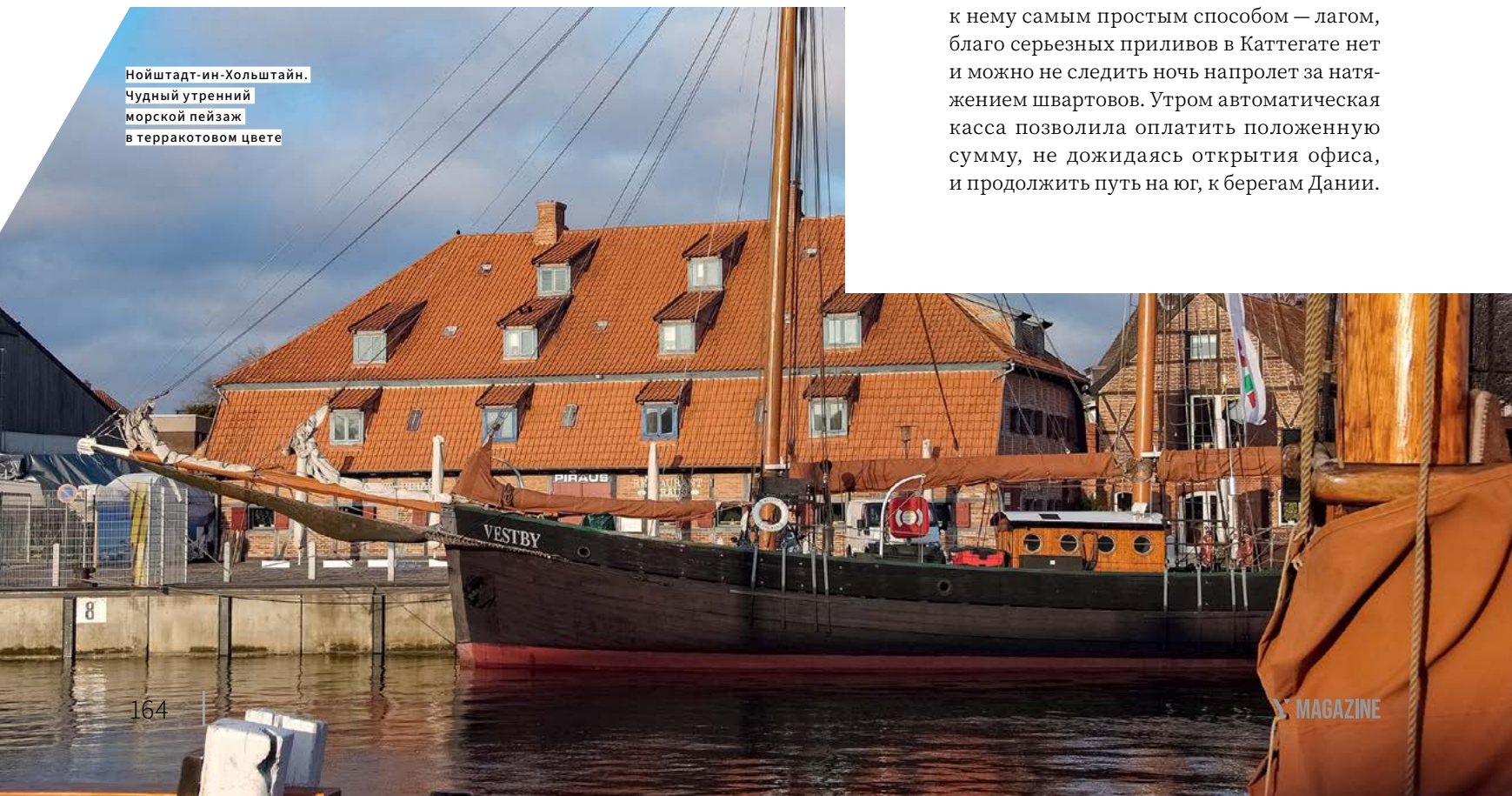
Приятная встреча: эта явно немолодая яхта под британским флагом не только выглядела ухоженной, но даже пахла красным деревом



Тот самый экзотический флаг Республики Палау, из-за которого вышло небольшое приключение в море

Покинув верфь, мы двинулись на юг, и первым удобным транзитным местом отдыха нам послужил Варберг в проливе Каттегат, старинный городок со средневековой крепостью на одном берегу акватории и вполне современными зданиями порта на другом. Заходили в марину уже в сумерках, при сильном северном ветре, но добротная шведская навигационная обстановка позволила уверенно подойти к причалу и встать к нему самым простым способом — лагом, благо серьезных приливов в Каттегате нет и можно не следить ночь напролет за натяжением швартовов. Утром автоматическая касса позволила оплатить положенную сумму, не дожидаясь открытия офиса, и продолжить путь на юг, к берегам Дании.

Нойштадт-ин-Хольштайн. Чудный утренний морской пейзаж в терракотовом цвете



Замок Кронборг, он же —
 шекспировский Эльсинор,
 родовое гнездо датского
 принца Гамлета



Типичная «небольшая»
 европейская марина
 примерно на 500 лодок



При хорошем ветре
 и скорость приличная,
 пусть ход даже
 с небольшим креном

✍ Вышли в пролив Зунд. Замок Кронборг (он же Эльсинор шекспировского Гамлета) стоит на своем месте и все так же хорош (не только благодаря Шекспиру). Правда, как говорит владелец «нашей» Hallberg-Rassy 48, полвека назад крыша была другого цвета... Пятьдесят лет назад! Как здорово, что юношеские мечты сбываются, вовремя прочитанные нужные книги и рассказы не забываются и положительно влияют на дальнейшую жизнь!

✍ В Копенгагене стояли в привычном месте, рядом с королевским дворцом Амалиенбург, у городской набережной, где современная архитектура прекрасно уживается с классической. Несмотря на фестиваль выходного дня, удалось найти местечко по корме исследовательского судна *Navigator*, стоящего там не один десяток лет. Швартуясь в маринах, постоянно встречаешь единомышленников с похожим яхтенным менталитетом, а вот в центре большого города нужно быть готовым к тому, что не все гуляющие разделяют твои пристрастия. Так вот, в Копенгагене местные жители, даже будучи в сильно «приподнятом» настроении, ведут себя адекватно, и никто не кидается — ни камнями, ни на шею.

✍ Гибридные паромы с форштевнями типа «тяги-толкай» ходят туда-сюда. Издали их «роторные паруса» напоминают дымовые, но не дымящие трубы колесных предков-пароходов с Волги или Миссисипи. Прошло всего сто лет с момента постройки первого роторного судна, и эта идея вновь оживает, причем в тех же местах, у остзейских берегов.

✍ Гром и ночные молнии у острова Фемарн (Германия) на пути в Нойштадт (тоже Германия) предупреждали моряков о том, что, раз уж пришла мысль брать рифы, бери их не откладывая. Шквалы из-под низких туч лишний раз подтверждали это правило, а ярчайшая луна делала картину еще красочнее.



Аncora Marina в городе Нойштадт-ин-Хольштайн на 1400 швартовных мест, защищенная от моря брекватером

✍ Старый город Нойштадт-ин-Хольштайн (не путайте этот голштинский Новгород с десятком других по всей Германии!), с которым нас познакомил один любезный местный житель, показался совсем не таким маленьким и скучным, а пиво в ресторанчиках постройки XVIII века сделало прогулку еще более душевной. Интересный факт: текущие события в мире привели к тому, что в европейских ресторанах все больше сотрудников хорошо говорят по-русски... При населении 16000 человек в городке целых четыре (!) яхт-клуба, от огромной Ancora Marina на 1400 швартовных мест до скромной муниципальной стоянки на 80 лодок у городской набережной.

✍ В этих местах чайки кормятся настолько хорошо, что обильные результаты их пищеварения раздражают не только эстетически: после них остаются «химические ожоги» на блестящих корпусах автомобилей и лодках. Для борьбы с этим явлением уже недостаточно силуэта совы или парящего ястреба, и владельцы марин придумали новое средство — периодическую трансляцию истошных воплей этих самых чаек. Не знаю, как птицы, но люди с расшатанными нервами стараются держаться подальше...

✍ Как бы ни хотелось немного «срезать угол» и пройти маршрутом покороче, делать это можно только в знакомом регионе. Вознамерились пройти под мостом на Фемарн, но запас высоты над мачтой 250 мм не позволил, так что пришлось обходить остров с севера. А там всюду ведут работы — строят туннель, чтобы добираться из Шлезвига в Данию было удобнее (вместо пяти часов из Гамбурга в Копенгаген можно будет доехать за два). Посмотрим... Причем надводной безопасности строительства уделяют такое внимание, что выслали за нами целый буксир — диспетчеру показалось, что мы идем слишком близко к ограждению опасной зоны...

✍ Комфорт на борту нашего океанского круизера Hallberg-Rassy 48 такой, что о подобном еще совсем недавно можно было лишь мечтать: не только стиральная и посудомоечная машины, не только дизель-генератор и опреснитель, но и авторулевой с навигационными системами (радаром, AIS, картплоттером), позволяющие заменить вахтенных штурмана и рулевого и вообще немалый экипаж. Длина лодки 15 м — каравеллы Колумба были немногим длиннее, но экипажа требовали гораздо более многочисленного. И каждый раз, находясь под защитой приборов, поражаешься героизму моряков минувших столетий, уходивших в неизвестные воды и составивших нам карты планеты...

✍ US Government Ship — именно так AIS обозначила совершенно конкретный силуэт (ни с чем не перепутаешь) боевого корабля с орудием на полубаке. Раньше такие назывались коротко и ясно — US Navy, если уж так не хочется обозначать имя собственное. Видимо, казенный язык свойствен бюрократам всех стран и континентов, и на чужих берегах тоже стараются отметить значимость своего департамента пышными словесами.



Колесный пароход, ветеран пассажирского транспорта в Кильском канале



Надпись на фронто-
не латыни переводится
так: «Плывать по морям
необходимо». Но у нее есть
продолжение: «А жить
не обязательно»



Тюлени в марине
Сухhafen в ожидании
предоплаты
за «представление»



В Бискайском заливе
курсом на Ла-Корунью...

- ✍ На ночевку встали в марину Stickenhörn перед входом в Кильский канал. Ошвартовались вечером, пройдя на закате рядом с Лабё — возведенным в честь погибших в Первой мировой войне немецких военных моряков мемориалом, и красивцем маяком Фридрихсорт, служащим ориентиром для яхтсменов, участников знаменитых Кильских недель.
- ✍ 125-летний колесный пароход продолжает перевозить пассажиров по Кильскому каналу, а отдельная швартовка к касе канала подарила встречу с голландским яхтсменом, ходившим под парусом до 65 лет, а после вот уже 18 лет рассекающим воды на моторной лодке, которую сам сварил из стальных листов. Что-то мне подсказывает, что старая Европа еще поживет...
- ✍ В шлюзе парусные и моторные лодки стояли вместе, а потом, не сговариваясь, разделились по наступающей ветреной погоде: первые пошли на выход, в море, вторые — в Эльбу, в Гамбург.
- ✍ В устье Эльбы течение было попутным, встречный почти северный ветер раздувал короткие волны с хохолками, как на полотнах малых голландцев. Видя такие на картинах в Эрмитаже, как-то сомневаешься в их реальности, а вот на родине этих волн убеждаешься, что художники не наврали.
- ✍ Ошвартовались в марине Сухhafen, попросив две лодки передвинуться на полкорпуса. Сильный ветер позволил познакомиться с соседями поближе. В итоге ждали у моря погоды в компании немцев, голландцев, поляков и финнов, каждый день делясь друг с другом метеосводками. Во время прогулки по этому северному курортному городку увидели шикарное здание с девизом на резном фронто-не NAVIGARE NECESSE EST. Вот прямо так, большими буквами, чтобы не забывали...
- ✍ Утром в магазине увидели, как немецкие пенсионеры «считают мелочь теплую с руки», но выглядело это не так трагично, как в песне Дольского «Старики»... И у Городницкого есть про странную похожесть Питера и Гамбурга, который неподалеку отсюда. Неспроста это.
- ✍ Тюлени, малые и повзрослее, с важным видом возлежат прямо в яхт-клубе на специально для них притопленном причале. Фотографируются они бесплатно, а за рыбий хвост могут и лапами поаплодировать.
- ✍ Новости исправно пробирались к нам на лодку. Так мы узнали об уходе премьера Японии Синдзо Абэ, поэта, барда и журналиста Леонида Сергеева, яхтсмена Юрия Воронова... Долгая им память!..
- ✍ Отстояв четверо суток в ожидании погоды, с высокой водой вышли дружной группой и помчались в сторону заходящего солнца, имея по левому борту Фризские острова и мелководье Ваттового моря, а по правому — неуспокоившуюся зыбь моря Северного.

12 июля нашу яхту прямо в море остановило судно нидерландской таможни, не связываясь с нами по рации. Просто подошли на RIB'e, высадились на борт, досмотрели лодку и документы, подивились, что флаг Палау не просто желтое солнце на синем поле: под него и документы имеются, и MMSI, и позывной. В конце приветливого общения признались, что единственной причиной остановки было желание посмотреть на этакое чудо — регистрацию яхты в экзотической стране.

На подходе к марине IJmuiden в пригороде Амстердама прямо над нашими мачтами пролетели два истребителя. Видимо, один из пилотов разглядел на моем лице искреннее недовольство маневром на такой высоте и в отместку позвонил своим друзьям-пограничникам, которые и пришли вечером в марину проверять паспорта и визы. Всё исключительно вежливо.

14 июля, в День взятия Бастилии, под правой краспицей мы подняли гостевой флаг Франции: наша лодка вошла в ее территориальные воды. В Па-де-Кале, в виду английского берега, произошел казус с переводом судовых электронных часов на Гринвич: владелец яхты честно отстоял час, бросил взгляд на часы, а там... опять первые минуты начала вахты. В старые добрые времена с судовым хронометром такого не случилось бы, посетовали мы друг другу при смене...

В широкой части Ла-Манша опять услышали ворчание диспетчера, милой француженки, по поводу нахождения на «встречной полосе» в системе разделения движения. И хотя никого рядом не было и шли мы по краешку, пришлось послушаться и идти по всем правилам... Э-э-э-х-х, вот, помнится, два десятка лет назад море было посвободнее от правил и рукотворных навигационных опасностей... Однако следование правилам действительно приводит к снижению аварийности. Правда, обходить разрастающиеся поля ветрогенераторов становится все неудобнее.

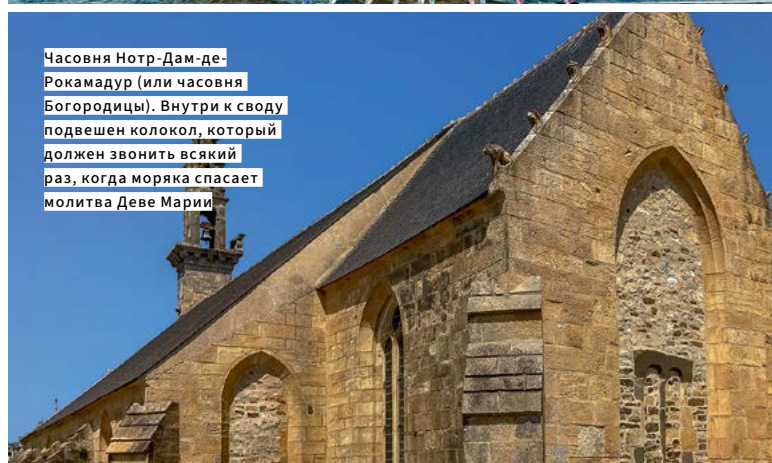
Старт регаты Drheam Cup в Шербуре мы наблюдали «из первого ряда партера»: пришли в этот старинный французский порт перед рассветом и встали в непосредственной близости от выхода гонщиков из марины. От морского вокзала, что на заднем плане, отправился в свой единственный рейс *Titanic*; там же находится *Le Redoutable* — единственная в мире атомная подводная лодка-музей.

Утром выдвинулись из Шербура и прошли мимо острова Олдерни с его живописными берегами. Прилежащие к нему островки Беру и Уайт Рок настолько густо обжиты птицами, что кажутся снежными шапками рядом с зелеными холмами. Обещанные картой стоячие волны так и не появились — не тот, видимо, был момент...

Рассвет у северного берега Бретани прояснил, что маяки ночью никто куда не переставлял. Несколько дельфинов лениво завтракали, не прельстившись веселым буруном от нашего форштевня.



Как все же приятно, что такие красивые классические лодки не только живы, но и ходят по морям



Часовня Нотр-Дам-де-Рокамадур (или часовня Богородицы). Внутри к своду подвешен колокол, который должен звонить всякий раз, когда моряка спасает молитва Деве Марии



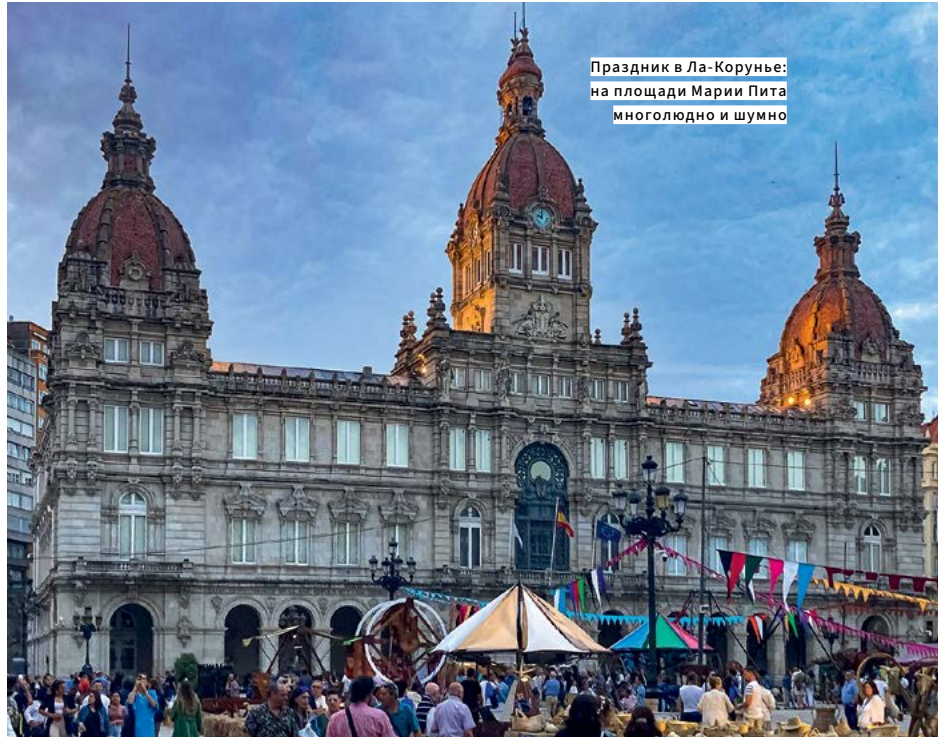
Не должно быть неприкаемых кораблей: каждому нужен свой причал, пусть даже последний

Пришли в мой любимый Камаре-сюр-Мер и расслабились. Практика показала, что отливы и приливы в этих местах важны не только для лодок, но и для их отдыхающих экипажей: если немного вздремнуть на галечном пляже во время прилива, быстро поднимающаяся вода напомнит о себе.

Ненормальная для этих мест температура +35 °C на следующий день сменилась более привычными +20 °C, но не отменила запрет на мойку лодок пресной водой. В такую жару Европа экономит воду! И французский яхтсмен удивился нашим работающим кондиционерам: он не предполагал, что такое возможно.

✍ Устрицы прямо на скалах, как и мидии на причальных столбах, позволяли наслаждаться свежайшими морепродуктами. Вот так, запросто, без всяких посредников: взял и съел. А если нет желания самому отрывать моллюсков от мокрых камней, то к вашим услугам бассейны с лангустинами, омарами и крабами — вон там, в конце набережной. Дети веселятся, взрослые присматривают кого-то на ужин, а морские обитатели бесильно шевелят обмотанными резинками клешнями.

✍ Группа традиционных лодок, в основном деревянных, имеет совсем другой уровень комфорта и эргономики. Они будто сошли с рекламных плакатов 1970-х, где дружная семья сидит вплотную за столом в кокпите «огромной» 32-футовой лодки, совершенно не подозревая, что всего-то через четверть века такая лодка будет смотреться совсем не огромной...



Праздник в Ла-Корунья:
на площади Марии Пита
многолюдно и шумно



По легенде башню Геркулеса — этот маяк времен Древнего Рима — воздвигли по случаю 10-го подвига героя. Но более интересно, что некогда это место называли «берегом смерти»: здесь разбилось о скалы немало кораблей

✍ Два молодца в состоянии измененного сознания пристали к нам по правому борту и прошли на берег через нашу корму. О времена, о нравы! Пришлось объяснить неучам, что при стоянке лодки лагом вторым бортом проходить по палубе ближней к берегу лодки можно только перед мачтой, кормовая же часть является приватной.

✍ Вышли в Бискайский залив в тумане, с высокой водой, дождавшись хорошего ветра. Идем близко от такой же Hallberg-Rassy 48, тем же курсом и тоже с полными парусами! Океанская пологая волна высотой 3–4 м совсем другая; привыкаем к иной качке, более плавной и развальной. Чайки носятся между гребнями, мастерски касаясь воды кончиком крыла в повороте, как сноубордисты. В полумиле от нас показались киты, выдав несколько высоких фонтанов.

✍ На картплоттере видно, что в сторону испанской Ла-Коруньи выстроилась вереница парусных лодок. Все стараются побыстрее пройти по прямой этот непростой залив, который для большинства людей называется Бискайским, для испанцев — Mare Cantabrico, а для французов — Гасконским. В этот раз его 350 миль удалось пройти за двое суток, всего же от шведского Эллоса, где мы стартовали, получилось 1700 миль.

✍ Ла-Корунья встретила хорошей погодой, испанским гостеприимством, башней Геркулеса — старейшим на планете древнеримским маяком на берегу Атлантического океана, действующим до сих пор... Мы пришли! **YMAG**

ГОТОВЫ ЛИ ВЫ ПЕРЕЙТИ НА ЭЛЕКТРИЧЕСТВО?

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**

Фото: **Даниэль Зеттерстром / Pure Watercraft, ePropulsion, Evooy, Torqeedo**

О перспективах электрификации существующего и будущего флота прогулочных судов сказано немало. Этот процесс идет давно, и, помимо опытных образцов, уже есть целый ряд серийных моделей. Но так ли хорошо мы понимаем все нюансы электрических пропульсивных систем и не слишком ли торопимся перенять опыт автомобильной отрасли? Эти вопросы обсуждали на семинаре «Будущее морских пропульсивных систем» в рамках проекта IBEX 365 Education, где выступили представители североамериканской ассоциации производителей прогулочных судов и эксперты, занимающиеся вопросами повышения экологичности техники для активного отдыха.





Электрификацию прогулочных судов сдерживают длительный срок их эксплуатации и несовершенные аккумуляторные батареи





**ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ
ТРАНСПОРТНОЕ
СРЕДСТВО
НА СУШЕ**

БАТАРЕЯ НА 100 КВТ·Ч



**ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ
ТРАНСПОРТНОЕ
СРЕДСТВО
НА ВОДЕ**

БАТАРЕЯ НА 100 КВТ·Ч



Для движения по воде требуется в 10 раз больше энергии



Джеф Восил, инженер по соблюдению природоохранного законодательства и нормотворчеству, Bombardier Recreational Products (Канада)

Сейчас в сфере регулирования всевозможных вредных выбросов наступило весьма интересное время. В контексте потенциальных новых законов ряд стран начал запрещать транспортные средства с ДВС в центральных районах крупных городов. Например, по каналам в исторических кварталах Амстердама уже пять лет как нельзя ходить под двухтактными моторами, а с 2025 года там и вовсе запретят лодки с ДВС.

Морская отрасль пытается угнаться за той интенсивной электрификацией, которая сейчас охватила автомобильный мир. От индустрии прогулочных судов ждут «озеленения» даже при том, что ее вклад в общий объем загрязнений невелик. Яхты представляют собой необязательные для жизни вещи, поэтому общество хочет видеть их экологически нейтральными. Яхтенная отрасль, уже вошедшая в фазу перехода к альтернативному топливу, может успешно завершить ее лишь в том случае, если производители станут действовать сообща, причем не только разрабатывая новаторские технологии, но и влияя на нормотворчество.

Сейчас перед нами стоит несколько важных задач. Во-первых, мы должны определить уникальные для прогулочных судов параметры электрификации и немного отстраниться от автопрома. Во-вторых, нужно лучше понять, для каких типов судов электрификация вообще имеет смысл и какую роль в снижении выбросов парниковых газов может сыграть жидкое низкоуглеродное топливо (биотопливо).

В последние годы на рынке появляется все больше электрических и гибридных лодок, и это очень хорошо, но в реальности мы еще долго не откажемся от ископаемого топлива. Почему? Прежде всего, потому, что у прогулочных судов срав-

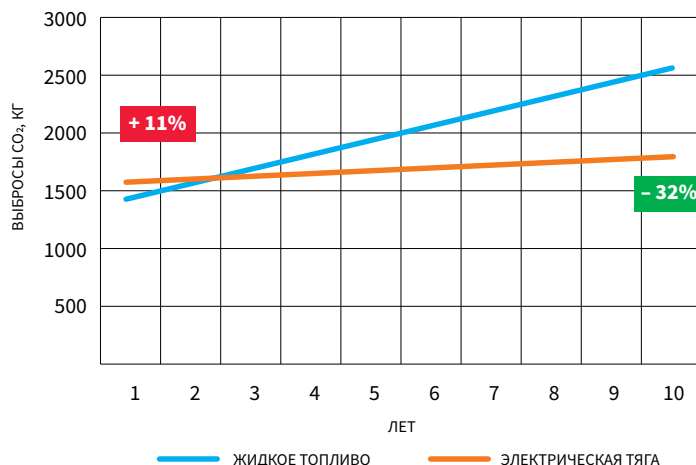
нительно длинный срок службы. В США зарегистрировано порядка 12 млн моторных лодок, и ежегодно из эксплуатации выводят в среднем лишь около 1,7% из них, тогда как для автопарка это значение составляет 6% в год.

Второй сдерживающий фактор — низкая плотность энергии в существующих аккумуляторах. Например, если машина с батареей на 100 кВт·ч обладает запасом хода в районе 350 миль, то катер с таким же аккумулятором в режиме глиссирования пройдет всего 35 миль. Другими словами, для движения по воде требуется в 10 раз больше энергии. Чтобы лучше оценить эту разницу, представьте, что вам приходится буксировать лодку на трейлере по нескончаемому подъему в гору.

Все разрабатываемые сейчас законы сводятся к тому, чтобы уменьшить суммарный выброс парниковых газов на протяжении всего жизненного цикла транспортных средств. Любопытно, что при производстве электрического автомобиля с аккумуляторными батареями выбрасывается в полтора раза больше углекислого газа, чем при изготовлении такого же автомобиля с ДВС. Однако к концу срока эксплуатации, соответствующего пробегу 150 000 миль, электромобиль в общей сложности произведет на 40% меньше CO₂. Объемы выбросов парниковых газов у электрической и бензиновой машин сравняются уже через два года эксплуатации на пробеге порядка 32 000 миль. Исследования на эту тему показывают, что экологические преимущества легковых электромобилей по сравнению с машинами, оборудованными ДВС, проявляются через 1–3 года использования, а объем их суммарных выбросов на протяжении всего жизненного цикла оказывается ниже на 40–70%.



График 1. Оценка количества выбросов CO₂ за 10 лет для подвесного ДВС и электромотора мощностью 20 л.с. Паритет по выбросам наступает через 3 года



При виде этих данных может появиться желание одним махом запретить все лодки на ископаемом топливе. Но стоит ли это делать? Меня часто спрашивают, зачем мы в BRP продолжаем работать с ДВС, а не меняем системы на электрические. Дело в том, что все не так просто...

Вернемся к примеру выше: если с пробегом автомобиля все более или менее ясно, то с яхтами сложнее. Считается, что за свою «жизнь» среднестатистическая лодка нарабатывает порядка 350 моточасов (в среднем 35 в год). Чтобы оценить эффективность электрической пропульсивной системы и суммарный объем выброшенных ею парниковых газов (производство + эксплуатация), нам потребовалось создать математическую модель. На входе мы учитываем количество побочного углекислого газа при производстве батарей, электроэнергии, двигателя и привода, модель и срок эксплуатации судна, его мощность и другие параметры. На выходе же получаем количество моточасов, через которое сравниваются суммарные выбросы электрической лодки и лодки с ДВС.

Возьмем, например, электрический подвесник мощностью 20 л.с., который работает 3,25 часа от одной зарядки (обычная модель эксплуатации) и которому требуется батарея на 10 кВт·ч. Допустим, за 10 лет он наработает указанные 350 часов. В первый год у него будет на 11% больше CO₂, чем у такого же бензинового подвесника, но к концу срока эксплуатации его общие выбросы окажутся меньше на треть (график 1). Это вполне приемлемо и даже хорошо.

Но если мы возьмем электромотор мощностью 150 л.с. с батареей на 75 кВт·ч и будем использовать его по той же схеме, то картинка окажется уже не такой радужной (гра-

фик 2). Из-за более емкой батареи при производстве упомянутой пропульсивной системы выбрасывается почти на 250% больше углекислого газа, и паритет с бензиновым подвесником по этому параметру наступит лишь через девять лет эксплуатации. Суммарный же объем CO₂ в конце жизненного цикла лодки с таким электромотором будет меньше всего на 9%.

Кто-то скажет, что 35 моточасов в год для мотора, на который потрачена уйма денег, — слишком мало, и в реальности пользоваться им будут гораздо больше. Мы посчитали то же самое для 60-часовой ежегодной эксплуатации, и в этом случае ситуация улучшается. Баланс по выбросам наступает через пять лет, и к концу жизненного цикла электромотор оказывается на 35% более «чистым».

Смоделируем еще один сценарий, в котором такой же 150-сильный подвесник сопряжен с менее емким аккумулятором (35 кВт·ч). От одной зарядки он работает порядка полутора часов, и если исходить из наработки 60 ч/год, то уже через два года он сравняется по выбросам с аналогичным бензиновым подвесником, и к концу срока эксплуатации у него «за душой» будет на 61% меньше CO₂. Такие результаты не могут не радовать и близки к показателям, которые мы наблюдаем у автомобилей, однако платить за это приходится сокращением дальности хода.

Еще один нюанс связан с зарядкой аккумуляторов. Обычные литий-ионные батареи рассчитаны на 300–500 полных зарядных циклов, после чего начинают деградировать. Чтобы электромобиль с запасом хода 350 миль проехал 150 000 миль, его батарею потребуется зарядить примерно 430 раз. Лодоч-

ные батареи придется заряжать гораздо чаще, и, чтобы избежать их быстрой деградации, по идее, нужно использовать более емкие аккумуляторы. Однако это не только лишний побочный углекислый газ, но и больший вес. Один галлон (3,7 л) бензина по суммарной энергии примерно равен батарее на 33 кВт·ч, однако из-за тепловых потерь в двигателе полезной оказывается лишь ее треть, то есть 11 кВт·ч. Если пере считать это на «пальчиковые» батарейки (типоразмера AA), то получится 2820 штук, которые будут весить 70 кг, то есть в 25 раз больше, чем галлон бензина! Таким образом, типич-

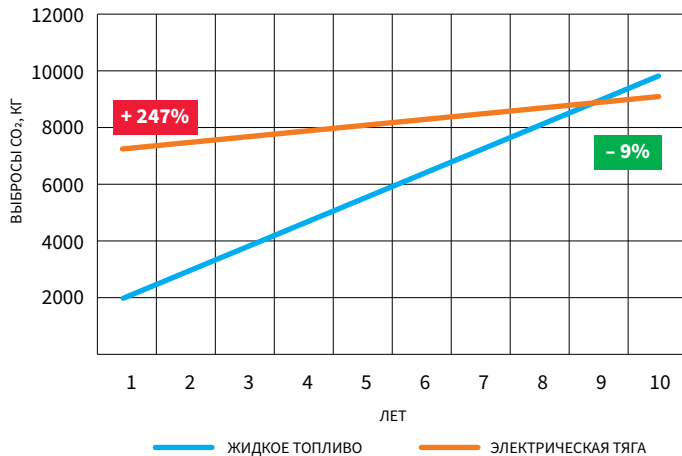


График 2. Оценка количества выбросов CO₂ за 10 лет для подвесного ДВС и электромотора мощностью 150 л.с. Паритет по выбросам наступает через 9 лет

ный танк на 30 галлонов в пересчете на батареи будет весить больше двух тонн, и на яхте вместо пассажиров придется возить аккумуляторы. В общем, проблема электрификации прогулочного флота кроется не в самих электромоторах, а в несовершенных батареях, ограничения которых сейчас все пытаются преодолеть.

Кроме того, у нас еще нет достаточной статистики по отказам используемых в море батарей. Агрессивная среда, коррозия, удары и вибрация на воде создают условия эксплуатации, отличные от дорожных, и если батареи придется менять до окончания срока службы электрических лодок, то вопрос их экологичности останется открытым.

Размышляя об электрификации, не стоит забывать о том, что можно очень легко сократить объем выбросов CO₂ на треть, просто используя современное жидкое биотопливо. В США ежегодно продают 146 млрд галлонов бензина, и прогулочные суда потребляют лишь 0,5% от этого объема. В то же время годовая реализация биоэтанола в стране составляет 16 млрд галлонов. Авиация и морская отрасль могут значительно выиграть от биотоплива, которым, кстати, можно заправлять существующую технику.

В заключение приведу один исторический факт. В начале 1970-х, в период нефтяного эмбарго, администрация президента Картера запретила людям отдыхать на прогулочных лодках, что очень пагубно отразилось на состоянии американской яхтенной индустрии. Причиной запрета стало не фактическое излишнее потребление топлива, а восприятие общества, считавшего, что яхты жгут много горючего. Сейчас мы находимся в похожей ситуации, когда есть риск запрета прогулочных судов с ДВС даже при том, что их вклад в совокупный объем парниковых газов ничтожно мал.



В конце жизненного цикла первых электрических катеров, возможно, потребуется пересмотреть всю концепцию электрификации



Калли Хойт, директор по связям с Федеральным правительством, National Marine Manufacturers Association (США)

По мере электрификации автомобилей пользователи все больше свыкаются с электричеством и готовы перейти к электрическим лодкам, однако ожидают, что у них будут сходные с традиционными прогулочными судами эксплуатационные характеристики. Со временем цены на электрические транспортные средства пойдут вниз, но пока даже

маломощные пропульсивные системы для небольших лодок обходятся по меньшей мере вдвое дороже. Кроме того, бытует общее заблуждение, что организовать сеть электрозаправок в маринах очень легко, поскольку там уже проведено береговое питание. На деле же существующие сети далеко не всегда соответствуют потребностям электрического флота, и их модификация влечет за собой ряд сложностей.

В яхтенной индустрии понимают, что у нас сейчас гораздо больше вопросов, чем ответов, и что одна из приоритетных задач — доносить до власти на всех уровнях специфику яхтинга и рассказывать чиновникам о новых технологиях. Зачастую они даже не задумываются на эту тему, но когда вникают, то готовы всячески содействовать.



Модель эксплуатации электрического катера может быть такой...



...или такой. В этом случае экологичность электрического подвесного мотора вызывает вопросы



В последние годы появились новаторские модели подвесных электромоторов



Преимущества электрических судов для отдыха очевидны: тишина, отсутствие выхлопа и легкость в эксплуатации



Скотт Берри, директор по инженерным стандартам, National Marine Manufacturers Association (США)

Для яхтенной индустрии США разработаны добровольные стандарты по электрификации судов. Стандарт АВУС E-30 для электрических пропульсивных систем охватывает проектирование, производство и установку пропульсивных систем постоянного (рабочее напряжение 60–1000 В) и переменного (рабочее напряжение 300–1000 В) тока. Он вступил в силу 31 июля 2022 года. Второй стандарт АВУС E-13 для литий-ионных батарей оговаривает выбор и установку аккумуляторов на прогулочные суда, а также проектирование и испытания управляющих систем (BMS) для батарей с общей емкостью более 600 Вт·ч. Он вступит в силу 31 июля 2023 года. В Европе есть аналогичные стандарты для маломерных судов длиной до 24 м: ISO 16315:2016 и ISO/TS 23625 (оба находятся на рассмотрении). Они во многом схожи с американскими, и это не случайно, так как экспертные группы

по обе стороны Атлантики стараются максимально привести в соответствие требования к производителям и системным интеграторам. Кроме того, существуют ISO 8665-2 (стандарты мощности электрических пропульсивных систем) и нормы Береговой охраны США по электрификации судов, которые после одобрения появятся на сайте [safeafloat.com/policies-letters/](https://www.safeafloat.com/policies-letters/).

Какие выводы можно сделать из сказанного? Во-первых, если вы собираетесь использовать лодку сравнительно редко, то лучше не торопиться с переходом на электродвижение, поскольку производству аккумуляторов пока неминуемо сопутствуют существенные выбросы парниковых газов. Во-вторых, нужно четко понимать, насколько электрификация обоснована для вашей конкретной модели эксплуатации, и помнить, что переход на электричество в первую очередь имеет смысл для лодок с маломощными моторами и определенным режимом использования.

Наиболее разумная стратегия по уменьшению выбросов состоит в том, чтобы разнообразить виды низкоуглеродного топлива, не переставая оптимизировать пропульсивные системы и обводы корпуса. Долгое время скорость прогулочных яхт повышали, преимущественно наращивая мощность двигателей, и сейчас, когда приходится задумываться об эффективном использовании энергии, на корпуса и облегчающие движение по воде приспособления стоит обратить особое внимание. **YMAG**

PROYACHTING CUP 2022

Текст: **Екатерина Нестеренко**

Фото: **Валерия Исаенко, Михаил Грошев**

Три слагаемых хороших парусных гонок — классные яхты, сильные соперники, большой флот. Этим летом все составляющие сошлись на регате PROyachting Cup, которая по представительности, уровню конкуренции и соревновательной формуле не уступит иному чемпионату мира.



История PROyachting Cup началась в 2020 году. Во время пандемии, когда выехать за границу было невозможно, компания PROyachting собрала лучших гонщиков на яхтах популярного класса J/70 и провела серию регат. Четыре запланированных этапа: в Москве, Подмоскowie и Сочи — прошли на высоком уровне и с профессиональным судейством (работали судьи всероссийской и международной категорий).

Уже на второй год серия получила официальный статус Кубка России в классе J/70, что позволяет участникам не только бороться за престижный титул, но и оформить спортивные разряды. J/70 — это спортивные яхты международного класса, любимые гонщиками во всем мире за хорошую управляемость и скорость. За рубежом посоревноваться на них собирается до ста команд.

На дистанциях PROyachting Cup 2022 сражаются экипажи, в составе которых немало титулованных яхтсменов: участников Олимпиад, победителей и призеров чемпионатов мира и Европы, международных и национальных серий в различных классах яхт, действующих членов сборной страны по парусному спорту. Борьба идет достойная. Естественно, опытным яхтсменам интереснее гоняться при большом флоте. Одно дело — обойти несколько соперников, совсем другое — оставить позади более двух десятков сильных команд. А флот на соревнованиях этого года получился немалый.



Этапы PROyachting Cup 2022 в мае и июне собрали в акватории Пироговского рукава Клязьминского водохранилища 23 и 26 команд соответственно. География участников — Москва, Санкт-Петербург, Краснодарский и Приморский края, Московская, Свердловская, Нижегородская, Ростовская, Самарская и Челябинская области.

«В условиях, когда российские спортсмены отстранены от международных соревнований, для нас особенно важны такие события, как PROyachting Cup. Можно сказать, они необходимы как воздух, — отмечает главный тренер сборной России по парусному спорту Наталья Иванова. — Соревнования дают спортсменам силы продолжать дальше, эмоциональный всплеск и понимание, к чему готовиться. PROyachting Cup традиционно объединяет цвет парусного спорта. Ребята здесь общаются и разгружаются, что так же важно, как и гоночная практика».

Победителем 1-го этапа PROyachting Cup 2022 стала команда Tenzor Team Милены Никитиной. На 2-м этапе экипаж занял 4-е место и, набрав 5 очков, возглавил турнирную таблицу. Во 2-м этапе выиграл экипаж «Пирогово» Александра Ежкова — он занимает третью строчку в промежуточном протоколе (12 очков). На 2-м месте с 11 очками стоят «Русские Богатыри» Игоря Рытова. Двукратный чемпион регаты экипаж





СЕРИЯ PROYACHTING CUP 2022

1-Й ЭТАП. 27–29 МАЯ (ПОДМОСКОВЬЕ)

2-Й ЭТАП. 24–26 ИЮНЯ (ПОДМОСКОВЬЕ)

3-Й ЭТАП. 19–21 АВГУСТА (ПОДМОСКОВЬЕ)

ФИНАЛ. 26–29 ОКТЯБРЯ (СОЧИ)



Arttube RUS1 пока занимает в рейтинге 7-е место. По словам рулевой команды Валерии Коваленко, статус действующих победителей — это дополнительная ответственность: необходимо показывать определенный уровень, что на подобных стартах очень непросто.

«Кубок России — вообще сложное соревнование, — говорит Евгений Неугодников, член команды ZIDart Sailing Team, четырехкратный чемпион мира и двукратный чемпион Европы по парусному спорту. — Иногда легче чемпионат мира выиграть. На международной дистанции ты спокойно можешь общаться по-русски, никто не поймет, что ты задумал. А здесь все друг друга знают, разговаривают на одном языке, используют одинаковые хитрости...»

Предсказать победителя PROyachting Cup 2022 практически невозможно. И дело здесь не только в высокой конкуренции, но и в соревновательной формуле регаты. Команды, показавшие лучший результат по сумме трех

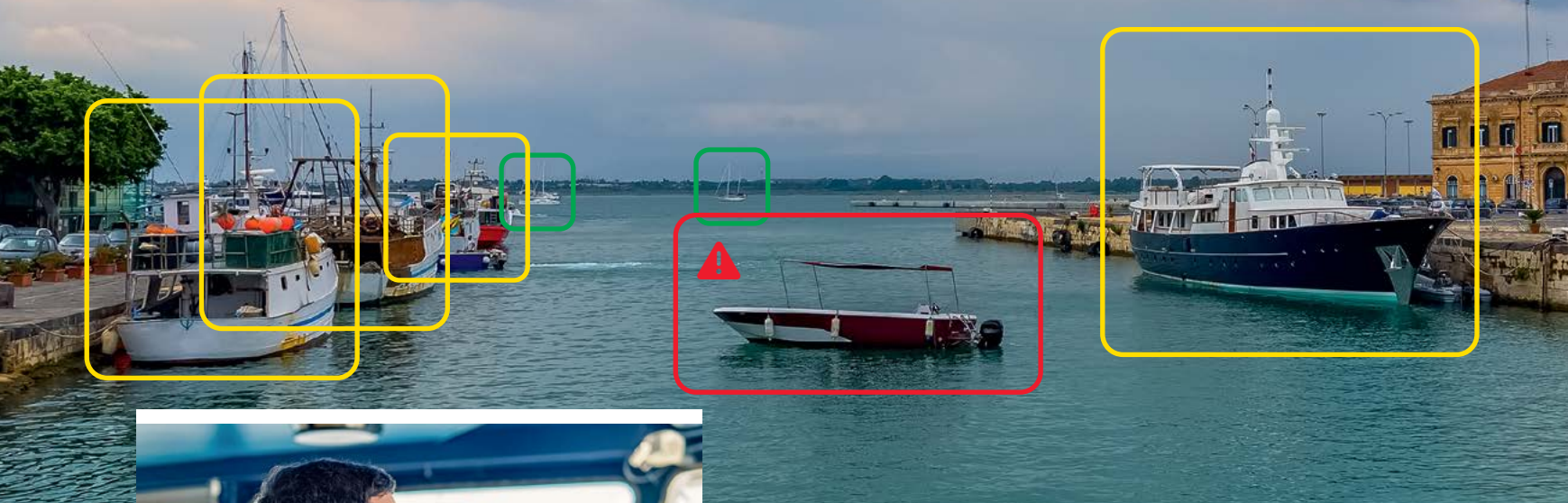
этапов, примут участие в финале Кубка на черноморском курорте «Имеретинский». За гонки в Сочи яхта получает двойные очки, а значит, борьба за чемпионство будет особенно напряженной.

«Уровень экипажей, желающих побороться за победу в Кубке России, постоянно растет, — отмечает Михаил Кондратьев, генеральный директор PROyachting. — Выиграть отдельно взятую гонку может практически любая из команд-участников. Поэтому соревнования привлекают не только гонщиков, но и зрителей, и партнеров. Несмотря на сложное время, нашу серию регат в этом году поддержала компания Tinkoff Private. Это также говорит о том, что класс J/70 — один из самых популярных и перспективных в парусном спорте.»

Имена тех, кто получит переходящий кубок и звание чемпиона PROyachting Cup 2022, мы узнаем в самом конце октября. **YMAG**

КТО ЗА ШТУРВАЛОМ?

Текст: Всеволод Гаврилов



Судостроение и судоходство — довольно консервативные отрасли. Большинство судов до сих пор крепят к берегу «веревками». Вовсю используются радары, хотя их не назовешь абсолютно надежным средством идентификации объектов. Одним из решений стало применение самоидентификации, в частности систем AIS, в которых приемопередатчик сообщает данные вашего судна остальным судам. Обязательные в коммерческом судоходстве AIS довольно дороги для небольших прогулочных судов, да еще требуют лицензирования, как любое радиоустройство. Это только один из барьеров на пути к автономному судоходству. В зонах активного движения малых судов присутствует элемент хаоса; шкиперы нередко нарушают правила расхождения, при этом на радаре и цифровых системах обнаружения их судно не видно. Получается, что безопасно дистанционно управлять плавсредствами можно только в удаленных районах либо в строго контролируемых зонах.

ИИ-ПОМОЩНИК

Автомобильная отрасль давно решает похожую задачу, и можно ожидать переноса подобных технологий в судостроение. Речь в первую очередь о компьютерном зрении. Мы не можем увидеть объект на радаре, но в состоянии физически разглядеть его, например, с помощью качественной оптики. Дальше надо обучить искусственный интеллект (ИИ) на базе размеченных изображений распознавать эти объекты. В проекте Sea Machines (США) было использовано более 10 млн снимков примерно 100 млн различных идентифицированных водных и береговых объектов — от навигационных знаков и маяков до спасательных плотов и плавающих людей. И эта база постоянно пополняется.

Казалось бы, для применения этой системы на судне необходимо сделать всего три вещи: 1) установить камеры кругового обзора для получения изображений; 2) создать модель ИИ, которая будет обрабатывать визуальные данные и добавлять новые; 3) разработать алгоритм действий применительно к назначению судна и условиям его движения. Однако на практике этого недостаточно. В идеале требуется интеграция с другими судовыми и береговыми системами: радаром, AIS, навигационными картами, тепловизором, метеодатчиками, датчиками освещения, системой автоматического оповещения о событиях и погоде и т. д. Если мы хотим, чтобы система сама управляла судном, нужна интеграция с органами управления, системой аварийно-предупредительной сигнализации...

Компьютерная идентификация судов — перманентный процесс, направленный на пополнение базы данных



КОМПЬЮТЕРНОЕ ЗРЕНИЕ

Специалисты рассматривают несколько степеней автономности управления — от ручного до полностью автоматического, без вовлечения человека. Степени внутри различаются уровнем автоматизации (низкий, частичный, контекстный, высокий), источниками данных (вводятся вручную, собираются только на судне, собираются на судне и от внешних источников) и степенью вовлеченности человека (принимает решение сам, опирается на подсказки систем разного уровня, допускает автоматическое управление в контекстных ситуациях, наблюдает за системой с правом перехвата управления, периодически контролирует ситуацию, полностью доверяет принятие решений автоматике).

Применение ИИ с компьютерным зрением позволяет повысить степень автоматизации судна на два-три уровня: в зависимости от назначения судна и района плавания степень автономности может быть 4–6-го уровня. Однако на данной стадии развития технологий и методов оцифровки участников движения переход на более высокие уровни без применения компьютерного зрения невозможен.

В рамках проекта Sea Machines разработчики такого ИИ сделали сравнительный анализ эффективности его применения по отношению к традиционным системам наблюдения за морем и управления судном. Исследования проводились днем, в темное время и в тумане. Оценивалась способность

вахты своевременно обнаруживать разные суда, навигационные знаки и плавающие объекты, включая льдины, а также принимать соответствующие обстановке решения. Учитывая, что компьютер не устает и работает в режиме 24/7, производительность труда экипажа с ИИ с компьютерным зрением существенно выросла. Повысилась безопасность, увеличилась скорость доставки груза, снизились операционные затраты. В ряде случаев речь может идти об уменьшении количества людей на вахте, снижении требований к их квалификации или о передаче управления судном на отдельных участках береговой службе, когда один человек ведет сразу несколько судов (по аналогии с авиадиспетчерами).

ЕЩЕ НЕ ЗАВТРА

Означает ли это наступление эры беспилотных судов? Нет, еще предстоит решить много технических проблем и создать тематические банки изображений. Так, например, объекты могут сильно различаться в зависимости от освещения, сезона и т. д. Точность систем может падать при отключении каких-либо системных комплексов, например GPS.

Кроме того, чем больше мы стремимся к интуитивно понятному интерфейсу (особенно для неквалифицированного пользователя), тем более сложным становится алгоритм программы. А уже давно известно, что для рядового человека сложно функционирующая система сродни магии. Чем больше строчек в коде, тем сложнее его править и обновлять, тем больше вероятность, что будет упущена какая-либо взаимосвязь или система на новую контекстную ситуацию отреагирует неадекватно. В авиации был случай, когда компьютер продолжал обрабатывать сигнал от неисправного датчика, что привело к катастрофе с человеческими жертвами.

Остановить прогресс нельзя и не нужно. Но нынешним и будущим капитанам необходимо учиться критическому мышлению и... осваивать навыки ручного управления судном с прокладкой курса. Может пригодиться. **YMAG**



BALU, 2015**180 000 000 RUB**

Длина	49 м	Двигатель	Caterpillar C18 x 2
Ширина	8.5 м	Наработка	3 500 м/ч
Осадка	2.2 м		

Яхта в отличном состоянии и готова для просмотров в Москве.

Princess 78MY «AX», 2012**1 550 000 EUR**

Длина	24.1 м	Двигатель	Twin Caterpillar C32
Ширина	5.76 м	Наработка	980 м/ч
Осадка	1.27 м		

Яхта в отличном состоянии. Находится в Азербайджане. НДС не выплачен.

Princess 57 (ref. 019), 2005**39 950 000 RUB**

Длина	17.68 м	Двигатель	Volvo D12 (2 x 775 л.с.)
Ширина	4.83 м	Наработка	3 500 м/ч
Осадка	1.27 м		

Яхта растаможена. ГИМС. Готова к просмотрам в России, Черное море.

Princess 54 (ref.126), 2009**560 000 EUR**

Длина	16.57 м	Двигатель	Volvo Penta D12 (2 x 715 л.с.)
Ширина	4.57 м	Наработка	760 м/ч
Осадка	1.27 м	Каюты	3+1

Яхта в отличном состоянии и готова для просмотров в Черногории.

Princess R35, 2021**Цена по запросу**

Длина	10.89 м	Двигатель	Twin Volvo Petrol V8
Ширина	3.27 м	Наработка	50 м/ч
Осадка	0.76 м	Каюты	1

Состояние новой яхты. Находится во Франции. НДС не выплачен.

Jeanneau 34 Prestige, 2005**14 950 000 RUB**

Длина	10.54 м	Двигатель	Volvo Penta D4 (2 x 260 л.с.)
Ширина	3.64 м	Наработка	360 м/ч
Осадка	1 м		

Яхта в идеальном состоянии и готова для просмотров в Москве.

РЕКЛАМА

**ПРОДАЖА | TRADE-IN | КОНСАЛТИНГ****WWW.NORDMARINE.RU | +7 495 775 11 00 | INFO@NORDMARINE.RU**

Указанная информация не является коммерческим предложением. Точную стоимость и комплектацию уточняйте у представителей компании.

Azimut 62, 2008**55 000 000 RUB**

Длина	19.25 м	Двигатель	Caterpillar C18 (2 x 1 150 л. с.)
Ширина	5.06 м	Наработка	2 900 м/ч
Осадка	1.5 м	Каюты	3+1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Находится в Турции

Princess V62 (ref.049), 2010**130 000 000 RUB**

Длина	19.14 м	Двигатель	MTU (2 x 1 200 л.с.)
Ширина	4.99 м	Наработка	980 м/ч
Осадка	1.13 м	Каюты	3+1

Яхта в отличном техническом состоянии. Растаможена. ГИМС. Готова для просмотров в Москве.

Princess 54 (ref. 045), 2008**800 000 EUR**

Длина	16.57 м	Двигатель	Volvo Penta D12 (2 x 715 л.с.)
Ширина	4.57 м	Наработка	2 100 м/ч
Осадка	1.27 м		

Яхта в отличном состоянии и готова для просмотров в Москве.

Sealine T52, 2006**39 990 000 RUB**

Длина	15.67 м	Двигатель	Volvo Penta D12 (2 x 675 л.с.)
Ширина	4.52 м	Наработка	750 м/ч
Осадка	1.39 м		

Яхта в отличном техническом состоянии, растаможена и готова к просмотрам на побережье Черного моря.

XO EXPLR 10S+, 2021**26 000 000 RUB**

Длина	8.6 м	Двигатель	Mercury Verado V8 (2 x 250 л.с.)
Ширина	2.5 м	Наработка	50 м/ч
Осадка	0.95 м		

Катер в максимальной комплектации и в отличном состоянии. Растаможен. ГИМС. Находится в Москве

Jeanneau Cap Camarat 7.5 DC, 2011**5 000 000 RUB**

Длина	7,35	Двигатель	Mercury Verado (300 л.с.)
Ширина	2,54	Наработка	175 м/ч
Осадка	0,55		

Растаможен, ГИМС, находится в Москве



NEW Majesty 100, 2022, ОАЭ

Длина - 31.70 м | Ширина - 7.10 м | Осадка - 1.65 м
Двигатель 2 x MAN 1900 л.с.

7 800 000 USD



NEW Benetti V.YOND 37M, 2026, Италия

Длина - 36.92 м | Ширина - 8.60 м | Осадка - 2.5 м
Пассажировместимость - 10/12 чел.

19 700 000 EUR



Sunseeker 155, 2013 г, Финляндия

Длина - 34.50 м | Ширина - 7.39 м | Осадка - 2.38 м
Двигатели 2 x MTU 2640 HP

6 800 000 EUR



NEW Gianetti Mirage 40m, 2023 г, Италия

Длина - 38.35 м | Ширина - 8.10 м | Осадка - 2.60 м
Двигатели 2 x CAT C32 ACER

13 500 000 EUR



Bandido 75, 2012 г, Хорватия

Длина - 23.67 м | Ширина - 6.60 м | Осадка - 2.03 м
Двигатель 2 x MAN 560 л.с.

1 850 000 EUR



NEW Benetti OAZIS 34M, 2024, Италия

Длина - 34.36 м | Ширина - 7.70 м | Осадка - 2.03 м
Пассажировместимость - 10 чел

15 400 000 EUR



Elling E4, 2006 г, Черногория

Длина - 14.80 м | Ширина - 4.25 м | Осадка - 1.20 м
Двигатели Cummins 450 л.с.

350 000 EUR



READY FOR DELIVERY Oryx 379, 2022 г, ОАЭ

Длина - 11.55 м | Ширина - 3.65 м | Осадка - 0.70 м
Двигатели 2 x Mercury 300 л.с.

339 000 USD



Princess 64, 2012, Россия

Длина - 19.70 м | Ширина - 5.03 м | Осадка - 1.45 м
Двигатель 2 x Twin Caterpillar 1015 л.с.

1 050 000 USD



Brizo 28, 2015, Россия

Длина - 36.92 м | Ширина - 8.60 м | Осадка - 2.5 м
Двигатель 2 x Mercruiser 377

25 000 000 RUB



Hallberg-Rassy 54, 2009 г, Швеция

Длина - 16.74 м | Ширина - 4.70 м | Осадка - 2.30 м
Двигатели Volvo Penta D4-180

990 000 EUR



Hallberg-Rassy 64, 2012 г, Италия

Длина - 19.85 м | Ширина - 5.17 м | Осадка - 2.50 м
Двигатели Volvo Penta D6 300 л.с.

1 400 000 EUR

«Мы подготовили актуальные предложения,
достойные вашего внимания».



БОРИС ЛАШКОВ
Nord Star Yachting



IPANEMA, 2016 € 16 200 000

Верфь: Mondomarine Двигатели: MTU 16V 2000 M84 (2 x 2575 л.с.)

Длина: 50.00 м Каюты: 7

Ширина: 9.00 м Яхта находится в Турции. VAT не выплачен.



PRINCESS 30M, 2019 € 7 900 000

Длина: 30.45 м Двигатели: MTU 12V 2000 M96 (2 x 1948 л.с.)

Ширина: 7.05 м Каюты: 5+3

Осадка: 2.06 м Яхта находится в Греции. VAT не выплачен.



BELLKARA, 2016 € 5 800 000

Верфь: Conrad Двигатели: Cummins QSB 5.9 (1 x 335 л.с.)

Длина: 27.91 м Каюты: 3

Ширина: 7.46 м Яхта находится в Хорватии. VAT выплачен.

БОЛЬШЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ
НА WWW.NORD-STAR.COM





FERRETTI 870, 2013 € 3 200 000

Длина: 26.70 м Двигатели: MTU 12V 2000 M94 (2 x 1948 л.с.)
Ширина: 6.26 м Каюты: 4+2
Осадка: 2.00 м Яхта находится в Санкт-Петербурге.

+7 812 325 55 32
brokerage@nord-star.com
www.nord-star.com
/nordstaryachting



PRINCESS 82, 2016 € 3 500 000

Длина: 25.50 м Двигатели: Caterpillar C32 Acert (2 x 1723 л.с.)
Ширина: 5.74 м Каюты: 4
Осадка: 1.80 м Яхта находится в Турции. VAT не выплачен.



PRINCESS 56, 2014 € 1 100 000

Длина: 18.11 м Двигатели: Volvo Penta D13 (2 x 800 л.с.)
Ширина: 4.76 м Каюты: 3+1
Осадка: 1.29 м Яхта находится в Турции. VAT не выплачен.

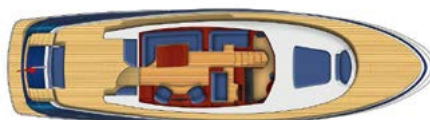
NORD STAR YACHTING

197198, Санкт-Петербург
Петровский пр., д. 14, корп. 4

Мечты о кругосветке... ? а Теперь можно и без мечты!



elling



elling e6



Категория мореходности А (Ocean)
Остойчивость океанского спасательного судна
Армированный кевларом стеклопластиковый корпус
Запасной автономный ходовой двигатель 75 л.с.

Длина	19,80 м	Макс. скорость	21 уз
Ширина	5,40 м	Запас хода	3200 миль
Осадка	1,40 м	Расход	2 л/милю на 9,5 уз
Гл. двигатель	900 л.с.	Вес порожнем	ок. 38 т

Adventor Yachts Москва
www.elling-yachting.ru
+7 (985) 998-38-34

Брокераж к навигации 2022 года от компании «Адвентор Яхтс»

ELLING E6 HIGHLINE 2021 Г.В. В НАЛИЧИИ!

РЕДКОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ, НОВЫЙ ELLING E6
(ЛОДКА ПОСТРОЕНА В НИДЕРЛАНДАХ В КОНЦЕ МАЯ 2021 Г.). ГАРАНТИЯ ВЕРФИ 2 ГОДА.

ЦЕНА ЭКСПОРТНАЯ НА ВЕРФИ СО СКИДКОЙ: 1 980 000 EURO



Обычно, новых лодок Elling E6 с двухлетней гарантией на верфи не бывает. Сейчас ожидание постройки такой яхты займёт полтора – два года, цена новой лодки в подобной комплектации будет около 2.3 млн. евро. Судно строилось как демонстрационный образец для выставок в Германии и Нидерландах. В связи с отменой части выставок принято решение о продаже этого нового судна и закладке ещё одного к следующему

сезону. Богатая комплектация, включая: топовая модификация «Highline», эксклюзивная отделка интерьера красным деревом (махагони), кожаная отделка диванов и кресел, полный климат контроль, центральное водяное отопление, гироскопический стабилизатор качки, гидравлический трап-сходня, тиковая палуба и многое другое. Цвет корпуса тёмно синий, цвет рубки белый.

Более подробную информацию об этих и других яхтах смотрите на нашем сайте www.elling-yachting.ru раздел «Брокераж из NL»

Компания «Адвентор Яхтс» Москва
Эксклюзивный дилер яхт Elling в России (кроме Северо-Западного региона)
www.elling-yachting.ru
+7 (985) 998-38-34



ТРИ ЯХТЫ

отрывок из рассказа



**ФРЕДЕРИК
МАРРИЕТ
(1792–1848)**

**Английский
писатель,
автор
приключенческих
романов**

Были ли вы когда-нибудь в Плимуте? Если были, взор ваш, наверно, с восхищением останавливался на прелестном имении графа Моунт-Эджкома; если не были, то чем скорее там будете, тем лучше. На Моунт-Эджкомской даче увидите вы лучший строевой лес в мире. Кто не видал этого леса, тот ничего не видал; леса, величественно возвышающегося на вершинах холмов, который потом спускается по скату их до самого взморья. <...>

Вы увидите корабли строящиеся и корабли только что выстроенные; суда ремонтируемые и суда починенные; блокшивы, плашкоуты, транспорты, брандвахты; суда, готовые вступить под паруса, и суда, идущие взад и вперед под парусами, не говоря уже о перевозных ботах, портовых баркасах, шлюпках с военных и купеческих судов и маркитантских и рыбацких, лодках. Словом сказать, многое можно увидеть в Плимуте. Но теперь я в особенности желаю, чтобы вы остановились на холмах Моунт-Эджкомских и смотрели вниз, в небольшой залив Берниуль: там увидите стоящее на одном якоре небольшое судно, которое мы, моряки, называем тендером, и, по его вымпелу и флагу, легко догадаетесь, что это чья-нибудь яхта.

Из всех удовольствий, сокращающих время английского gentry, то есть почти дворянства, нет ни одного, столь сильного, столь национального и более приводящего меня в восхищение, как катанье на яхтах. Оно весьма согласно и с характером англичан — не по одному только географическому положению их отечества и множеству превосходных гаваней и рейдов, но и потому, что для подобного увеселения требуются некоторая степень твердости характера и значительные деньги, которые в Англии текут реками.

Катание на яхтах с мудрой целью было введено и поддерживаемо английскими монархами, которые чувствовали, что безопасность королевства требует, чтобы все его жители

более или менее были моряки или, по крайней мере, понимали морское дело. Удовольствие это важно еще и потому, что оно улучшает постройку и вооружение судов и дает работу множеству плотников и матросов. Но если я стану говорить похвальное слово катанью на яхтах, повесть моя, наверно, никогда не начнется. Я предлагаю тост за здоровье адмирала лорда Ярборо и всего яхт-клуба и начинаю.

Яхта эта, как я уже сказал, вооружена тендером и красиво сидит на гладкой поверхности воды; она снимается с якоря, распустила парус и скоро выступит в море; несколько дам сидят на палубе, и пять сеток с дичиной висят за кормой. Возьдем на это милое судно. Палуба набрана из узких, длинных досок, белых, как снег: вы не увидите на них ни одного сучка; медные пушки отполированы и, как жар, горят на солнце; все приборы и переборки — из цельного красного дерева; все карнизы вызолочены. Ни в чем нет недостатка. А между тем как чисто, как просторно на палубе! Спустимся внутрь судна.

Вот дамская каюта. Есть ли что-нибудь в мире, отделанное с большим вкусом, щегольством, роскошью? Вот столовая каюта, где теперь сидят мужчины; найдите мне на суше комнату, более изящную и богатую. Заглянем в буфет и в каюту буфетчика; он выжимает лимонный сок для пунша; подле него стоит шампанское во льду; а там лучший в мире портвейн и в готовности целый ряд бутылок с превосходными винами. В передней части судна матросская жилая комната: как просторно, как удобно! Совсем не то, что на военных судах, где матросам тесно, как сельдам в бочке; здесь, напротив, роскошь проглядывает везде, даже и под баком. А какова, например, кухня? Ведь чудо! И как восхитителен душистый пар супа a la tortue? Если подвергаться опасностям от морских непогод, так уж, по крайней мере, подвергаться на таком судне. **Y MAG**

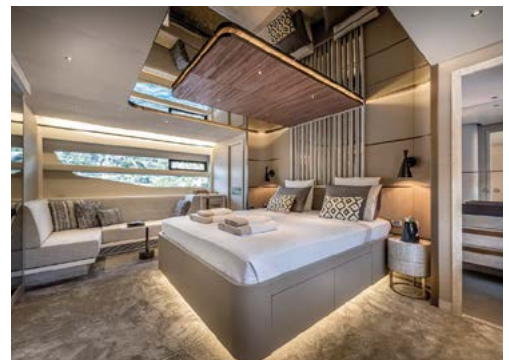
EXPLORER series

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

NUMARINE



НОВЫЙ СТАНДАРТ В КЛАССЕ
ЭКСПЕДИЦИОННЫХ ЯХТ



NORD STAR YACHTING / ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР NUMARINE

+7 812 325 55 32 sales@nord-star.com www.nord-star.com

BORK

НОВЫЙ ЭТАЛОН КОФЕМАШИН



Кофейная станция С807