



Y
MAGAZINE

ДРУГИЕ БЕРЕГА

А мы идем на Север!

№ 1 (9) ЯНВАРЬ-ФЕВРАЛЬ 2024



4 673739 547007



Газпромбанк Private Banking

Семейный капитал, как семейная реликвия, передается от отца к сыну. Разумно распорядиться капиталом — долг преемников, а сохранить благосостояние семьи — дело надежного банка. Банка, проверенного временем.

Газпромбанк Private Banking.
Объединяя поколения.



Private Banking — частно-банковское обслуживание.
Генеральная лицензия Банка России №354. Банк ГПБ (АО). Реклама.

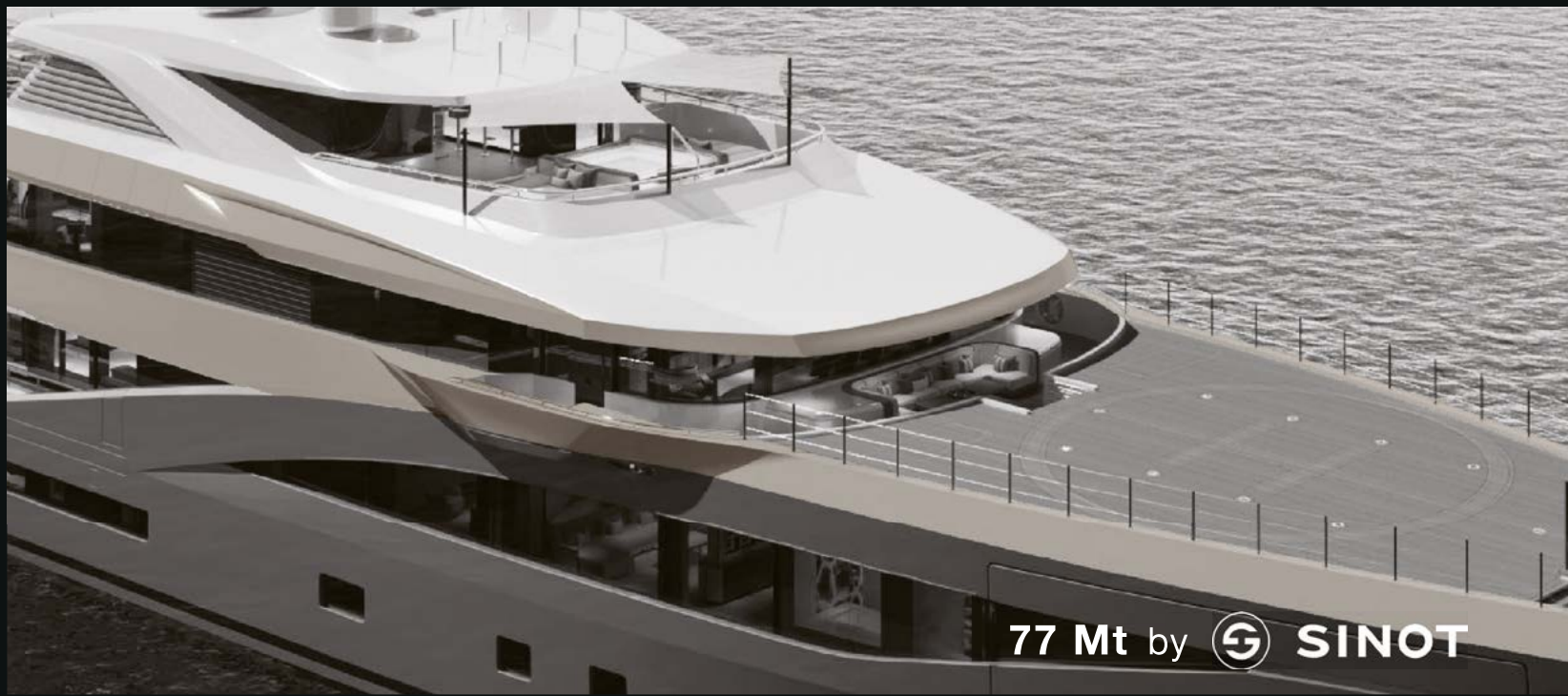


Italian Excellence

Masterpieces coming in 2024



72 Mt by **GIORGIO ARMANI**



77 Mt by  **SINOT**



77 Mt by **LOBANOV**



ВАШ ГЛАВНЫЙ ПУТЕВОДИТЕЛЬ
В МИРЕ
ЯХТИНГА



ПРОДАЖА | ЧАРТЕР | СЕРВИС | TRADE-IN
+7 495 787 87 57 | www.marinepoint.com



Реклама



TURQUOISE

YACHTS

ISTANBUL
MONACO
FT LAUDERDALE

turquoiseyachts.com

74 M | 245 FT
DELIVERED 2022





YOUR YACHT
DESIGNED, ENGINEERED, CRAFTED.
YOUR WORLD

LOTi
less&more

На Мальдивы
с LOTi

На легендарном
Lujo BlackJet



СІАКАТА
ОКІД ІШЕНТ
ПІРАКТЕДІНІТ
LIFE VEST UP
FASTEN



*Смелость это красота

Official Dealer
Premium Yachts
T +7 495 741 00 03
E info@premiumyachts.ru
W premiumyachts.ru

Royal Yacht Club
Ленинградское шоссе дом 39, стр. 7
125212 Москва, Россия

boot
Düsseldorf

DREAM YOUR VOYAGE



SIRENA YACHTS

www.sirenayachts.com

48 | 58 | 58 | 68 | 78 | 88
COUPE RPH





KAYA PALAZZO
HOTELS & RESORTS

BELEK • KYRENIA • KARTALKAYA • BODRUM

MY PALAZZO

www.kayapalazzohotels.com

У MAGAZINE



Мне всегда сложно начинать год... Бесконечная предновогодняя суета сменяется резкой и такой желанной тишиной, где, как в ледяной оболочке, приходит чувство, что любое путешествие нам под силу и что только в движении есть жизнь.

Этот номер, впервые за время моей работы в журнале, посвящен одной теме. С недавних пор мы наблюдаем интерес к ней сообщества и индустрии в целом. Север увлек и нас в поисках чего-то чистого и светлого, в поисках места, где действуют другие законы и порядки. Где природа, а не человек стоит во главе всего. Где невольно вспоминаешь, частью чего мы все являемся и кому на самом деле должны. Работая над выпуском, мы, почти как в экспедиции, пытались сохранить баланс между желанием все увидеть и узнать и задачей ничего не испортить.

Людам во всех уголках земного шара свойственно ждать завершения одного периода, чтобы начать новый этап жизни. На Севере начинают его не с нового года, а с окончания полярной ночи. А у нас, где север не крайний, где просто зима запорошила дома, с нетерпением ждут, когда растает лед, яхты выйдут на воду и начнут свое движение. Лично мне дает силы и веру осознание того, что даже в местах, где лед никогда не тает, движение ни на миг не останавливается.

Наверное, у многих при взгляде на обложку первого номера 2024 года возникнет вопрос: «А где яхты?» Одни — внутри, на его страницах. А другие еще в пути... Приятного вам чтения! Спасибо, что двигаетесь вместе с нами!

Ваша Кристина Щербина



Покупка – Это Только Начало...

Есть в Москве уникальное место, собравшее под одной крышей автомобили разных династий: как с вековой, так и с полувековой историей. Хотя некоторые экземпляры довольно молоды, не спешите делать выводы - они имеют все данные, чтобы стоять наравне с мастодонтами автомобильной индустрии! Едва ли это можно назвать преувеличением: центр продаж МБ РУС, который вот уже 25 лет безостановочно шагает в ногу со временем, знает автомобильный рынок, как никто другой.

Вы ценитель филигранного сочетания инноваций и стиля? Тогда следует присмотреться к гибридным кроссоверам AITO (дословно - Add Intelligence Into Auto - “Придайте Интеллект Автомобилю”) и внедорожникам Lixiang. Или, может, вам по душе легендарная классика? В салоне неизменно представлены модели марки Mercedes-Benz! Неважно, кому вы отдадите предпочтение, ведь сопровождать на пути к мечте Вас будет МБ РУС. Шоурум с приватными переговорными комнатами, изысканным кафе и VIP-зонами выдачи автомобилей удобно расположился в центре Москвы.

МБ РУС удалось сохранить высококлассное сервисное обслуживание: каждый из его экспертов обладает не просто многолетним опытом, а настоящим искусством работы с Luxury сегментом автомобильного мира. В наличии есть оригинальные запчасти, а для владельцев электрокаров действует ряд специальных предложений.

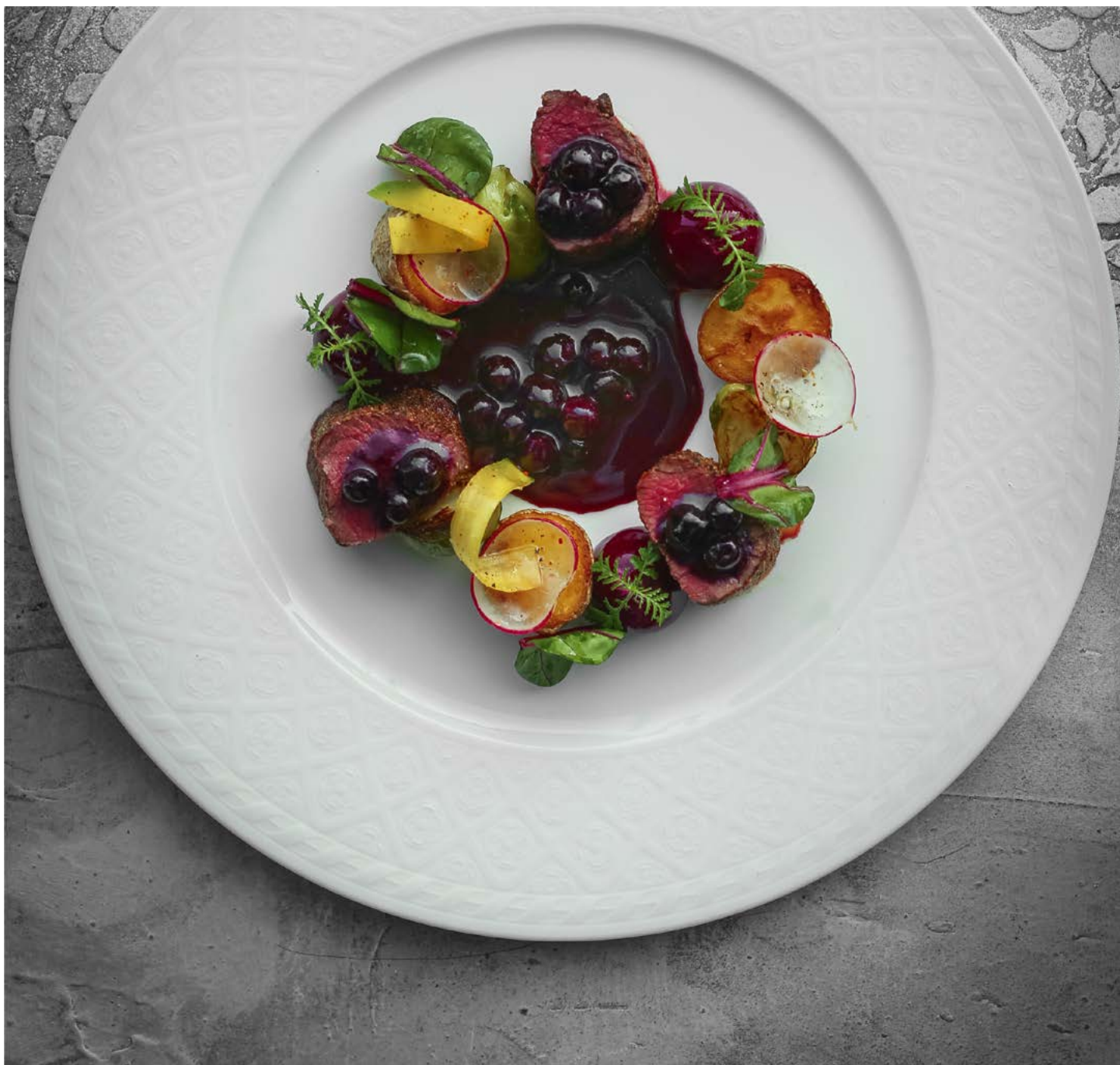
До скорой встречи в МБ РУС!



г. Москва, Ленинградский пр-т, д. 39А

МБ РУС





Вырезка мурманского оленя с соусом из черноплодной
рябины – ваш идеальный зимний ужин
в IL LAGO dei Cigni

www.illago.ru

Крестовский проспект, 21 лит. Б • (812) 602-07-07

IL  LAGO
dei cigni

СОДЕРЖАНИЕ

№ 1 (9) ЯНВАРЬ–ФЕВРАЛЬ 2024

28 / *НОВОСТИ*

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

56 / *ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ*

Антон Черкасов-Нисман — о дебатах вокруг отказа от ископаемого топлива и сдвигах, происходящих в этом плане в морской отрасли

Михаил Кулик — о причинах печальной статистики аварий на воде

60 / *BOOT DÜSSELDORF — НАЧАЛО СЕЗОНА*

Как не потеряться в многообразии экспонатов крупнейшей павильонной яхтенной выставки мира и на что обратить внимание в первую очередь



66 / *СУТЬ ЭЛЕГАНТНОСТИ*

Паола Ленти, основательница одноименного бренда, сотрудничающего со многими мировыми верфями, рассказала журналу о чистом дизайне, его задачах и коллаборации с яхтенным дизайнером Эспеном Ойно



72 / *ОБАЯНИЕ АНТУРАЖА*

Верфь Amels в начале 2023 года передала заказчику суперяхту *Entourage* — второе судно линейки Amels 60 Limited Editions второго поколения. Какие необычные технические решения на ней реализованы?



80 / *ТО САМОЕ ЧУВСТВО МОРЯ*

На Monaco Yacht Show 2023 итальянская верфь Baglietto показала широкой публике первую 52-метровую суперяхту из линейки T52. Дизайнерам пришлось немало потрудиться над проектом, чтобы владелец и его гости, находясь на борту, никогда не теряли связь с морем

The image shows the entrance of the SO/ ST. PETERSBURG hotel. The entrance is framed by a large, ornate garland of red and white flowers and lights. A smaller, lit Christmas tree stands to the left of the entrance. The hotel's name 'SO/ ST. PETERSBURG' is visible on the glass doors. The scene is set at night, with the interior lights of the hotel visible through the glass.

SO/ ST. PETERSBURG

**НОВОГОДНЯЯ АТМОСФЕРА
В ОТЕЛЕ SO/ ST. PETERSBURG
ПРАЗДНУЙТЕ ВМЕСТЕ С НАМИ!**

+7 (812) 610-61-61

90 / ТУРНЕ ЗА ОКЕАН

Моторная яхта Sunseeker Ocean 182 демонстрирует новый тип моделей британского бренда, разработанный с учетом рынка Северной Америки и названный Enclosed Flybridge. Именно поэтому вместо привычных Канн с премьерой она отправилась в Форт-Лодердейл



98 / О ЧЕМ-ТО БОЛЬШЕМ

Моторная яхта Infynito 90 по многим аспектам стала первой — как для верфи Ferretti Yachts, так и для индустрии в целом



104 / СТАТУС ОБЯЗЫВАЕТ

В выставке Cannes Yachting Festival 2023 легендарная верфь Riva принимала участие с новой моделью 82' Diva, которую нам удалось детально изучить



112 / ДОЛЕТЕТЬ ДО ГОРИЗОНТА

Princess V65 — пример того, как британская верфь Princess Yachts, стремясь к совершенству своих моторных яхт, постоянно улучшает наиболее популярные модели

118 / ПЕРЕД ПРЕМЬЕРОЙ

Одна из старейших верфей мира — итальянская Stanchi Yachts — объявила о создании новой модели Sessantadue 62, первый корпус которой будет выпущен летом 2024 года



122 / В ТЕПЛЫЕ КРАЯ

За советом, в каких регионах можно продлить сезон яхтсменам из России или взять яхту в чартер, мы обратились к руководителю чартерного направления компании Marinepoint Дарье Илатовской



CODECASA

SHIPYARDS SINCE 1825 

info@codecasayachts.com codecasayachts.com



CODECASA 58

The perfect balance between shape and luxury

128 / КИТАЙ ДОГОНЯЕТ И ОБХОДИТ ГЕРМАНИЮ?

Результаты сравнительного тест-драйва двух «одноклассников»: Mercedes-Benz V-класса и минивэна Voyah Dream

134 / МОЯ ЛЕТНЯЯ ЗИМА

Пятизвездочный отель Grand Karat Sochi в самом центре курортной столицы России предлагает нырнуть под пальмы посреди зимы



138 / ШОУ ДОЛЖНО ПРОДОЛЖАТЬСЯ!

10-й сезон магию на сцене творит потрясающая труппа «Ленинград Центра». О роли костюмов и декораций мы поговорили с режиссером Феликсом Михайловым

144 / ВЫ ЭТОГО ДОСТОЙНЫ

Планируем поездку в турецкий Белек. Отель Kaça Palazzo Golf Resort понравится любителям игры в гольф и не только



148 / ИСКУССТВО ОПЯТЬ В МОДЕ

Мы собрали рекомендации экспертов, как научиться быстро ориентироваться в современном искусстве и получать максимум удовольствия от походов на арт-ярмарки и крупные выставки

154 / А ЗА ОКНОМ МЕТЕЛЬ...

Отель SO/ St. Petersburg в самом центре города на Неве, вблизи наиболее интересных культурных локаций и мест развлечений, поможет дольше сохранять новогоднее настроение



156 / ПО ГЛУБОКОМУ СНЕГУ

Если ваш роскошный внедорожник уже не справляется с растущими сугробами, меняйте его на снегоход!

160 / «ФИШКИ» FISH POINT

Уединение или пышный праздник, баня или рыбалка — какой бы сценарий вы ни придумали, в подмосковном экоотеле Fish Point Family Resort есть все возможности для его реализации



162 / ВОЗЬМИ С СОБОЙ СОЛНЦЕ

Алексей Сасенков, директор по связям с общественностью бренда EcoFlow Russia, рассказал читателям о продукции компании: портативных зарядных станциях, солнечных панелях и «умных» генераторах

ИНГОССТРАХ

Просто быть уверенным

Страхование катеров и яхт

Каско судна и страхование
ответственности перед третьими
лицами

Покрытие рисков при
транспортировке яхты,
подъеме и спуске на воду

Рекомендации
по предотвращению
убытков



Ваш персональный менеджер
Елена Федотова
8 903 275 96 39

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

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

8 495 641 41 24, вн. 22225
yachts@ingos.ru
ingos.ru



166 / **ФОТОГРАФ ДИКОЙ ПРИРОДЫ**

Сергей Горшков, один из самых известных российских фотографов, снимающих дикую природу, поведал журналу о том, как однажды сменил прицел на объектив

172 / **ПОБЕДИТЕЛИ DAME AWARD 2023**

На выставке METS в Амстердаме наградами отметили девять новаторских продуктов, призванных сделать яхтинг безопаснее, комфортнее и экологичнее

174 / **КАКИЕ ЛОДКИ «ЗЕЛЕНЕЕ»?**

В своем ежегодном отчете ассоциация ICOMIA привела предметные расчеты для прогулочных судов девяти типов длиной до 24 м, чтобы понять, какие пропульсивные системы разумно выбирать в разных сегментах маломерного флота, чтобы наиболее рационально придерживаться курса на декарбонизацию

176 / **ТРИ МИФА О КАЧКЕ И ЕЕ УСПОКОИТЕЛЯХ**

Разбираем некоторые заблуждения, связанные с качкой и способами от нее избавиться

178 / **РЕЖИМ «НЕ БЕСПОКОИТЬ»**

Чем больше возможностей туристам открывается для наблюдения за морскими млекопитающими в их естественной среде обитания, тем больше беспокойства появляется у биологов. Как любоваться животными и не навредить им?

182 / **ДОКТОР ХОЛОДНЫХ МОРЕЙ**

Олег Бубич ходил в экипажах разных судов в качестве врача, и мы в подробностях спросили его об этой интересной, важной и такой непростой работе

188 / **ОНИ ХОТЯТ ПО-ДРУГОМУ!**

В основе успеха относительно молодой самарской верфи Onix — особенное отношение к клиентам... и к самим себе



190 / **ПОД КУПОЛОМ МОРЯ**

Российская компания ND Marine выпустила и испытала мини-субмарину, которую можно использовать как для научных целей, так и для экскурсий в подводное царство



194 / **А МЫ ИДЕМ НА СЕВЕР!**

Русский Север во все времена притягивал к себе торговцев и промышленников. А теперь к ним присоединились еще и туристы, для которых туда организуют морские экспедиции

202 / **ВЗГЛЯД В ГЛУБИНУ**

Что можно увидеть, исследуя полюса нашей планеты на борту мини-субмарины? Своим опытом делится путешественник и организатор экспедиций Роб Маккаллум



РИТМ ЖИЗНИ

В настоящее время эта восхитительная, полностью алюминиевая трехпалубная суперяхта строится для опытных практичных владельцев. Все компоненты, начиная от ватерлинии и заканчивая корпусом, были спроектированы по индивидуальному заказу Гвидо де Гроотом. Акцент на открытых пространствах для отдыха, включая большую плавательную платформу, сочетается с элегантным стилем исследователя морских просторов. Безопасность на этой семейной яхте, в которой воплощено несколько поколений, стоит на первом месте благодаря высоким фальшбортам на боковых палубах и продуманным разделителям с цветовыми обозначениями вместо открытых перил. Ритмичные линии, сложные поверхности и скульптурные элементы будут так же приятны для глаз, как и стиль жизни на борту.



VAN DER VALK
CUSTOM

ECOFLOW



Ознакомьтесь с решениями EcoFlow
можно, отсканировав QR-код



EcoFlow Russia

ADDRESS

Moscow, Kashirsky proezd, 17, p. 5

RU SALES

info@ecoflow-russia.com

WEBSITE

ecoflow-russia.com

Simple. Smart. Compact

ECOFLOW POWER KITS

EcoFlow Power Kits — это первые в мире универсальные решения для электропитания, работающие по принципу «подключи и пользуйся», разработанные специально для яхт, домов на колесах и автономных зданий. Объедините до трех аккумуляторов EcoFlow LFP емкостью 2 кВт·ч или 5 кВт·ч с концентратором питания EcoFlow, солнечными панелями и используйте максимум энергии.

#энергияподрукой



- / 01 / **Эргономичность и компактность**
- / 02 / **Интеллектуальное и гибкое управление**
- / 03 / **Безопасное решение для вашей яхты**
- / 04 / **Экологичность и бесшумность**



ECOFLOW



Y MAGAZINE / № 1 (9) ЯНВАРЬ–ФЕВРАЛЬ 2024

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

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

Главный редактор Кристина Геннадьевна Щербина

+7 (921) 448-81-77, ks@ymag.media

Шеф-редактор Мария Мошкина

Арт-директор Кирилл Невоструев

Выпускающий редактор Екатерина Хлопкова

Корректор Александра Ларионова

Директор по рекламе Андрей Аханьков

+7 (495) 729-97-40, aa@ymag.media

Над номером работали: Екатерина Амирханова, Анна Аникина, Ольга Асташина, Тамара Вехова, Арина Вишневская, Ян Геллер, Иван Голубев, Арина Качалина, Алексей Кириллов, Евгений Китаев, Михаил Кулик, Алексей Максимов, Михаил Романов, Игорь Сирин, Евгений Тихонов, Антон Черкасов-Нисман, Петр Шестаков

Фотографы:

Олег Бубич, Тамара Вехова, Фабьен Дарузэ, Олег Галикаев, Иван Голубев, Сергей Горшков, Серджио Кименти, Андрей Михайлов, Евгений Михалкевич, Маурицио Натта, Том ван Ооссанен, Маурицио Парадизи, Гийом Плиссон, Валентина Сергеева

Руководитель выставочных проектов Дмитрий Макаров

+7 (921) 973-87-12, dm@ymag.media

Распространение и развитие:

pr@ymag.media

Подписка осуществляется на сайте ymag.media, стоимость 6 номеров составляет 4800 руб.

Цена свободная

Тираж 35 000 экземпляров

Обложка: фотографию Пита ван ден Бемда предоставил «Клуб полярных путешествий»

Журнал подписан в печать 20.12.2023

 @ymag.media

 @ymagmedia

Y MAG.MEDIA

Отпечатано в типографии ООО «Принт»
190020 Санкт-Петербург, наб. Обводного канала,
136, к. 1, лит. Б, оф. 1Н-165
+7 (812) 335-18-30
Заказ № ДБ-8154



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.

Mansarda

R E S T A U R A N T

Почтамтская ул 3-5,
+7 (812) 640-16-16



МИНИМАЛИЗМ И ЭКОЛОГИЯ





Итальянская верфь Benetti отметила в этом году 150-летие и продолжает с оптимизмом смотреть в будущее. Особенные надежды здесь возлагают на непрекращающиеся эксперименты с альтернативными источниками энергии и новыми видами топлива. Однако на Benetti очень хорошо знают своих клиентов, существующих и потенциальных, потому для разработки успешных проектов основательно взялись за формирование нового пула дизайнеров экстерьеров и интерьеров. Радостно, что среди них — не только новые имена. Например, в Монако, во время выставки суперяхт, Benetti объявила о начале сотрудничества с Эспеном Ойно (Espen Øino International) и Игорем Лобановым (Lobanov Design).

Эспен Ойно разработал для Benetti внешний облик 85-метровой суперяхты под названием *Life*. Знаменитый дизайнер уже несколько лет говорит о том, что суперяхты, «двигаясь по пути сокращения карбонового следа», превращаются в жилое пространство, в котором нет места объектам, мешающим наслаждению морем и окружающими пейзажами. Например, для Benetti *Life* Ойно не только спроектировал открытые палубы так, чтобы на них можно было проводить целый день, но и постарался сделать каждую зону легко поддающейся реконструкции. Мы иногда занимаемся перестановкой в доме, так отчего же не делать ее и на яхте? Помимо гибкой планировки открытых палуб, у Benetti

Life есть еще несколько весьма современных черт: новый дизайн корпуса, позволяющий яхте более эффективно расходовать топливо; гибридный двигатель, работающий и на ископаемом топливе, и на биодизеле; гибридные солнечные панели, аккумулирующие не только энергию солнца, но и энергию тепла, чтобы использовать ее, в том числе для зарядки аккумуляторов тендеров и водных «игрушек» с электромоторами.

Игоря Лобанова Benetti пригласила поработать над экстерьером и интерьером новой модели важной и ценной для верфи линейки яхт *V. Yond* — 55-метровой яхты класса, для которого уже появился отдельный термин — *Voyager*. Линейка *V. Yond* была задумана президентом холдинга *Azimut-Benetti* Паоло Вителли и дизайнером Серджио Ригини для тех клиентов, которые не готовы приобретать «суровую» яхту-эксплорер, но собираются проводить на борту много времени и активно путешествовать по миру. Игорь Лобанов и его команда придали облику *V. Yond 55M* современные черты, отказавшись от традиционной симметричной планировки.

Среди новых проектов, представленных на *Monaco Yacht Show*, была и собственная запатентованная разработка верфи — *Veranda Deck*, словно вдохновленная идеями Эспена Ойно и Игоря Лобанова. Впервые подобную просторную открытую кормовую часть палубы можно будет увидеть на модели *Motopanfilo 45M*.



Мальдивы СТАНОВЯТСЯ БЛИЖЕ

Премиальный туроператор LOTI сообщил о расширении карты полетов на Мальдивские острова. Так, с 1 декабря в аэропорт Мале из пяти городов России будут совершаться авиаперевозки на регулярной основе. Этот счастливый билет выпал жителям Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Казани, Новосибирска и Уфы.

Кроме того, у LOTI есть абсолютно уникальное предложение — путешествие из Москвы на флагманском черном бизнес-лайнере Lujo BlackJet, который с нового года будет совершать рейсы дважды в неделю, по вторникам и пятницам.

Мальдивские острова — одно из самых желанных на земле мест для отдыха. Россыпь атоллов в Индийском океане, пудровые пляжи и водные виллы уже давно ассоциируются у путешественников с роскошью и уединением. А в компании LOTI вывели понятие сервиса на качественно новый уровень и не останавливаются на достигнутом, продолжая удивлять постоянных и новых клиентов.

белые скалы Итурупа



Курилы



MARINEPOINT

ОТКРЫВАЕМ НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСКЛЮЗИВНЫХ ЧАРТЕРНЫХ
ПУТЕШЕСТВИЙ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

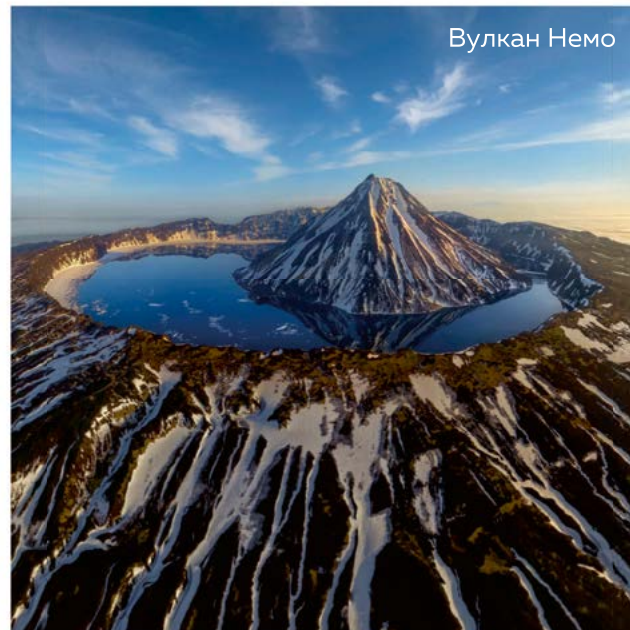
Антарктика



Чартер на яхте



Вулкан Немо





ОФИС НА ВОДЕ

Австрийская верфь Silent-Yachts, которая строит свои катамараны в Италии и Турции, завершает работу над двумя яхтами модели Silent 62. Они примечательны не только новой пропульсивной установкой, разработанной на верфи, но и тем, что являются примерами того, как яхты одной модели могут быть абсолютно разными функционально.

Новая установка Silent-Yachts включает в себя более современные и более эффективные электромоторы, жидкостную систему охлаждения аккумуляторов, новые полностью карбоновые гребные винты, формой лопастей напоминающие винты подводной лодки. Благодаря использованию такого легкого материала, как карбон, эти гребные винты отличаются пониженным уровнем шума и вибрации.

Один из двух готовых к спуску на воду катамаранов имеет популярную компоновку — четыре гостевые каюты и одну каюту экипажа. Второй же Silent 62 проектировался для клиента из США, который собирается проводить на борту деловые встречи и совещания. Ради этих целей носовая мастер-каюта на главной палубе была превращена в переговорную: днем на месте двуспальной кровати стоит большой стол, а вечером его можно опустить и обустроить спальное место. Таким же образом, уже в переговорную поменьше, преобразуется и одна из гостевых кают: в ней работать над совместными проектами смогут шесть человек. И, наконец, салон становится большим конференц-залом. Специально для бизнес-целей это судно оснастили и кастомной аудиосистемой Martin Audio с 32 динамиками, пять из которых установили на флайбридже. Чтобы деловые совещания на борту было просто посетить или весело завершить, увеличили гидравлическую платформу катамарана: теперь там легко помещаются два аквабайка с электромоторами.



Быстрый ИЛИ ОЧЕНЬ БЫСТРЫЙ?

Бренд Wally, входящий в состав Ferretti Group, готовится продемонстрировать на boot Düsseldorf новую модель универсальной лодки wallypower50. Почему она универсальная? Ее можно использовать как моторную яхту выходного дня и как лодку сопровождения для суперяхты. К базовой комплектации wallypower50 прилагается обширный список опций, в том числе возможность выбрать пару двигателей Volvo Penta IPS650s, с которыми максимальная скорость новинки составит 36 узлов, пару 500-сильных Mercury для тех, кому важно иметь возможность передвигаться по воде со скоростью 50 узлов, или четыре подвесных мотора Mercury по 400 л.с. Если вы выберете последний вариант (а эта конфигурация называется wallypower50X), можете рассчитывать на запас хода 240 миль и максимальную скорость 48 узлов. Самая быстрая пара моторов сокращает запас хода до 180 миль.

Какую бы силовую установку для wallypower50 вы ни предпочли, вам будут обеспечены откидные борты в корме, расширяющие полезное пространство кокпита, пара просторных лежаков, а внизу — салон, ванная комната и двуспальная кровать. И, разумеется, харизма Wally, против которой мало кто может устоять.



На СТЕРОИДАХ



В середине ноября пришла информация о суперяхте Project 406 — крупнейшей в мире яхте для спортивной рыбалки. В сообщении говорилось, что судно, которое верфь Royal Huisman (Нидерланды) строит на своих новых производственных мощностях в Волленхове, готовят к монтажу верхней палубы, хардтопа и радарной мачты. Одновременно идут испытания бортовых систем и различных инновационных технических установок перед спуском на воду и испытаниями.

Шестипалубная яхта (длина 52 м, ширина 9,8 м, осадка 4,1 м, валовая вместимость 499 рег. т), спроектированная студией Vripack и построенная из алюминиевого сплава Alustar, получила смещенную в корму высокую пирамидальную надстройку, длинный фордек с сильно наклоненным форштевнем и относительно высокий в носовой части борт, плавно спускающийся к корме. Низкий кокпит и две палубы над ним будут обильно оснащены разнообразным рыболовным оборудованием, а открытые участки палуб надстройки могут использоваться пассажирами как зрительские площадки. В ночное время яхта может включать наружную подсветку с использованием лазерных технологий.

Помимо внешнего дизайна и инженерного обеспечения проекта, бюро Vripack также занималось интерьером. Кроме спортивной рыбалки высокого класса, яхта «предназначена для роскошной жизни на борту со всеми удобствами, ожидаемыми от суперяхты». Но информацию об интерьере не раскрывают, как и марку/мощность двигателей в двухмоторной силовой установке. Некоторые эксперты характеризуют яхту как быстроходную. Кстати, об этом говорят и обводы корпуса, килеватые в носовой части при существенно более плоском днище в корме, способствующем повышению подъемной силы.

На верфи Royal Huisman, которой в следующем году исполнится 140 лет, любят решать непростые инженерные задачи и разрабатывать проекты с уникальной концепцией. Но эта кастомная суперяхта, создаваемая по заказу опытного яхтсмена и страстного рыбака для охоты на крупных хищных рыб, таких как рыба-меч и марлин, особенно впечатляет. Неслучайно остроумцы назвали это судно со знакомой архитектурой, но в сильно увеличенном масштабе, «спортфишер на стероидах».

 ЛЕНИНГРАД
ЦЕНТР

3 И 4 ЯНВАРЯ

BELLA MAGICA

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ГОСТЬ
ЭДДИ АРДУИНО (ИТАЛИЯ)
ИЛЛЮЗИОНИСТ И МЕНТАЛИСТ

«ПРЕКРАСНАЯ
МАГИЯ»

10 юбилейный
СЕЗОН



«ДЕСЕРТ» ШОУ



РЕКЛАМА

LENINGRADCENTER.RU

18+

ООО "ДЕМЕТРА", ОГРН 1117847070428, 191123, САНКТ- ПЕТЕРБУРГ, ПОТЕМКИНСКАЯ УЛ, 4, ЛИТ. А 8 (812) 425-49-47.
ДАННОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ПУБЛИЧНОЙ ОФЕРТОЙ.



ОН МОЖЕТ ВСЕ!

Компания BORK продолжает впечатлять своими инновационными приборами, которые так облегчают домашние хлопоты. Главный спутник чистоты — пылесос — теперь почти все может делать сам, причем речь не о роботе-пылесосе. Беспроводной моющий пылесос BORK V810, легкий (вес чуть больше 5 кг) и стильный, на одной зарядке обработает примерно 230 кв. м площади (75 минут), а чтобы снова быть в строю, ему понадобится всего четыре часа.

В режиме мойки автоматический дозатор чистящего средства Tesla Valve определяет его необходимую порцию и подает в бак с водой (его объем 820 мл). Моющее средство необходимо пополнять раз в месяц. Благодаря умной системе прибор автоматически усиливает мощность всасывания на особо загрязненных участках. BORK V810 создает поток воздуха и моментально сушит пол после влажной уборки. А еще он потом сам очищает и сушит горячим воздухом щетку.

Прибор оснащен паровым модулем и в течение 15 секунд генерирует пар (+110 °C), справляясь с самыми стойкими загрязнениями. Запатентованная функция Ozone Eco-Clean эффективна против вирусов и опасных бактерий, и такая дезинфекция безопасна для человека и домашних питомцев.

Уборка дома с пылесосом BORK V810 проходит легко, а ее результат превосходит все ожидания.



FALCON

TENDERS

**CRAFTED WITH PASSION
BUILT TO PERFECTION**



Take flight with Falcon Tenders

Award-winning Falcon Tenders is the apex builder of high performance superyacht tenders. It produces custom limousines and open crewed launches for the discerning yacht owner.

Working with owners, captains, designers and shipyards, the team welcomes all opportunities to bring any tender project to life.

— Sustainable lightweight composite construction

— Silent and emission-free hybrid solutions

— Multiple international stylists

— Bespoke tenders from 5.5 - 15.5m

Limousine & Open Custom Tenders

PROUD MEMBER OF
BRITISH MARINE

SUPERYACHT UK



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

WWW.FALCON-TENDERS.COM

WWW.FALCON-TENDERS.COM

НЕИЗВЕДАЕМЫЕ МАРШРУТЫ



Компания Maripoint провела для своих клиентов и партнеров презентацию новых маршрутов по России для яхтенного чартера. Руководитель чартерного направления компании Дарья Илатовская рассказывала о таких регионах, как Камчатка и Курильские острова, о древнейшем озере Байкал, делилась собственным опытом, рекомендациями местных гидов и капитанов, впечатлениями своих коллег. Камчатка, Курилы, Байкал — это не только потрясающе красивая природа и разнообразный животный мир. Эти места предоставляют большие возможности для исследований культуры и истории нашей страны. А путешествие на яхте позволит добраться до самых труднодоступных мест.

Чтобы гости вечера могли не только услышать о новых яхтенных маршрутах, но и «распробовать» северные регионы России, компания Maripoint приготовила специальное меню с блюдами из дальневосточного краба, камчатской икры, белого осетра, а также бар с коктейлями на основе настоек на таежных травах. Увидеть Север России на вечерне предлагалось глазами известного фотографа дикой природы Сергея Горшкова. Знаменитые кадры с бурями медведями во время охоты, манящие изображения с сопками и завораживающими своей красотой белоголовыми орланами в исполнении признанного мастера заставили многих принять решение и начать планировать свой следующий яхтенный чартер в эти пока еще малоизвестные и тем прекрасные края.



СНЕГОХОДЫ BRP В НАЛИЧИИ



Formula7 ЮГ

Московская область, Дмитровский р-н,
п.свх. Останкино, ул. Дорожная, д. 57Б
+7 499 918-57-77

Formula7 ЮГ

Москва, МКАД 27 км, ТЦ «Формула X»
+7 495 646-22-86

Formula7 СЕВЕР

Москва, МКАД 78 км, 14
стр. 1, ТЦ «ДЕКСТЕР»
+7 495 987-36-00

Formula7 ЗАПАД

Москва, МКАД 47 км, вл. 3
+7 495 649-70-41



formula7.ru

ЭКСПЕРИМЕНТЫ С ЦВЕТОМ

Верфь Amels (Нидерланды) в начале ноября 2023 года впервые в своей истории спустила на воду две суперяхты одновременно. Лодки серии Limited Editions от легендарного яхтенного дизайнера Тима Хейвуда (экстерьер) — 74-метровая Amels 242 (1790 рег. т) и 60-метровая Amels 200 (1015 рег. т) — будут переданы владельцам к началу сезона. Интерьер обеих яхт с нестандартной расцветкой корпусов разработала лондонская студия Winch Design.

Владелец Amels 242 с самого начала объявил верфи, что оригинальный цвет корпуса для него крайне важен — настолько сильно ему наскучили белые яхты. К процессу поиска нужного оттенка была подключена не только команда Amels, но и группа независимых дизайнеров со стороны владельца. Остановились на цвете Flag Blue и отливающей перламутром (оттенок Oyster White) надстройке. Панорамные стекла было решено тонировать серым. Такую яхту можно будет узнать в любой марине. Хотя владелец, скорее всего, этим желанием не руководствовался, так как даже не планирует сдавать ее в чартер.

Об интерьере Amels 242 в студии Эндрю Винча говорят, что вдохновлялись синим корпусом: на борту встречаются и голубой агат, и мрамор синих оттенков, и голубая мозаика в велнес-зоне на нижней палубе.

На Amels 200 с корпусом оттенка Whisper Grey (говоря привычным языком, светло-серого цвета) владелец планирует проводить много времени, курсируя преимущественно по Средиземному морю, принимая гостей и даже работая на борту. Такие вводные, конечно, сказались на планировке жилого пространства: к оригинальному проекту Тима Хейвуда добавили балкон на главной палубе, а для каждой из палуб спроектировали по бару. Разумное решение, доказывающее, что проект Amels 200, к слову, эволюционировавший из проекта Amels 188, предусматривает возможности кастомизации любой сложности. Новая Amels 242 станет восьмой яхтой этой модели, а Amels 200 — четвертой.



РЕКЛАМА ООО «ТОГАСОНЛАЙН», ОГРН 1063906141100, 107113, Г. МОСКВА, ВНУТРИГОРОДСКАЯ ТЕРРИТОРИЯ (ВНУТРИГОРОДСКОЕ МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ) ГОРОДА ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ МУНИЦИПАЛЬНЫЙ ОКРУГ СОКОЛЬНИКИ - УЛ. МАЛЕНКОВСКАЯ, Д. 14, К. 3, ПОМЕЩ. 4/1

TOGAS

EST. 1926

Текстиль для дома • Товары для сна • Услуги индивидуального пошива текстиля •
Мебель и аксессуары

togas.com



ПОПОЛНЕНИЕ

Скоро в Италии появится еще один яхтенный бренд. Вернее, уже появился, потому что два корпуса 52-футовой модели Santasevera 52 проданы. И первый из них мы сможем увидеть в сентябре на Cannes Yachting Festival 2024.

Над экстерьером и интерьером моделей для молодой верфи работает дизайнер Франческо Гуида, известный сотрудничеством с ISA, Cantiere delle Marche, Otam, Azimut, Arcadia и др. — преимущественно итальянскими производителями серийных и кастомных яхт.

Всего в линейке Santasevera пока планируется три модели: 42-, 46- и 52-футовая. Флагман пополнит ряды яхт, которые с одинаковым успехом можно использовать для выходных на воде и в качестве shadow boat для суперяхты. На Santasevera 52 будет просторная открытая зона отдыха у воды с лежаком, диванами и баром, а также носовая каюта с двуспальной кроватью, ванная комната и небольшой салон с диваном внизу. В качестве силовой установки предлагается выбор подвесных и стационарных двигателей, в том числе с IPS. Обещанная максимальная скорость — 30 узлов.



РЕСТОРАН ДЕРЕВЕНСКОЙ ИТАЛЬЯНСКОЙ КУХНИ

ОТ PINSKIY & CO И NOVIKOV GROUP
В САМОМ ЦЕНТРЕ ПЕТЕРБУРГА

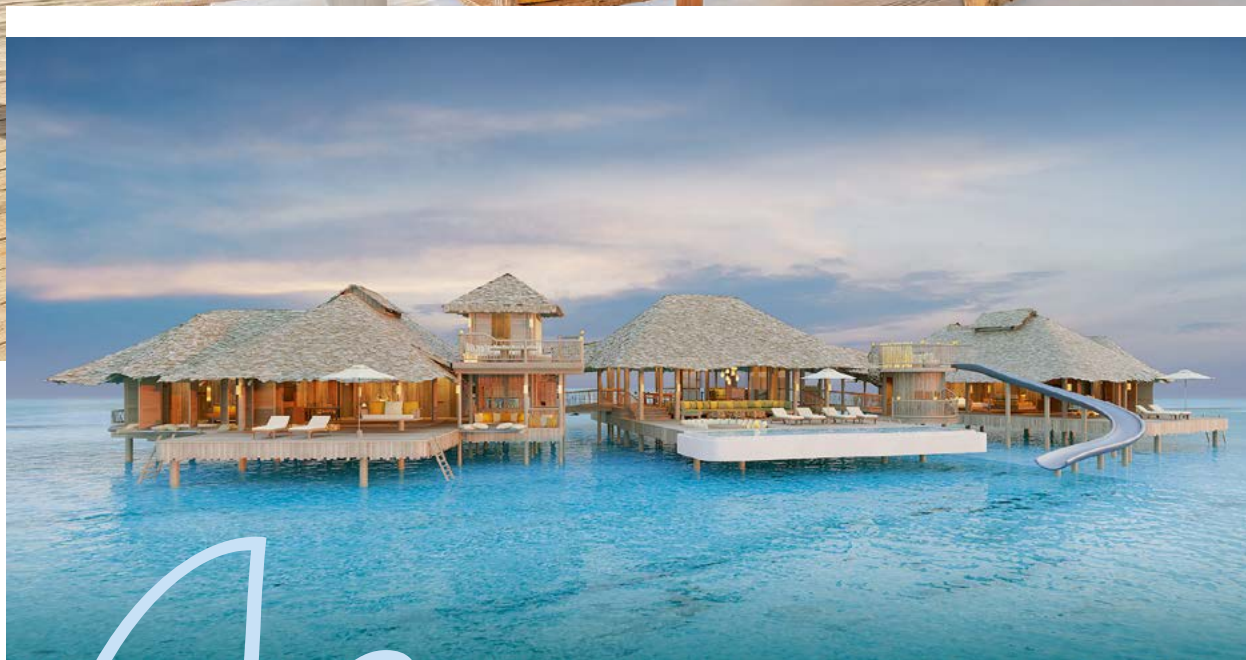


САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
КОВЕНСКИЙ ПЕР., Д. 5.
+ 7 (812) 207-01-00



PINSKIY & CO.

NOVIKOV
— GROUP OF COMPANIES —
SINCE 1991



МАЛЕНЬКИЙ СЕКРЕТ

Бренд Soneva за 30 лет существования перевернул представления многих об отдыхе. Благодаря его создателю Сону Шивдасани, офицеру ордена Британской империи и обладателю престижных наград в сфере туризма, мы узнали, что и взрослые имеют полное право веселиться как дети, спускаясь по горке в море прямо с террасы своей виллы, не отказывая себе в мороженом и шоколаде и каждый день узнавая что-то новое. Ведь на курортах Soneva усиленно работают над впечатлениями и эмоциями, которые вы получите от отдыха. Разумеется, не забывая про высочайший уровень сервиса, комфорта, уединение и гастрономические изыски.

Квинтэссенцией философии Soneva станет первый отель Soneva Secret на удаленном мальдивском атолле Хаа Джаалу, который открывается 10 января 2024 года. В нем всего 14 пляжных и водных вилл с одной или двумя спальнями, включая виллу Crusoe, доступную только на лодке, и плавучую виллу Castaway. Каждая вилла Soneva Secret оснащена раздвигающейся крышей в спальне, чтобы прямо с кровати перед сном рассматривать звездное небо, бассейном

с пресной водой и кабинетом для спа-процедур. К каждой прикреплены батлер с помощником и повар. Каждый из 14 шефов, работающих в отеле, специализируется на одной кухне мира и может «менять место работы» в соответствии с пожеланиями гостей. Например, если вам сегодня хочется суши, а гостям из соседней виллы — пасту, готовить их будут именно мастера японской и итальянской кухни.

Soneva Secret — это отдых для тех, кто ценит гармонию с природой. Здесь даже дети забывают обо всем и целыми днями пропадают в клубе The Den, организуя пикники, изучая флору и фауну, а по ночам — небесные светила. И все же выбраться в центр курорта повод будет. Как насчет ужина в ресторане, в который можно добраться исключительно по надводному зиплайну? Или блюдо, приготовленных на открытом огне в пляжном ресторане So Primitive? И, разумеется, нельзя оставить без внимания знаменитые комнаты мороженого, шоколада, сыров и мясных деликатесов — фирменные развлечения Soneva.

Добраться до Soneva Secret из аэропорта Велана можно на гидроплане. Полет займет полтора часа.

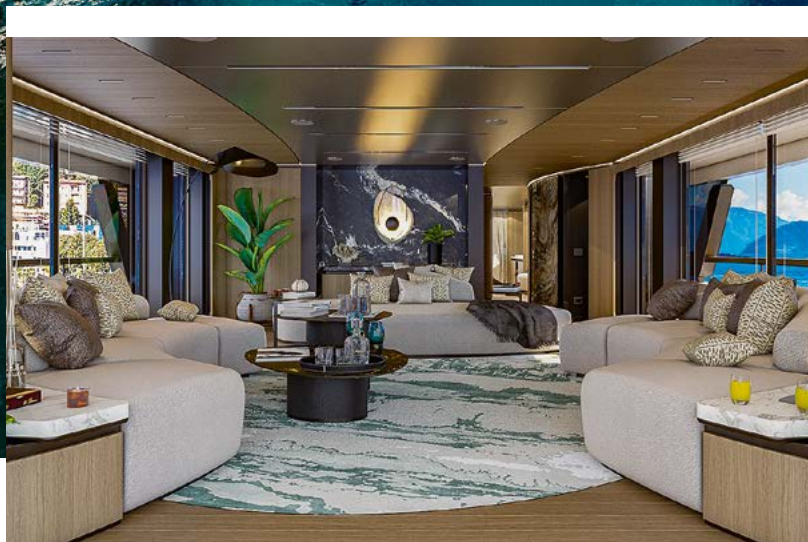
MOLECULE

парфюмерия и косметика

РЕКЛАМА. ООО «Молекулы», 123308, г. Москва, ул. Зорге, д. 5, стр. 3, ОГРН 1137746551360/ИНН 7714909316.



СОВЕРШИТЕ ПОКУПКУ
НА MOLECULE.RU



ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ фантазии

Верфь Sirena Marine (Турция) начала строительство первой 42-метровой яхты с корпусом из стали и надстройкой из алюминия из серии Sirena Superyachts. Суперяхты semi custom от Sirena — это модели длиной 35, 42 и 50 м, проекты которых были представлены на выставке Monaco Yacht Show в 2022 году. Каждая из них — гибкая платформа для экспериментов. Например, на 42-метровой суперяхте (434 рег. т) каюту владельца можно расположить на главной или верхней палубе, играть с основным пространством на палубах, создавая из него столовые для формальных ужинов или уютные гостиные для семейного отдыха. Даже для зоны отдыха на фордеке придумали несколько разных планировок: от лаунжа до еще одной столовой. Итальянский дизайнер Лука Валлебона, автор экстерьера и проектов планировки 42-метровой модели Sirena Superyachts, так описывает преимущества основного варианта организации жилого пространства, который он предлагает для этой яхты: «Если разместить мастеркаюту на фордеке основной палубы, владелец получает прямой доступ в патио — приватную зону, частично открытую солнцу, которую я считаю определяющей всю концепцию этой яхты. Часто дизайнеры полагают, что огромные окна — это и есть лучший спо-

соб обеспечить гостей яхты возможностью чувствовать близость моря. Вместе с Sirena Superyachts мы смогли сделать шаг дальше, предоставив не только вид на воду, но и возможность выйти на свежий воздух там, где обычно на яхте — стены и мебель». Патио на 42-метровой модели и правда получается выдающимся: здесь и беседка с реечной крышей, и бассейн оригинальной каплевидной формы, и красиво изгибающийся лестничный проем, ведущий на верхнюю палубу. Поскольку такой уединенный бассейн будущий владелец явно станет использовать только для себя, для гостей предусмотрели бассейн побольше в корме.

Что касается интерьера, его разработала известная итальянская студия Hot Lab, недавно вошедшая в состав The Viken Group. По словам сооснователя студии Антонио Романо, самым сложным было придумать варианты оформления интерьера и сделать так, чтобы верфь смогла максимально стандартизировать производство его элементов, легко совмещая части разных проектов и выдавая таким образом максимально персонализированный вариант для каждого заказчика. Для первой 42-метровой яхты выбор пал на беспроектный вариант — совмещение элементов североевропейского дизайна со стилем средиземноморских вилл.

ИНДИВИДУАЛЬНОСТЬ.
СТАТУС.
MADE IN ITALY.

su-misura



DETAILS. QUALITY

RASCHINI

ТЦ «СМОЛЕНСКИЙ ПАССАЖ»
СМОЛЕНСКАЯ ПЛОЩАДЬ, 3, 2-й ЭТАЖ
10:00—22:00, ТЕЛЕФОН +7 495 740 88 33, ДОБ. 105

ТЦ DREAM HOUSE
ДЕР. БАРВИХА, УЛ. ДВОРОВАЯ 85/1
11:00—22:00, ТЕЛЕФОН +7 495 740 88 33, ДОБ. 107

ТЦ «АРХАНГЕЛЬСКОЕ OUTLET»
5 КМ ОТ НОВОРИЖСКОГО ШОССЕ, ЦЕНТРАЛЬНАЯ ЛИНИЯ, БУТИК RASCHINI
10:00—22:00, ТЕЛЕФОН +7 926 905 85 66, 7 495 740 88 33, ДОБ. 111

RASCHINI.COM
ДОСТАВКА ПО ВСЕЙ РОССИИ



+7 925 513 00 03

НЕТ ПОВОДА СИДЕТЬ ДОМА



Одежда премиального сегмента от итальянского бренда Aeronautica Militare на все сезоны представлена в магазинах Foxland. В новой зимней коллекции есть несколько линеек для мужского и женского гардероба, но они объединены одной идеей: радовать ценителей городской моды и уверенных в себе любителей экспериментов. Вещи можно комбинировать друг с другом, каждый раз придавая образу свежесть и новизну.

Людам, привыкшим к активному отдыху, даже в холодное время года вовсе не хочется сидеть дома. Зимние куртки Scanndi Finland просто созданы для любителей путешествовать. Одежда этого бренда зарекомендовала себя благодаря современным технологиям, тканям и, конечно, актуальному дизайну.

Помимо одежды, важно правильно подобрать обувь, и тогда ваши поездки на природу подарят только приятные впечатления. Теплые и долговечные шведские сапоги Polyver из вспененного полиуретана прошли проверку Северным полюсом и выдерживают температуру до -50°C .

Яркая женская одежда и дизайнерские аксессуары Radical Chic с «говорящими» рисунками — результат работы российских художников и дизайнеров. Абсолютно любая вещь из коллекции может стать оригинальным и неповторимым подарком.

Магазины Foxland расположены в Москве (ТЦ «Метрополис», «СпортХит», «Юнимолл») и подмосковном комплексе «Лисья нора».

ТАКИЕ зайдут!

В этом году самарская верфь Victory была щедрой на подарки своим поклонникам и всем любителям катеров. После майской премьеры открытой каютной модели Victory A7 Cruiser на выставке в Самаре пришел черед лодки «калибром» покрупнее: на базе популярной флагманской Victory A11 была разработана и запущена в производство Victory A11 Fly с характерным для новых моделей верфи рубленным дизайном экстерьера. Это первый в России катер с флайбриджем, сделанный из алюминиевого сплава. На флайбридже новинки сможет разместиться компания из пяти человек, причем диваны и столик трансформируются в очень просторный в этом классе лежак для приема солнечных ванн. Всего же A11 Fly способен принять на борт до 10 пассажиров — отличная возможность отправиться на прогулку большой семьей или с друзьями. Катер наделен изысканными дизайнерскими решениями и большим потенциалом для отдыха. На транце может быть установлен внуши-



тельный комплект суммарной мощностью до 900 л.с.: два подвесных мотора по 450 л.с. или три по 300 л.с. Благодаря такой «начинке» судно весом 5,25 т показывает высокую динамику и скорость.

По просьбам клиентов Victory также разработала версию катера A8 Cabin под пару подвесников для тех, кому хочется... нет, не большей мощности, а надежности где-нибудь вдали от цивилизации. Отказал один мотор — вывезет другой. При этом площадь кринолинов уменьшилась не сильно. Максимально допустимая мощность комплекта моторов для двухмоторной версии — до 500 л.с.

AODES

НОВИНКА 2023 ГОДА AODES MUD PRO

СОЗДАН ДЛЯ ЕЗДЫ
В ТЯЖЕЛЫХ УСЛОВИЯХ



2 МЕСТА

Электроусилитель
рулевого управления

Зеркала заднего
вида

Шноркели

Защита
рук

Пассажирское
сиденье

Вынесенный
радиатор

Расширители
колесных
арок

Передний
и задний
бамперы

Фаркоп

Лебедка
с тяговым
усилием
1580 кг

Вариатор
CVTech

30-дюймовые внедорожные
шины CST Wild Thang

14-дюймовые легкосплавные
колесные диски с бедлоками



Официальный дистрибьютор
и представитель AODES
в ЦФО, ПФО, ЮФО и СКФО

НАЙДИТЕ ДИЛЕРА
В ВАШЕМ ГОРОДЕ

formula7d.ru





МОРОЗНАЯ НЕЖНОСТЬ

Природа постоянно вдохновляет человека на создание собственных шедевров. Мороз — талантливый художник, рисующий на окнах наших теплых домов неповторимые ветвистые узоры и сказочные мерцающие звезды. Добавим к этому хрусталь полупрозрачного льда, легкую синеву вечернего снега, первые снежинки на листьях плакучей ивы — и готов мозаичный принт для постельного белья, которое, несмотря на внешнюю холодную красоту, согревает в своих объятиях благодаря мягкому

шелковистому материалу. Комплект «Вилонна» от Togas прочен, практически не мнется и идеально подходит для людей с чувствительной кожей.

В коллекцию «Вилонна» также входят домашняя одежда в лавандово-белых тонах, декоративные подушки из нежного бархата, наполненные лебяжьим пухом, и покрывало в той же стилистике. А изысканные хрустальные предметы декора и элегантные бокалы Togas в ясное утро поднимут вам настроение, устроив веселую игру солнечных зайчиков.

Y MAGAZINE



ВЫСТАВКИ 2024

SAMARA BOAT SHOW
16–19 МАЯ

VLADIVOSTOK BOAT SHOW
24–26 МАЯ

MOSCOW YACHT SHOW
14 – 16 ИЮНЯ

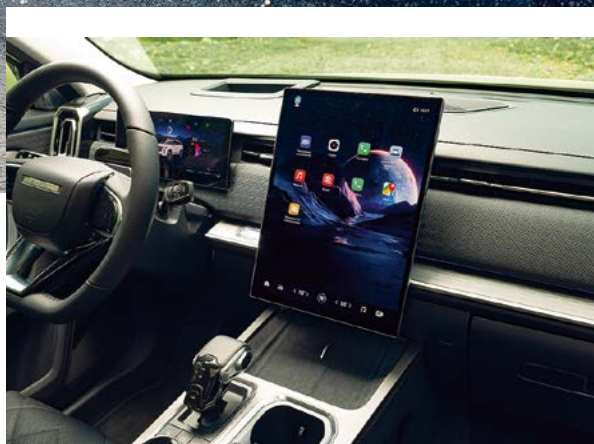
KAZAN YACHTING FESTIVAL
5–7 ИЮЛЯ

KRASNOYARSK BOAT SHOW
23–25 АВГУСТА

**NIZHNY NOVGOROD
YACHTING FESTIVAL**
30–31 АВГУСТА

**ST. PETERSBURG
INTERNATIONAL BOAT SHOW**
6–8 СЕНТЯБРЯ

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ · YMAG.MEDIA
+7 (921) 973 8712 · +7 (903) 729 9740
BOATSHOWRUSSIA@YMAG.MEDIA



«ДЖЕЙКУ» В ГОРАХ Кавказа

О появлении в России нового бренда JAECOO китайского автомобильного гиганта Chery мы писали в прошлом выпуске журнала. Осенью на нашем рынке начались продажи первого кроссовера JAECOO J7, довольно массивного внешне и очень хорошо оснащенного как в техническом плане, так и с точки зрения комфорта водителя и пассажиров в салоне.

На что способен новый автомобиль, проверили участники тест-драйва, который прошел по живописным дорогам Чечни, Ингушетии и Северной Осетии. Серпантин и грунтовки Кавказа — прекрасная возможность испытать внедорожник в деле и одновременно насладиться яркими красками осени в горах.

Автомобиль неплохо держит дорогу и демонстрирует нейтральную управляемость. Отлично проявили себя и тормоза, достаточно жесткие, зато позволяющие легче дозировать замедление. Очень пригодилась возможность выбирать ходовой режим: экономичный, стандартный, спортивный, внедорожный, а также «Снег», «Песок», «Грязь». Не все участки пути (например, затяжной подъем) дались JAECOO J7 легко. Участники пробега признаются, что «Джейку» пока не может полноценно конкурировать с отечественными «буханками», для которых горные ландшафты — привычная среда обитания. Однако представители производителя заверили, что в кратчайшие сроки проанализируют работу трансмиссии и внесут в ее алгоритмы необходимые коррективы. Собственно, для этих целей и устраивают тест-драйвы: обычная практика — получение обратной связи от пользователей.

НОВЫЙ РЕСТОРАН
ЮЖНОЙ КУХНИ

LAMB

ДРУЗЬЯ | ВИНО | ЕДА

RESTAURANT GROUP
Stroganoff

КОННОГВАРДЕЙСКИЙ БУЛЬВАР, 4 / +7 931 981-11-51

STROGANOFFGROUP.RU

-10% НА ВСЕ МЕНЮ*

* ДЕЙСТВУЕТ ДО 01.02.2024 ПРИ ПРЕДЪЯВЛЕНИИ ФОТО ДАННОЙ РЕКЛАМЫ. НЕ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ НА БЛЮДА ПО АКЦИИ.

РЕКЛАМА
*ЛАМБ



КУХНЯ в хороших РУКАХ

В самом сердце Марракеша, одной из столиц древнего Марокко, в нескольких шагах от знаменитой площади Джамаа-эль-Фна расположен отель Royal Mansour Marrakech, утопающий в зелени пальм и апельсиновых деревьев. С ноября здесь работает французская brasserie La Grande Brasserie под руководством шеф-повара Элен Дарроз, обладательницы шести звезд Мишлен. Элен — потомственный повар в четвертом поколении: талант создавать вкусные и красивые блюда проявился у нее еще в детстве. Говорят, Элен готовит так, как любит: со страстью и искренне, с уважением к терруару и истории мест, где она работает. Кухня нового заведения довольно проста, а в основе всех блюд — свежие овощи, фрукты и травы, собранные на собственном огороде и в саду Royal Mansour. Рыбу, баранину и морепродукты Элен Дарроз лично выбирает из предложений лучших локальных поставщиков. По воскресеньям в ресторане подают жареного цыпленка. Эта знаменитая французская традиция напоминает Элен о ее детстве, проведенном во Франции, когда бабушка готовила обед для всей семьи.

Концепция La Grande Brasserie вдохновлена знаменитыми парижскими бистро и роскошными восточными интерьерами Royal Mansour. Здесь и атмосфера соответствующая, и сервировка под стать: нарезка, фламбирование блюд, тележки с хлебом и даже с домашним мороженым. А кроме мороженого, на десерт можно попробовать мильфей, профитроли и фирменное блюдо от Элен Дарроз под названием «Арманьяк Баба».

В конце 2023 года в отеле Royal Mansour откроется еще один ресторан, в котором Элен Дарроз виртуозно приправит западную кухню марокканской аутентичностью.



МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА КАТЕРОВ И ЯХТ

INTERNATIONAL EXHIBITION
OF BOATS AND YACHTS

February 29 - March 3 / Moscow, Crocus Expo

29 февраля - 3 марта 2024



Москва, Крокус Экспо

Катера и сопутствующая техника Boats and associated equipment

Парусный спорт Sailing sport **Отдых на воде** On-water entertainment

Оборудование Equipment **Чартер** Charter **Пляжный мир** Beach world

Все для рыбалки Everything for fishing **Услуги** Services

www.mosboatshow.ru



Организатор / Organizer:
Крокус Экспо
Международный выставочный центр

ufi
Approved
Event

IR
Expo Rating

6+

ВСТРЕТИЛИСЬ, ПОГОВОРИЛИ

**Антон Черкасов-Нисман,
яхтенный журналист**



В декабре в Дубае прошла очередная конференция по климату COP28, где постановили втрое увеличить производство возобновляемой энергии и удвоить средний мировой уровень повышения энергоэффективности к 2030 году. Дебаты между коалициями сторонников уменьшения и отказа от ископаемого топлива оказались настолько напряженными, что организаторам пришлось даже немного продлить конференцию. В итоге участники все же решили отказываться от использования нефти, угля и газа, а не просто снижать их долю, и даже согласовали соответствующую дорожную карту. Противникам такого курса Антониу Гутерриш, генеральный секретарь ООН, прямо сказал, что энергетический переход неизбежен, нравится им это или нет. Впрочем, нетрудно догадаться, что противники (читай — нефтегазовое лобби) вряд ли возьмут под козырек и бросятся снижать добычу ископаемых. Отсюда и шквал критики, к которому в общем-то уже все привыкли.

Но нас интересует другое: что решили насчет судоходства? Проблемы морской отрасли на COP28 традиционно остаются на втором плане, и если бы не усилия ее ключевых представителей, то про их трудности могли бы вообще не вспомнить. Недостатка в прогнозах и сценариях декарбонизации мирового флота нет. Аналитические отчеты регулярно выпускают DNV GL, Lloyds, IMO, UNCTAD и многие другие. Эти документы позволяют сориентироваться в обстановке, особенно тем, у кого нет ресурсов на собственные исследования, и, что важно, дают пищу для размышлений правительствам. Ведь когда-то все-таки придется решать, куда идти, постояв на распутии.

В конференции активно участвовала Международная морская организация. Среди прочих тем обсуждали будущее IMO и ее значение для координирования процессов на уровне государств. Судя по всему, роль организации будет возрастать — особенно как посредника между морской индустрией и другими отраслями. Вообще, ситуация складывается парадоксальная: коммерческий флот, кровеносная система мировой экономики, обеспечивает четыре пятых всего объема грузоперевозок, и при этом на него приходится лишь 3% выбросов парниковых газов. Лобби у него откровенно слабое,

и соответствующие министры порой даже не могут попасть на COP в составе национальных делегаций, поскольку приоритет отдается министрам энергетики и окружающей среды. Чтобы переломить эту ситуацию, IMO надеется преуспеть в борьбе с фрагментацией морского сектора, которому предстоит нелегкая борьба, например, за свой «кусочек» альтернативного топлива. Ведь одно дело говорить о важности энергетического перехода на высоких трибунах, а другое — заключить выгодные фьючерсные контракты на многолетнюю поставку нужных объемов биотоплива при дефиците и волатильных ценах на сырье.

Удивляет еще и вот что. Не так давно к нормотворческим инициативам IMO в индустрии относились крайне настороженно, видя в них угрозу бизнесу. Однако теперь настроения изменились, и от организации наоборот ждут новых продуманных директив, которые добавят определенности. Так, генеральные директора крупнейших морских коммерческих перевозчиков планировали на COP28 согласовать с IMO дату, после которой нельзя будет закладывать новые суда, использующие исключительно ископаемое топливо. Согласитесь, задача не из простых.

В рамках принятой в 2022 году инициативы Green Shipping Challenge на COP28 анонсировали и продемонстрировали ряд заметных проектов. Среди них альянс ZEMBA (Zero-Emission Maritime Buyers Alliance), куда входят глобальные производители и торговцы вроде Amazon, Unilever, Ikea, Philips и Nestle; хаб по импорту «зеленого» водорода в портах Антверпена и Брюгге; суда на аммиаке, с жесткими парусами и роторными ветряными движителями. При этом в индустрии понимают, что без вовлеченности в декарбонизацию людей на всех уровнях путь к цели будет тяжелым и долгим. А значит, предстоит постепенно обучить почти два миллиона действующих моряков работать с новыми энергетическими и пропульсивными системами. Если сделать это грамотно, вполне возможно, что у морской индустрии появится сильное низовое лобби, ведь кто, как не моряки, видит, что происходит с океаном. **YMAG**

ВЫБИРАЕМ ЛУЧШИЕ КАТЕРА И ЯХТЫ РОССИИ ВМЕСТЕ!

Журнал Y Magazine представляет первую национальную премию «Лодка года»: выбор экспертного жюри, блогеров и посетителей выставок в Самаре, Владивостоке, Москве, Казани, Красноярске, Нижнем Новгороде и Санкт-Петербурге.



ЛОДКА ГОДА

Y MAGAZINE

Идет прием заявок. Объявление номинантов состоится в мае на Samara Boat Show 2024. Церемония награждения пройдет на St. Petersburg International Boat Show в сентябре 2024 года. Следите за новостями на umag.media, на страницах Y Magazine и в социальных сетях. Заявки принимаются до 31.03.2024. Подробности: +7 921 973 87 12, Дмитрий Макаров

ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ НА ЗИМУ



**Михаил Кулик,
юрист, руководитель школы
судовождения «Кормщик»**

Навигация маломерных судов завершилась практически во всех регионах страны. Подводя ее итоги, министр по чрезвычайным ситуациям сообщил о более чем 30000 выявленных инспекторами ГИМС случаях нарушения правил обеспечения безопасности пассажиров и около 270 происшествиях, в которых погибли или серьезно травмированы люди. Для сравнения, в России зарегистрировано более 53 млн автомобилей и около 1 млн маломерных судов. Но, как оказалось, отношение числа происшествий к количеству транспортных средств и тут и там примерно одинаковое. Единственное различие в том, что в дорожных происшествиях чаще гибнут пешеходы и пассажиры «невиновных» автомобилей, а на воде — наоборот, преимущественно страдают сами нарушители правил и их гости.

Причин подобных правонарушений, повлекших смерть или травмы людей, всего три: управление маломерным судном в состоянии алкогольного опьянения, несоблюдение правил плавания и отсутствие спасательных жилетов у судоводителей и пассажиров. Зачастую трагедии случаются по всем трем причинам одновременно.

Если с «пьяным» судовождением все очевидно, и не имеет смысла останавливаться на этом подробно, то с двумя другими факторами следует разобраться.

Нарушение правил плавания. Подавляющее большинство происшествий, вызванных этой причиной, — наезд на купающихся или столкновение с другими судами. Виновники не знают или не соблюдают запрет движения и ограничение скорости вблизи зон организованного или стихийного купания людей. При этом всего-то нужно помнить, что в соответствии с Правилами пользования маломерными судами (утверждены Приказом МЧС № 487 от 06.07.2020) запрещено заходить под мотором или парусом и маневрировать на акваториях пляжей и других мест массового отдыха населения на водных объектах, а также осуществлять буксировку раз-

личных устройств или приближаться на гидроциклах ближе чем на 50 м к обозначенным границам заплыва на пляжах и в других местах купания.

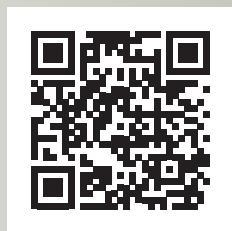
Если говорить о столкновениях маломерных судов, в которых гибнут или страдают люди, тут еще проще. В соответствии с теми же Правилами, при опасном сближении каждый из судоводителей обязан изменить курс вправо, а при пересечении курсов уступает тот, у которого «помеха справа». Эти нехитрые требования знает каждый автомобилист, но, выходя на своей лодке на воду, многие почему-то о них забывают.

Нарушения правил обеспечения безопасности судоводителей и пассажиров. Тут главное словосочетание — спасательный жилет! Из более полутора сотен утонувших в 2023 году ни на одном жилета не было! Взрослым людям надо объяснить, почему спасательный жилет спасает жизнь? Прямой перевод англоязычного термина life vest — жилет жизни!

И еще одна форма несоблюдения правил безопасности — опасное маневрирование. Это не только крутые виражи, которые закладывает судоводитель, чтобы показать свою лихость, позабавить пассажиров или одарить их адреналином. Такие происшествия — от вылета на каменистый берег или столкновения с опорой моста до наезда на гидроциклистов и опрокидывания судна на циркуляции — в настораживающем количестве в нынешнем году зафиксированы в Дагестане и Ростовской области, Сибири и Санкт-Петербурге.

Если подвести итог, можно однозначно утверждать, что общими для всех перечисленных происшествий причинами являются незнание/несоблюдение правил плавания и пользования маломерными судами, необоснованная самоуверенность и нежелание считать маломерное судно таким же источником повышенной опасности, как и любое другое транспортное средство. Будьте внимательны на воде, и удачи вам в следующем сезоне! **Y MAG**

ЕМУ НУЖЕН ДОМ,
НО ЯХТА ТОЖЕ
ПОДОЙДЕТ



ПОЛЯНКА

приют для животных

+7 (961) 807 8184

ЧУК, 3 ГОДА



BOOT DÜSSELDORF — НАЧАЛО СЕЗОНА

Те яхтсмены, чья активность на воде имеет сезонный перерыв, понимают, что к летней навигации (как и к консервации лодки на зиму) готовиться надо загодя. Вот поэтому яхтенную выставку в Дюссельдорфе «водоплавающий» народ воспринимает как преддверие следующего сезона.

Текст: **Петр Шестаков**

Фото: **boot Düsseldorf, Princess Yachts, Botnia Marin, Hanse Yachts, Invictus, Fairline, Windy Boats**

55-я boot Düsseldorf будет развернута на площади 22 га с 20 по 28 января 2024 года. Участие в шоу планирует большинство лидеров отрасли; собираются вернуться бренды, которые в 2023 году, первом после всемирной пандемии, по тем или иным причинам взяли тайм-аут.



КАК СОРИЕНТИРОВАТЬСЯ

По своей концепции boot Düsseldorf — это выставка не только всевозможных лодок, но и всего-всего, что связано с отдыхом на воде: различного оборудования, в том числе навигационного, аксессуаров, предложений по водному туризму, дайвингу и чартеру, яхтенной одежды. В этом обзоре мы ограничимся информацией по залам, где в основном будут представлены лодки и лодочное оборудование.

- ▶ **Зал № 1.** Здесь намечается парад моторных лодок длиной до 20 м таких известных брендов, как Bavaria, Beneteau, Delphia, Elling, Linssen, Sealine и др. Впервые покажут лодки бразильской марки Schaefer.
- ▶ **Зал № 3.** Это территория тендеров, в том числе RIB'ов с подвесными моторами. В зале будут представлены продукты Bayliner, Boston Whaler, Honda, Karnic Powerboats, Mercury, Quicksilver, Sea Ray, Suzuki, Tohatsu и Yamaha.
- ▶ **Зал № 4.** Традиционно он является центром скандинавского судостроения, а также инновационных лодок с альтернативными силовыми установками. На этот раз среди других будут представлены Ахорат (совместно с программой Brabus Marine), Finnmaster, Frydenbø Boats, Linex Boat, Nimbus, Botnia Marin, Quarken Boats, Ruban Bleu, Sargo, Sarl Cobalt, Saxdor, Lekker Boats, Valkama, X Shore и XO Boats.
- ▶ **Зал № 5.** В зале с условным названием Superboats выставят лучшие образцы этого класса таких брендов, как Boesch, Pardo, Capelli, De Antonio, Fjord, Frauscher, Awake, Nerea, Rand, Sacs TecnoRib, Seven Seas Yachts, Jeanneau DB, Stratos Yachts, Wellcraft и Windy.
- ▶ **Зал № 6.** Как известно, это территория суперяхт. Здесь на время «отдадут якорь» люксовые моторные яхты длиной до 35 м. В уникальном концентрированном формате будут представлены такие известные производители, как Absolute, Azimut, Bluegame, Cranchi, Fairline, Ferretti, Pearl, Princess, Sirena, Sunseeker, Wally и др.
- ▶ **Зал № 7а.** Но есть и еще более крупные яхты, которые не помещаются в залах boot Düsseldorf. Такие предложения в виде моделей, буклетов и виртуальных обзоров здесь сделают компании Drettmann, Judel/Vrolijk, Lazzara Yachts, Silent Yachts, Sunreef, Whisper Power и др.
- ▶ **Зал № 9.** Здесь можно будет увидеть еще надувные лодки и RIB'ы от таких производителей, как Henshaw Inflatables, Italboats, Lomac, Nautica, Northstar, Pischel, Bootsbau, Tiger Marine, Whaly Boats, Williams Jet Tenders, а также Zodiac и Bombard.
- ▶ **Залы № 10 и 11.** В них будут демонстрировать новейшие технологии, двигатели, электрические системы, опреснители, отопление и кондиционирование воздуха, всевозможное палубное оборудование. В выставке примут участие такие известные компании, как Yanmar, Volvo Penta, Huracan Marine, Torqeedo, Dometic и Drinkwaard.
- ▶ **Залы № 15 и 16.** Тематика этих залов — парусники в широком ассортименте: от швертботов до яхт длиной 70 футов. Представлены такие производители, как Hanse Yachts, X Yachts, Bavaria, Beneteau, Contest, Dufour, Elan, Grand Soleil, Hallberg-Rassy, Jeanneau, Nautor Swan, Oyster, Saffier, Solaris и др. А экспозиция Multihull Village познакомит посетителей с комфортабельными парусными и моторными катамаранами.



ПРЕМЬЕРЫ

К большому удивлению редакции Y Magazine, в декабре, когда готовился этот выпуск журнала, полной информации об ожидаемых мировых премьерях яхт на *boot Düsseldorf 2024* еще не было. Могло сложиться впечатление, что верфи почти не готовят новинок для первой значительной выставки нового года. Однако некоторые сведения о премьерных лодках все же собрать удалось.



PRINCESS S80

Британская Princess Yachts, как всегда, представит солидную экспозицию новых моделей своих прогулочных яхт. Среди них ожидается мировая премьера Princess S80, которая придет на смену S78 и станет флагманом линейки S Class со спортбриджем.

Дизайн-студия верфи в партнерстве с дизайнерским домом Pininfarina (Италия) выстроила изящный силуэт яхты с пластичными линиями и невысокой аркой над хорошо оборудованной верхней палубой с рулевой консолью в диаметральной плоскости. Протяженное тонированное остекление корпуса заостряется в носу, зрительно усиливая динамичность силуэта. Одним из неожиданных компоновочных решений в кокпите стал центральный проход

на опускаемую транцевую платформу. Под лежаком правого борта оборудован гараж для тендера Williams SportJet 435.

В салоне есть зона гостиной с диванами и пост управления; его можно скрыть за легкой переборкой или оставить открытым, если за штурвалом постоянно сам владелец. Важные функциональные детали — дверь с пантографом на палубу (правый борт) и опциональная сдвижная панель наверху.

Кают на борту четыре, все с туалетными комнатами, кондиционированием воздуха и открывающимися иллюминаторами. В каюту владельца из салона ведет отдельный трап.

В моторном отсеке Princess S80 могут стоять два MAN V12-1900 по 1900 л.с. (гребные валы), дающих предельную скорость 31–33 узла, или два MAN V12-2000 по 2000 л.с., с которыми скорость достигает 34 узлов.

Длина
25,42 м

Ширина
6,06 м

Осадка
1,78 м

Водоизмещение
66,8 т

Мощность
3800/4000 л.с.

Каюты
4 + 1 (экипаж)

BOTNIA TARGA 41

Компания Botnia Marin (Финляндия), выпускающая морские «внедорожники» Targa, покажет новую модель Targa 41, которая займет место в линейке между Targa 37 и Targa 44. У новой лодки узнаваемая архитектура: высокие борт и надстройка с большой площадью остекления, кокпиты в носу и корме, флайбридж с наружным (вторым) постом управления. Функциональная планировка предусматривает немало удобств (помимо дверей из салона на оба борта). Палуба в корме позволяет расположиться там для отдыха или ланча, а сдвижные двери в салон, где основная обеденная зона и камбуз, сделаны более широкими. Внизу обустроена просторная кормовая каюта с большим окном; еще одна каюта есть в носу (обе с туалетными комнатами).

В качестве моторной установки Botnia Marin предлагает различные варианты дизелей Volvo Penta — от сдвоенных D6-400 по 400 л.с. с угловой колонкой на транце до пары IPS650 по 480 л.с. с днищевой поворотной колонкой. Максимальная скорость мореходной лодки с корпусом из стеклопластика 42 узла. Для снижения шума от двигателей у нового проекта изменена планировка моторного отсека.



Длина
15,42 м
Ширина
4,85 м
Осадка
1,80/2,15 м
Водоизмещение
21,2 т
Каюты
2/3
Площадь парусности
до 156 кв. м

MOODY DS48

Новая модель из новаторской линейки Moody Decksaloon, разработанная Hanse Yachts в сотрудничестве с командой Dixon Yacht Design, демонстрирует выгодное сочетание объема корпуса, ходовых качеств и удобства управления парусной яхтой. Палуба walkaround обнесена высоким релингом из нержавеющей стали. На фордеке имеется большая площадка «солярий», которую можно трансформировать в обеденную зону.

В кокпите стоят два просторных дивана со складными столиками. Рулевые пьедесталы у транца по бортам обеспечивают прекрасный обзор и полный контроль над яхтой. Под палубой, за платформой для купания, которую образует откидывающийся транец, находится гараж для надувной динги.

В просторном салоне с большой площадью остекления (он на одном уровне с кокпитом) обустроена гостиная с диваном; здесь же видишь угловой камбуз и дополнительный пост управления. На палубе кают, в носу, оборудованы мастер-апартаменты с островной кроватью, ванной комнатой и отдельным душем. На борту еще две гостевые каюты; каюту на левом борту можно использовать как техническое помещение со стиральной машиной.

У Moody DS48 спортивный рангоут с мачтой высотой 24,09 м (над ВЛ), снабженной тремя парами краспиц. Помимо парусов, есть стационарный двигатель мощностью 110/150 л.с. Уверенное маневрирование в узкостях обеспечивают носовая подрулька (импеллер в тоннеле, стандарт) и выдвижное устройство в корме (опция). Для повышения автономности яхты крыша надстройки может быть покрыта солнечными панелями.



Длина
13,80 м
Ширина
4,00 м
Осадка
1,10 м
Водоизмещение
10 т
Запас топлива
1500 л
Мощность
800-960 л.с.
Спальные места
5
Категория RCD
«В»

INVICTUS TT420

В прошлом году в Дюссельдорфе дебютировала итальянская открытая лодка Invictus TT420 (дизайнер — Кристиан Гранде). Она напоминает старшую модель бренда Invictus TT460 весьма своеобразным форштевнем и плавным переходом линии ветрового стекла в карбоновый хардтоп. Новая версия с добавлением индекса «S» в названии — это во многом такая же конструкция с просторным кокпитом на палубе walkaround, динеттой за креслами у поста управления и большим «солярием» в корме. Внизу в носу Кристиан Гранде спроектировал довольно высокую гостиную-каюту с V-образным расположением диванов (разворачиваясь, они соединяются) и вторую каюту с отдельными койками. Есть и галюн с отдельным душем.

Но принципиальным отличием модели S является тип моторной установки: прежде это были два Volvo Penta D6 по 440 л.с. с угловой колонкой, а теперь верфь перешла к варианту с тремя подвесными Yamaha по 450 л.с. Помимо существенного увеличения мощности и, соответственно, скорости, это позволило организовать на месте моторного отсека «склад» водных «игрушек» или гараж для тендера длиной 2,1 м.



Длина
13,60 м
Ширина
4,15 м
Запас топлива
1280 л
Мощность ПМ
3 × 450 л.с.
Каюты
2



Длина
11,99 м

Ширина
3,97 м

Осадка
1,13 м

Мощность
680/760 л.с.

Спальные места
4/5

Категория RCD
«В»

FAIRLINE TARGA 40

Пополнение семейства Targa — лодка со смелым дизайном экстерьера в спортивном стиле. Для модели характерны большое обитаемое пространство на борту, обширное остекление корпуса и надстройки, наполняющее интерьер светом. Люк с электроприводом в крыше надстройки открывает салон для солнца и воздуха. На эффектной рулевой консоли стоят новейшие многофункциональные дисплеи Garmin, расширяющие возможности по управлению лодкой. На фордеке организован просторный «солярий»; особенности компоновки и конструкции кормовой части с шезлонгами — гараж для тендера, погружная транцевая платформа и откидной фальшборт (правый борт). Моторная установка — два Volvo Penta D6-340 или D6-380 с транцевыми поворотными колонками; максимальная скорость 36 узлов.

WINDY 29 HURACAN

Для создания проекта этого моторного круизера норвежская верфь Windy Boats пригласила известную студию Espen Øino International. В итоге получилась открытая спортивная лодка с кокпитом, где стоят диван, кресла и есть кормовой лежак-«солярий»; рулевая консоль по правому борту. В носу, под вторым лежаком, обустроена каюта с небольшим камбузом и гальюном.

Интерьеры Windy 29 Huracan разработала студия Design Unlimited (Великобритания); ранее предложенный ею стиль был реализован на модели W40 Camira.

У премьерной лодки характерный для бренда Windy килеватый корпус «глубокое V», отформованный из стеклопластика по технологии вакуумной инфузии. Эта универсальная модель может быть оснащена дизельным двигателем Volvo Penta D-440 DPI, Yanmar 8LV-370Z (тоже дизель) или бензиновым Volvo Penta V8430-CE (все с угловой колонкой). Максимальная скорость 45–50 узлов.

Длина
9,10 м

Ширина
2,70 м

Осадка
1,00 м

Водоизмещение
3,45 т

Запас топлива
400 л

Мощность
740/880 л.с.

Категория RCD
«С»



СОБЫТИЯ

По давно заведенной традиции во время boot Düsseldorf проходит церемония награждения в конкурсах European Powerboat of the Year и European Yacht of the Year. Победителей объявят 20 января 2024 года, во время вечеринки Flagship Night. Кроме того, 23 января состоится награждение победителей конкурса Motor Boat Awards, который проводит британский журнал Motor Boat & Yachting.

Пожелаем boot Düsseldorf 2024 яркого начала и успешного завершения. А еще — чтобы эта выставка с порядковым номером «55» получила пятерку за посещаемость и пятерку — за пользу для экспонентов и заинтересованность со стороны посетителей. **Y MAG**

СУТЬ ЭЛЕГАНТНОСТИ

Основательница одноименного бренда Паола Ленти очень хорошо знает, какой должна быть мебель для яхт. Кресла, диваны, лежаки и прочие объекты, придуманные ею, украшают лучшие образцы мирового флота частных яхт. Хотя сама Паола предпочтет сказать «наполняют», потому что она против украшения. Что такое чистый дизайн, какова его задача и почему состоялась коллаборация с яхтенным дизайнером Эспеном Ойно, госпожа Ленти рассказала нам на встрече в Монако.

Текст: **Мария Мошкина**

Фото: **Paola Lenti Srl, Серджио Кименти, Маурицио Натта**

Кухетка Elianto
и ее создательница
госпожа Паола Ленти

Как давно вы занимаетесь мебелью для яхт? Каким было начало этого совместного путешествия?

Наше, мое и моей компании, путешествие по индустрии судостроения началось практически одновременно с основанием бренда Paola Lenti — на заре 2000-х годов. Первым опытом было сотрудничество с верфью Sanlorenzo. Годы шли, и коллекции мебели Paola Lenti становились все популярнее у дизайнеров яхт по всему миру и у верфей. Мы стали постоянными партнерами таких компаний, как Azimut-Benetti, Ferretti Group, а также нескольких ведущих верфей Северной Европы.

Должна отметить, что за последние 15–20 лет очень сильно изменился ландшафт яхтенной индустрии. Сперва ее можно было охарактеризовать как «потребителя» традиционной, классической мебели. Затем произошла революция, причем в самой эстетике, в концепции организации жилого пространства на борту. Слияние дизайна наземных резиденций и интерьеров яхт привело к тому, что они теперь практически ничем не отличаются друг от друга. Причем совершенно неважно, какого размера яхта: нынешний подход к дизайну яхтенного интерьера превращает его во второй дом по уровню комфорта.

Знаковым явлением в яхтенном дизайне последних лет стала интеграция открытых пространств и закрытых помещений. Нас это привело к созданию материала Rore — высокотехнологичного, устойчивого к воздействию самой агрессивной среды. Этот материал в виде шнура, из которого мы плетем и ткань, и саму мебель, сыграл решающую роль в запуске коллекций Paola Lenti для веранд, террас и яхт.



Стул из коллекции Carpi. Такие можно часто увидеть на борту яхт, в садах и у бассейнов частных резиденций



Кресла Sabrina из новой коллекции Paola Lenti

Шезлонг модели Carpi выполнен из высокотехнологичной ткани, которой не страшны ни морская вода, ни солнце



И все же, различаются ли яхтенная и домашняя мебель? Можно ли в салонах и каютах использовать ту же мебель, которой мы обставляем свои дома? Нужна ли для мебели, которую планируется использовать на открытых палубах, особая защита от солнца и влаги, большая, чем для садовой мебели?

С точки зрения производства — ничем не различаются. Все коллекции мебели Paola Lenti для наружных пространств очень серьезно тестируются, чтобы мы могли быть уверены, что они переживут и грозу, и палящее солнце — любые самые жесткие погодные условия.

С точки зрения дизайна это все-таки два разных мира. Мебель для яхт должна отвечать множеству требований. Однако философия бренда Paola Lenti остается неизменной: если это касается яхты, то и в каюте, и на флайбридже мы создаем ту же теплую и гостеприимную атмосферу, что и дома.

Гобелен Morpho. Ткань из переработанного сырья. Эта работа получила в 2023 году премии Good Design и NYCxDesign за экологичность

Умберто Кампана и его брат Фернандо — авангардисты мебельного дизайна

Создатели коллекции мебели и гобеленов Metamorfosi Паола Ленти и Умберто Кампана



Умберто Кампана рисует эскизы будущих предметов из коллекции Metamorfoosi для бренда Paola Lenti



Рисунки дизайнера, как и мебель из коллекции, выставлялись на салоне Art Basel Miami Beach в 2022 году

Насколько часто вы черпаете вдохновение у ваших постоянных клиентов? Делитесь ли вы с ними своими идеями? Можете ли создать предмет мебели на заказ?

Я постоянно нахожусь в диалоге и тесном взаимодействии с нашими клиентами. Это позволяет лучше понимать их вкусы и подстраивать под них технологические решения. В работе с «яхтенными» клиентами кастомизация — краеугольный камень. Мебель Paola Lenti может быть уникальной с точки зрения формы, функций и цвета. Прекрасный пример — кресло Sabrina, которое мы представили на Monaco Yacht Show в минувшем сентябре. Его пропорции разрабатывались исходя из нужд и запросов, которые мы часто получаем от дизайнеров яхтенных интерьеров. А само кресло родилось из необходимости создать особую атмосферу во время продолжительных ужинов или деловых встреч на борту.

За последние несколько лет мы видели множество примеров скандинавского стиля в дизайне яхтенных интерьеров. В чем, на ваш взгляд, секрет его популярности?

Я обычно стараюсь говорить только за себя, поэтому отмечу: мне кажется, что ключ к успеху скандинавского стиля — в минимализме. Я всегда была уверена, что чистота формы — залог элегантности, то, что делает вещь (и мебель в том числе) шедевром на все времена.

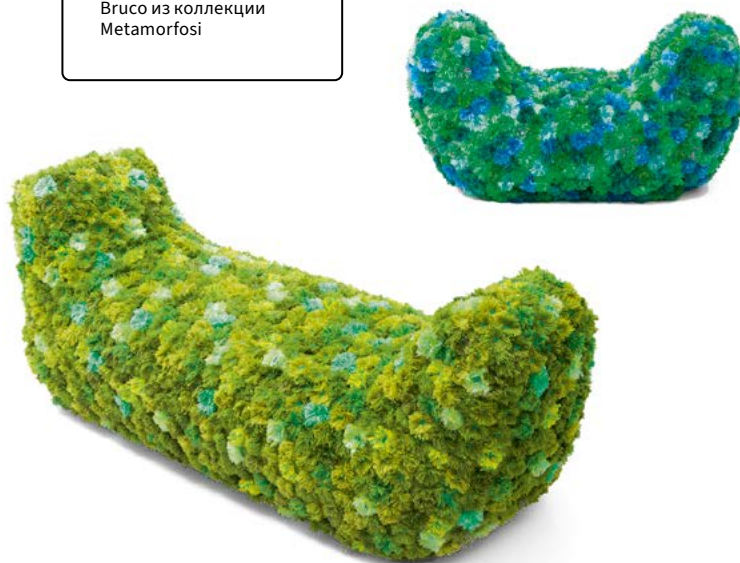
К слову о шедеврах: сегодня мы видим предметы мебели практически в каждом музее современного искусства. Вы тоже считаете, что некоторые из них можно назвать произведениями искусства?

Лично я каждый предмет мебели под брендом Paola Lenti рассматриваю как произведение искусства, хотя бы небольшое. Высокотехнологичные материалы и ткани — это лишь одна сторона нашей работы. А с другой, мебель Paola Lenti — это результат ручного труда мастеров самого высокого класса, которые каждую созданную ими вещь наделяют душой. Мы сотрудничаем с ремесленниками и художниками со всей Италии. Именно они позволяют нам выпускать такую разную мебель и аксессуары. Например, керамист Николо Моралес или мастер по работе со стеклом и лавовым камнем Марелла Феррера создают своими руками произведения искусства, придающие нашей продукции особенный характер.

Или коллекция *Metamorfosi*, которую в Paola Lenti разработали совместно с Фернандо и Умберто Кампана. Некоторые образцы мягкой мебели из нее уже успели поучаствовать в арт-ярмарках. Более того, эта коллаборация дала новую жизнь текстильному производству и производству мягкой мебели Paola Lenti: благодаря ей мы сумели придумать новые формы и виды отделки мебели. Модели диванов и кресел *Morpho*, *Centorea*, *Alicia* вдохновлены организмами, населяющими море и сушу, хотя каждый волен интерпретировать их, как ему угодно. Граница между подобными произведениями мебельщиков и произведениями искусства очень тонка. Такие предметы пробуждают у людей важную эмоцию — удивление — и вместе с тем помогают планете, поскольку создаем мы их из переработанных материалов.

Диван *Chromodoro*
из коллекции
Metamorfosi, воспевающей морскую и земную флору и фауну

Кушетка и пуф
Vraco из коллекции
Metamorfosi



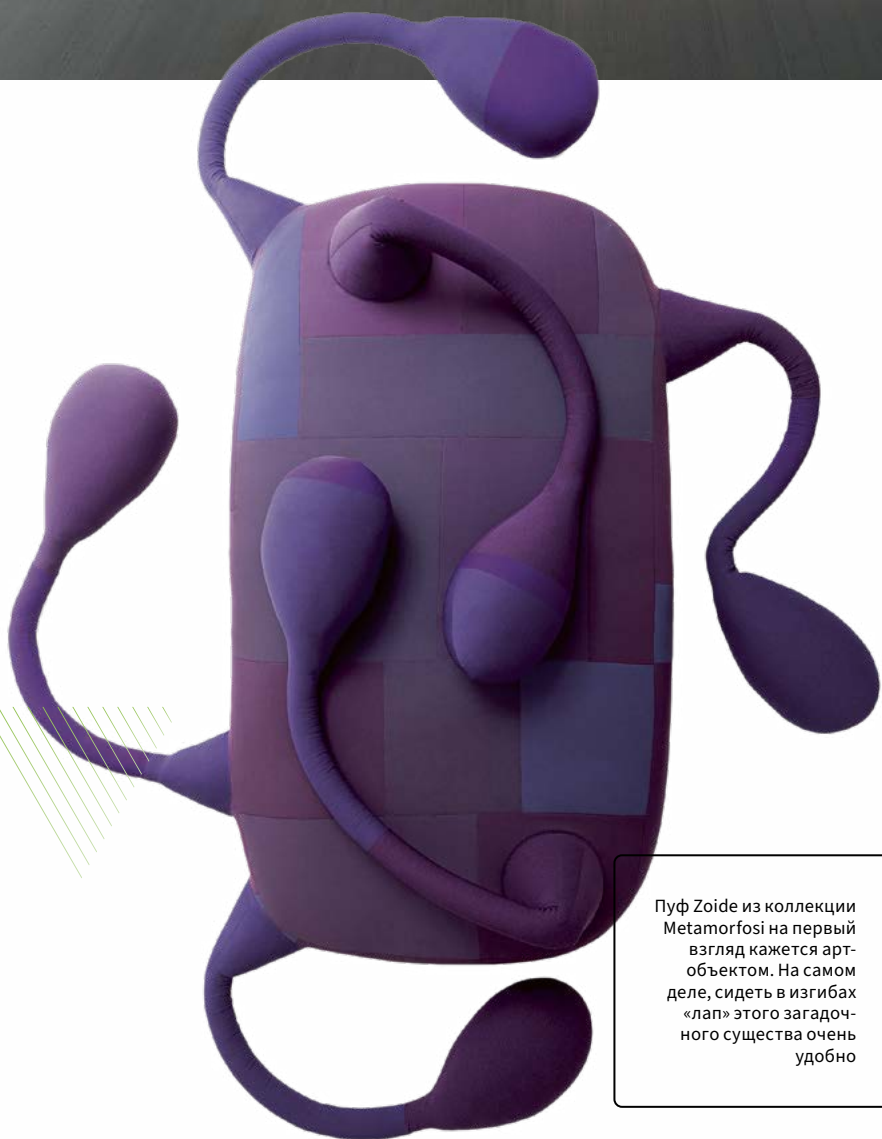
Какие советы вы можете дать по обстановке суперъяхты? Чего стоит избегать?

У меня лично сильное отвращение к излишнему украшательству. Когда я работаю над дизайном нового объекта, я фокусируюсь на нем самом, на его функции, стараюсь избегать ненужных элементов, декоративных приемов. Для меня жизненно важны и очень сильно взаимосвязаны два понятия: простота и баланс. Достичь гармонии между функциональностью и эстетикой — не такой уж большой подвиг для дизайнера, но он освобождает от часто меняющихся трендов. Также очень важны материалы. Их нужно выбирать, отталкиваясь от качества и эмоций, которые они вызывают. И нельзя забывать про подборку цветов. Я никогда не думаю о цвете применительно к конкретному продукту, скорее я смотрю на то, как цвет работает в контексте, пробуждает ли он приятные чувства. Цвет — это оболочка эмоции, а хорошее самочувствие связано с нашими эмоциями.





Диван Chromodoro можно моделировать по-новому каждый раз, когда вы им пользуетесь



Пуф Zoide из коллекции Metamorfosi на первый взгляд кажется арт-объектом. На самом деле, сидеть в изгибах «лап» этого загадочного существа очень удобно

Насколько тесно вы сотрудничаете с дизайнерами яхтенных интерьеров?

Теснее всего наша компания сотрудничает с верфями, хотя владельцы яхт и дизайнеры тоже участвуют в процессе, особенно когда мебель от Paola Lenti задает тон дизайн-проекту. Широкая гамма нашей продукции и способность создавать вещи под заказ обязывают нас постоянно находиться в процессе обмена мнениями с коллегами по проекту.

Расскажите подробнее о сотрудничестве Paola Lenti с Эспеном Ойно.

Сотрудничество с Эспеном Ойно для нашей компании — это естественное продолжение работы в судостроительной индустрии. Мы разделяем любовь к чистому функциональному дизайну и приверженность к охране окружающей среды, использованию переработанных и перерабатываемых материалов. Моя философия, как и философия Эспена, вдохновлена принципами дизайна вне времени. В нашем мире, который становится все сложнее для понимания, коллекция, которую мы презентовали на Monaco Yacht Show 2023, олицетворяет простоту и веру в то, что настоящая элегантность либо есть в сущности человека, либо ее нет. **Y MAG**



ОБАЯНИЕ АНТУРАЖА

Текст: **Михаил Романов**

Фото: **Гийом Плиссон**



Длина
60,00 м

Ширина
10,40 м

Осадка
3,40 м

Валовая
вместимость
830 рег. т

Запас топлива
124 000 л

Запас воды
25 400 л

Мощность
двигателей
2 × 1450 л.с.

Мощность
генераторов
2 × 250 кВт

Пассажиры
12 чел.

Экипаж
14 чел.

Классификация
Lloyd's Register
EMEA

Заголовок этой статьи о суперяхте Amels 60 *Entourage*, впервые представленной публике во время Monaco Yacht Show 2023, сложился из ее названия (*entourage*, англ. — антураж) и рабочего наименования проекта Project Witchcraft (*witchcraft*, англ. — обаяние). У английских слов есть и другие варианты перевода, но я остановился на этих как наиболее соответствующих впечатлению, которое яхта создает. По крайней мере у меня.

МОДИФИКАЦИЯ LIMITED EDITIONS

Моторная суперяхта Amels 60 *Entourage*, которую верфь передала заказчику в начале 2023 года, — второе судно линейки Amels 60 Limited Editions второго поколения. Первой была *Come Together*, получившая несколько престижных премий, в том числе The World Superyacht Awards 2023 и International Superyacht Society Awards 2023. Экстерьером обеих занимались дизайнеры студии Espen Öino International (Монако), однако между лодками немало различий, очевидных и не очень.

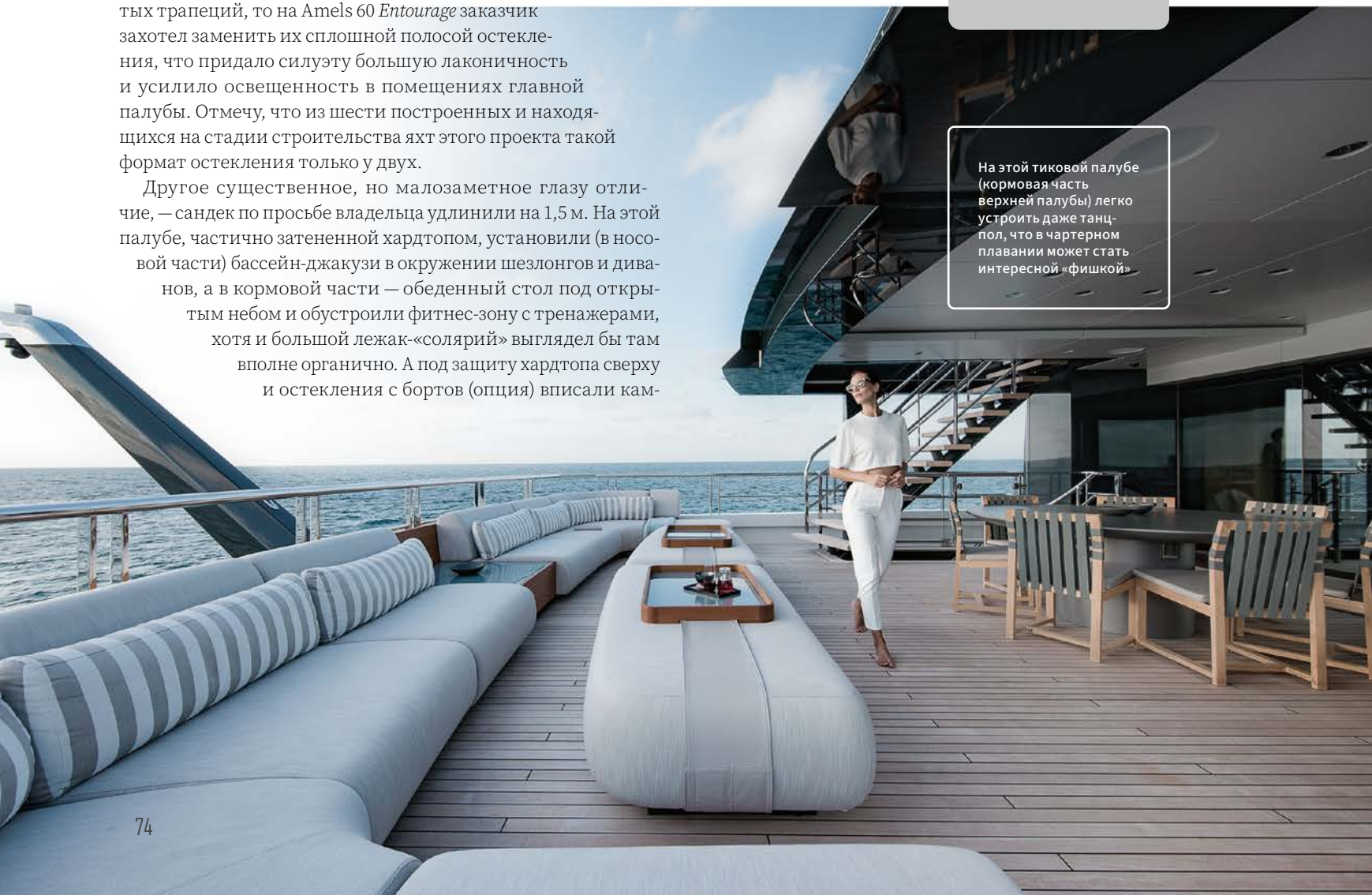
У конструкции с отличным визуальным балансом стального корпуса и слегка сдвинутой в корму надстройки из легкого сплава высокий (до верхней палубы) надводный борт, тянущийся от форштевня до мидель-шпангоута.

Если на борту *Come Together* красовались крупные окна в форме «прямых» и перевернутых трапеций, то на Amels 60 *Entourage* заказчик захотел заменить их сплошной полосой остекления, что придало силуэту большую лаконичность и усилило освещенность в помещениях главной палубы. Отмечу, что из шести построенных и находящихся на стадии строительства яхт этого проекта такой формат остекления только у двух.

Другое существенное, но малозаметное глазу отличие, — сандек по просьбе владельца удлинили на 1,5 м. На этой палубе, частично затененной хардтопом, установили (в носовой части) бассейн-джакузи в окружении шезлонгов и диванов, а в кормовой части — обеденный стол под открытым небом и обустроили фитнес-зону с тренажерами, хотя и большой лежак-«солярий» выглядел бы там вполне органично. А под защиту хардтопа сверху и остекления с бортов (опция) вписали кам-



В этом ракурсе (вид на корму) дизайн яхты от Эспена Ойно с таким форматом остекления напоминает большой коттедж, правда, на воде



На этой тиковой палубе (кормовая часть верхней палубы) легко устроить даже танцпол, что в чартерном плавании может стать интересной «фишкой»



Размеры сандека позволяют обустроить в носу вертолетную площадку touch & go, как это сделано на третьей яхте серии Amels 60



Обеденная зона на сандеке. Amels 60 Entourage хотя и считается серийной, но по объему изменений в базовом проекте является semi custom



Вот такой откидной балкон в мастер-каюте: хоть ныряй с него, хоть любуйся морским пейзажем

бузный модуль с оборудованием для барбекю, барную стойку и диванную группу для большой компании. По словам представителя Damen Yachting, эти решения для «оазиса солнца, воздуха и свободы» признаны удачными и будут реализованы на последующих яхтах серии.

В отличие от, наверное, большинства моторных яхт, на верхней палубе Amels 60 Entourage фордек — это чисто рабочая зона, отделенная от надстройки португальским мостиком. Помимо якорного и швартовного устройств, на этой открытой палубе разместили два тендера (28' Cobra Beachlander и спасательный 23' Cobra SOLAS) и два аквабайка. Для их спуска на воду и подъема предусмотрен мощный кран с длинной стрелой.

Открытая кормовая часть верхней палубы (она же — палуба мостика) выглядит почти пустой, если не брать в расчет диваны от борта до борта, пуфы и столик с «дачными» кре-

слами. Эту зону вполне можно использовать как танцпол, если такая надобность возникнет. И кокпит в кормовой части главной палубы, учитывая ширину корпуса яхты, не выглядит тесным, хотя там есть и диван на транце, и обеденный стол. А «пляжный клуб» под ним, у самой воды, — совсем просторная зона. Его внешняя часть с купальной платформой, открытая в корму и защищенная фальшбортом, позволяет поставить диваны или шезлонги под пляжными зонтами; там приятно загорать и удобно облачаться в снаряжение для дайвинга... О том, как «пляжный клуб» обустроен внутри, скажу дальше.

Заканчивая с экстерьером и внешними зонами яхты, отмечу, что дизайнеры на базе хорошо зарекомендовавшей себя технической платформы Amels 60 Limited Editions создали, по словам самого Эспена Ойно, ее удачную модификацию, яхту с оптимизированным дизайном, которая «выглядит прекрасно». Но давайте уже заглянем внутрь.



КОМПОНОВКА И ОФОРМЛЕНИЕ ПОМЕЩЕНИЙ

В надстройке на верхней палубе, в ее кормовой части, обустроена светлая (благодаря большим окнам) и уютная гостиная (скайлаунж), а в носу, где и положено, находится ходовая рубка, к которой примыкает капитанская каюта. Не вдаваясь в детальное описание рубки, этого храма современных технологий и новейших достижений электронного приборостроения, отмечу только отдельно стоящую позади длинной приборной панели с пятью мониторами консоль, на дисплее которой отображается состояние судовых систем и устройств.

На главной палубе находится большой салон с гостиной и неформальной столовой. И здесь огромные окна в пол дают много света. Дальше в нос расположены камбуз (левый борт) и гостевая каюта на двоих (правый борт). А в самом носу сделали апартаменты владельца — большое помещение со спальней, гостиной, гардеробной и двумя ванными



Вверху: салон
главной палубы
(вид в нос).

Внизу: интерьер
мастер-каюты
с откинутым
балконом, откры-
вающим широкий
проем с видом
на море



Огромная, от борта до борта, ванная комната при апартаментах владельца (слева видна спальная зона)

комнатами. Привлекательный момент — откидной балкон площадью 7 кв. м, находящийся не очень высоко над водой, так, что с него захочется прыгнуть, как с вышки, в море. А вот просто стоять или сидеть там следует с осторожностью: инженеры Damen Yachting, которые занимались технической частью проекта, почему-то не предусмотрели перил-ограждений.

Остальные четыре двухместные гостевые каюты с прекрасно оборудованными ванными комнатами в каждой занимают нижнюю палубу. Каюты расположены рядом с «пляжным клубом», и в этом большое удобство: чтобы пройти туда, не нужно подниматься на главную палубу. А «пляжный клуб» непременно будет манить не только возможностью искупаться или сесть в тендер для прогулки: там есть сауна, зона отдыха, фитнес-центр с телевизором для занятий на тренажерах. Там хранятся разнообразные водные «игрушки»: буксировщики Seabob, вейкборды, снаряжение для дайвинга. Кстати, попасть туда можно и с кормовой платформы через поднимающийся фрагмент транца.

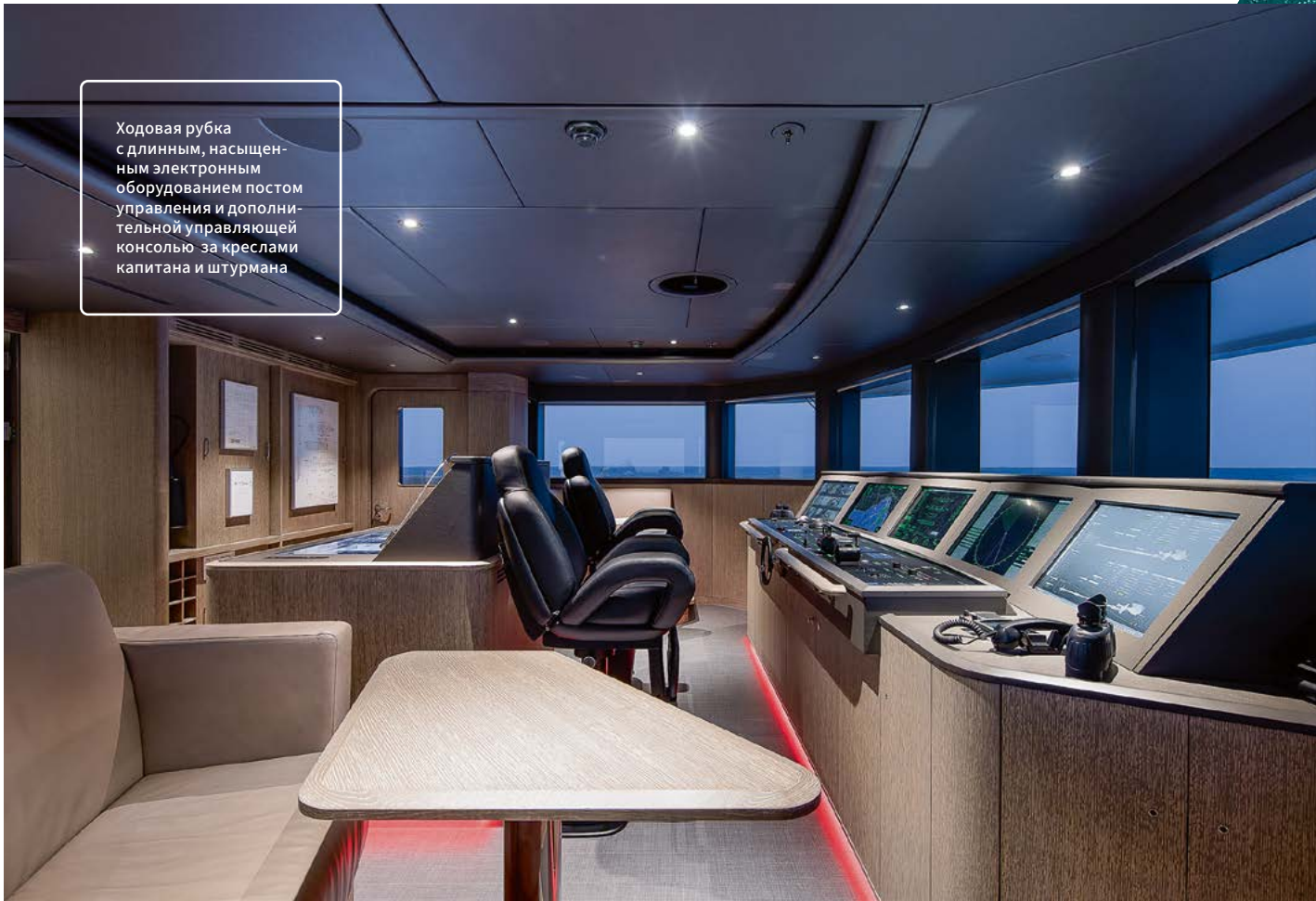
Для экипажа выделены помещения в носовой части корпуса. Это более просторная, чем в базовом проекте, жилая и хозяйственная зона с прачечной и увеличенные по сравнению с первым корпусом складские помещения.

У каждой яхты Amels 60 уникальные интерьеры. Верфь предусмотрела типовый вариант дизайна помещений, предложенный лондонской Studio Indigo. Но на первой и третьей яхтах серии интерьеры от Winch Design, а при создании Amels 60 *Entourage* заказчик обратился в дизайн-бюро Burdiflek из Торонто. Для канадцев, занимающихся

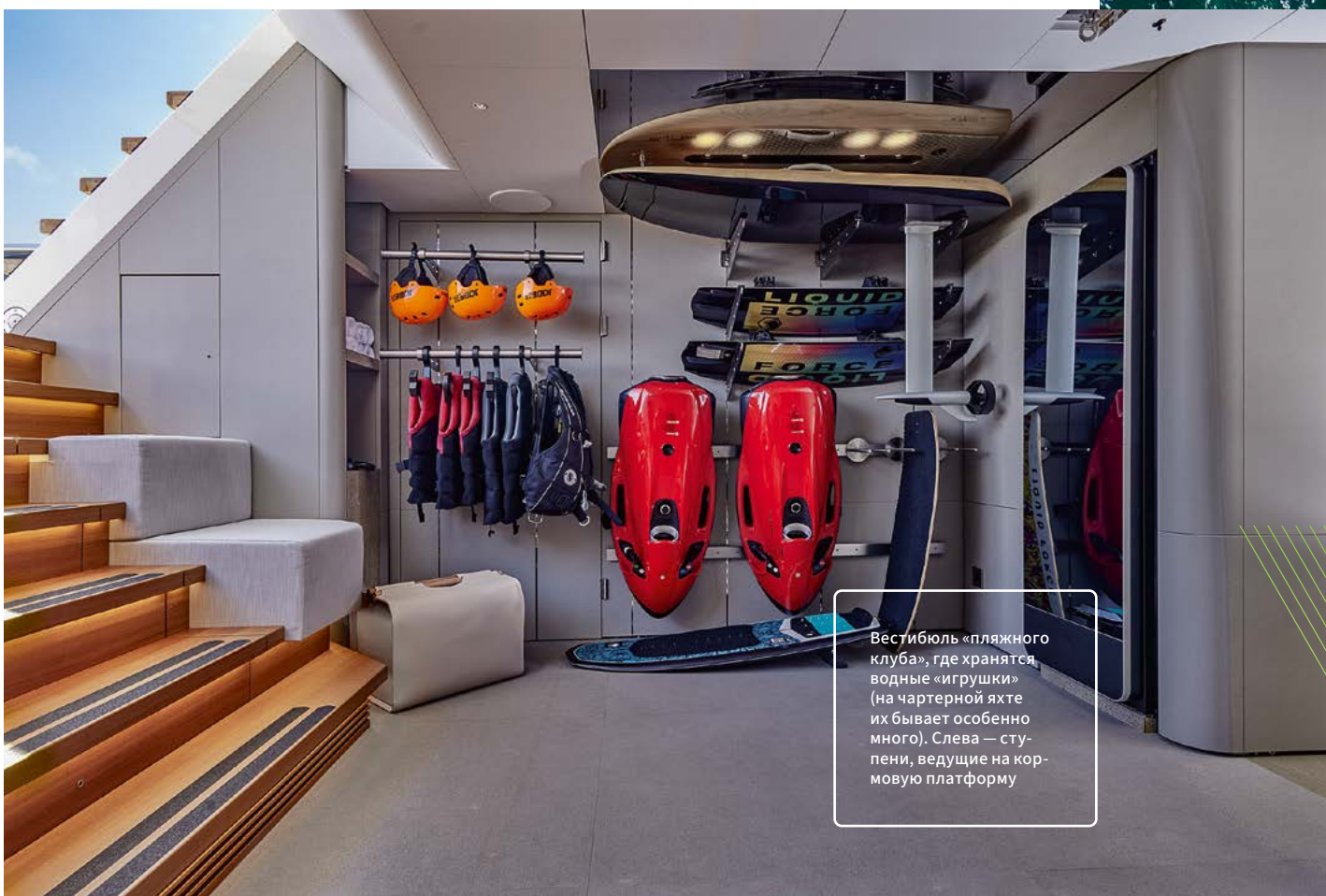
проектированием береговых объектов (отели, жилые дома, клубные и торговые помещения), это был первый подобный опыт. Лучше понять строгие требования заказчика, опытного яхтсмена, который точно знал, каким должен быть интерьер с учетом функционала, дизайнерам помогало тесное сотрудничество с его супругой, тоже дизайнером. Надо заметить, она сама занималась разработкой интерьера предыдущей яхты, тоже с названием *Entourage* (длина 47 м), которая в 2015 году получила International Yacht & Aviation Award именно за дизайн интерьера.

В итоге специалисты Burdiflek создали спокойный изящный интерьер с интересным современным декором. Одна из принятых ими концепций — по палубам должно быть легко передвигаться. Поэтому они расширили лестницы и сделали их более пологими. Изменили даже конструкцию центральной лестницы, проходящей через три палубы и обвивающей скульптурную металлическую инсталляцию — самый сложный элемент интерьера, впечатление от которого усиливает «умное» освещение. Кстати, освещение, преимущественно не прямое, дающее мягкий свет, тоже оказалось непростой задачей.

В интерьере Amels 60 *Entourage* с красивыми двухуровневыми потолками с полосной подсветкой применена древесина — выбеленный дуб, камень — в основном известняк из Италии, кожа и ковры ручной работы на паркетном полу. Для создания уникальной цветовой палитры было специально изготовлено 14 образцов шпона. Стильная мебель с интересным дизайном — диваны и пуфы мягкой округлой формы, столы, торшеры и др. — выполнены на заказ.



Ходовая рубка с длинным, насыщенным электронным оборудованием постом управления и дополнительной управляющей консолью за креслами капитана и штурмана



Вестибюль «пляжного клуба», где хранятся водные «игрушки» (на чартерной яхте их бывает особенно много). Слева — ступени, ведущие на кормовую платформу

АВАНГАРДНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ

Фордек на верхней палубе Amels 60 Entourage — это чисто рабочая зона

На борту в корме отчетливо видна надпись Hybrid, и проницательный читатель легко догадается, что это «намеком» на гибридную пропульсивную установку судна. Действительно, Amels 60 Entourage оснащена такой установкой, соответствующей требованиям IMO Tier III, которую на Damen Yachting расценивают как авангардную для яхт нового поколения. Она включает в себя два дизельных двигателя MTU 12V 2000 M72 по 1450 л.с. каждый, два дизельных генератора по 250 кВт и блок аккумуляторов повышенной емкости. Как сообщает Amels, такая установка позволяет яхте с корпусом, снабженным носовым бульбом, под дизелями развивать максимальную скорость 15,5 узла, а в крейсерском режиме на скорости 13 узлов пройти без дозаправки 4500 миль. При этом генераторы можно не задействовать: ток вырабатывают маршевые двигатели. Другой режим — работающие в качестве двигателей генераторы обеспечивают судну ход со скоростью до 7 узлов, как на яхте *Come Together* с аналогичной пропульсивной установкой. По аналогии же с *Come Together* должен быть режим чистого электродвигателя с питанием от аккумуляторов.

Эта отработанная гибридная система — отличное решение для снижения уровня шума, вибрации и затрат на топливо.

Установленное на яхте электрооборудование с возможностью снижения пиковых нагрузок, системы аккумулирования электроэнергии, навигационная электроника, аппаратура связи, освещение, сигнализация и пр. входят в «электрический пакет» от Alewijnse Marine Systems (компания со штаб-квартирой в Нидерландах). В дополнение скажу о системе нейтрализации выхлопных газов SCR (Selective Catalytic Reduction) для двигателей и генераторов, а также системе фильтрации воздуха. Строительство Amels 60 Entourage начали после подписания с заказчиком контракта в конце декабря 2019 года, и появление последней было вызвано влиянием пандемии коронавируса.

Показателем мореходности Amels 60 Entourage, помимо класса Lloyd's Register, может служить тот факт, что 11 ноября яхта под флагом Маршалловых островов из Гибралтара отправилась через Атлантику (третий переход океана за год) курсом на Карибы. Спустя две недели, 25 ноября, она благополучно прибыла в Пуэрто-Рико, где, весьма вероятно, будет работать в режиме чартера. Во всяком случае, на сайте компании Moran Yacht & Ship, которая полностью вела этот проект, Amels 60 Entourage значится как одно из чартерных предложений. **YMAC**

ТО САМОЕ ЧУВСТВО МОРЯ

Текст: Мария Мошкина

Фото: Маурицио Парадизи, Baglietto



Длина
52,00 м

Ширина
9,50 м

Осадка
2,70 м

Мощность (ДВС)
2 × 2200 л.с.

Валовая
вместимость
497 рег. т

Пассажиры
12 чел.

Экипаж
9 чел.

На самом деле, первый «выход» первого корпуса Baglietto T52 состоялся еще раньше, в мае, аккурат перед началом сезона, чтобы счастливый владелец мог полностью насладиться своим приобретением перед выставкой. Тогда T52 была показана на закрытом мероприятии клиентам и партнерам верфи. На яхт-шоу в Монако побывать на борту смогли уже многие журналисты и брокеры.

Итак, корпус № 10238. За этими цифрами скрывается очередное, похожее, успешное сотрудничество Baglietto с итальянским яхтенным дизайнером Франческо Пашковски. На момент премьеры было продано уже восемь корпусов T52, девятый начали строить после.

Верфь Baglietto всегда славилась судами из диапазона 50+ м. Очевидно, что к работе над новым проектом яхт semi custom в этом размере итальянцы подошли очень серьезно. Ведь это должен был быть не просто новый проект, а ответ на самое главное теперь требование к индустрии — стать чище. И вот во время Monaco Yacht Show 2023 верфь впервые вывела в свет яхту длиной 52 м — проект T52.

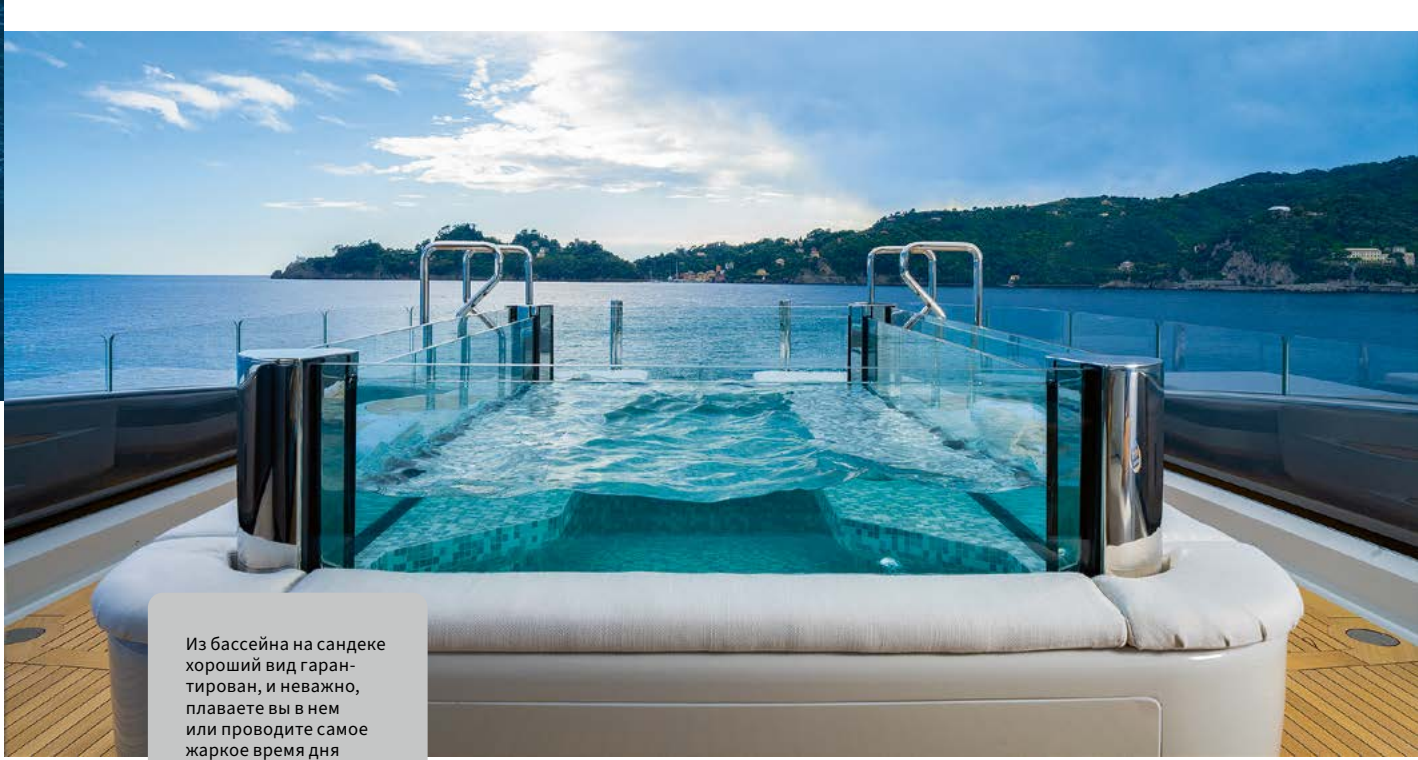


Перед Пашковски стояла задача создать элегантную, сбалансированную яхту с корпусом из стали и надстройкой из легкого сплава, без доминирующих элементов типа огромного «пляжного клуба» в корме, и при этом никак нельзя было предложить результат, который бы назвали несовременным. Ну какая теперь яхта 50+ м без хорошо оборудованного места для отдыха у воды и купания? Как же то самое чувство моря, о котором мы постоянно слышим последние несколько лет? Дизайнер нашел прекрасный

выход: у T52 трехуровневый «пляжный клуб», который складывается из откидной купальной платформы, двух массивных лежаков со столиком между ними и из бассейна. Откачав воду, его можно накрыть и превратить в часть зоны отдыха в кокпите (главная палуба). Так получилась аккуратная и при этом многофункциональная корма, которую можно назвать и «пляжным клубом», и «солярием», и идеальным местом для вечеринок. И то самое чувство моря здесь можно испытать в полной мере.



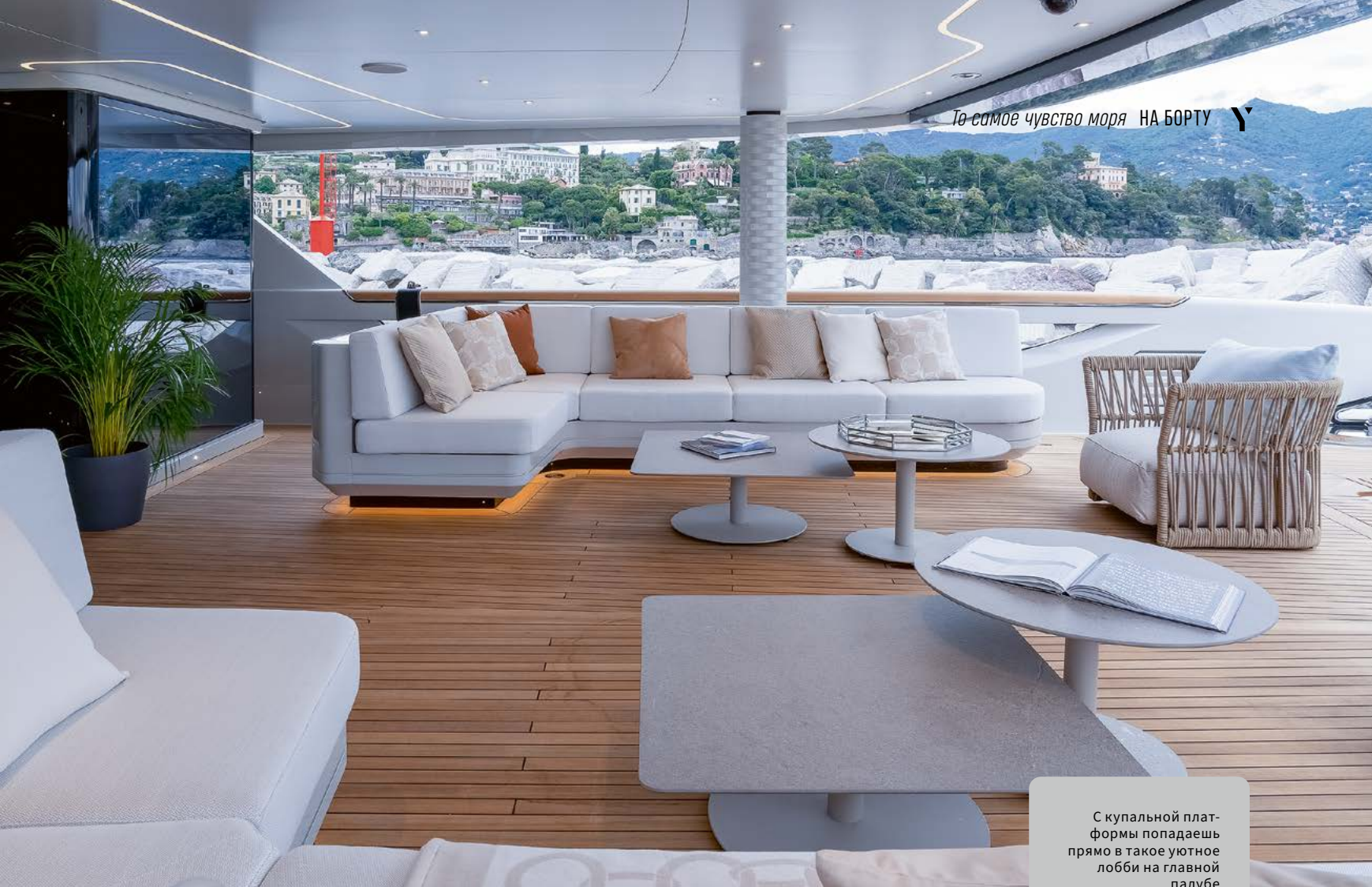
В профиле T52 угадываются фамильные черты Baglietto, чьи яхты всегда обладали идеальными пропорциями



Из бассейна на сандеке хороший вид гарантирован, и неважно, плаваете вы в нем или проводите самое жаркое время дня

Над этим ощущением, которое позволяет, находясь на яхте, никогда не забывать, что кругом море, дизайнеры серьезно задумались, проектируя T52 для Baglietto. И надо отдать должное, им удалось взглянуть на задачу под новым углом и подойти к ее решению основательнее многих коллег. У T52 не только большие окна на палубах. Верхняя палуба, например, отдаленно напоминает добротно построенную беседку: это не просто место для приятного

временипрепровождения и приема пищи на воздухе, укрытое от солнца, а полноценная гостиная и столовая со сдвигающимися стеклянными дверями, которые могут защитить от ветра и при этом не закрывают вид на море. А второй бассейн на сандеке (в его носовой части), с прозрачными стенками, позволит легко перенести жаркие дни во время переходов, не переставая при этом наслаждаться морскими пейзажами.



С купальной платформы попадаешь прямо в такое уютное лобби на главной палубе



Одно из выдающихся дизайнерских решений на первой яхте модели Baglietto T52 — остекленная «беседка» на верхней палубе



Кстати, о переходах. T52 стала первой яхтой верфи Baglietto, оснащенной дизель-электрической двигательной установкой. Под двумя дизельными двигателями MTU 16V 2000 M86 по 2200 л.с. максимальная скорость достигает 17 узлов; на крейсерской скорости 11 узлов дальность плавания составит 4500 миль. Два электромотора по 150 кВт можно использовать в качестве валогенераторов во время длительных переходов, чтобы снизить расход топлива. На одном заряде литий-ионных батарей (2 × 198 кВт·ч) яхта

сможет функционировать 10 часов в режиме «отеля» или 3,5 часа бесшумно идти на скорости 5 узлов. Если переключиться на гибридный режим работы и двигаться со скоростью не больше шести узлов, запас хода T52, по данным верфи, составит 7600 миль. У этой яхты две генераторные установки Caterpillar по 180 кВт с регулируемой скоростью, а также генератор переменных/постоянных оборотов Kohler 55 кВт, который в экстренной ситуации с электропитанием на борту поможет добраться «до дома».



Салон на главной палубе — пространство, в котором особенно хорошо понятно, что дизайнеры имели в виду под миксом из нордического и средиземноморского стилей

Красные
акценты
в светлом
интерьере —
находка
Маргериты
Касприни

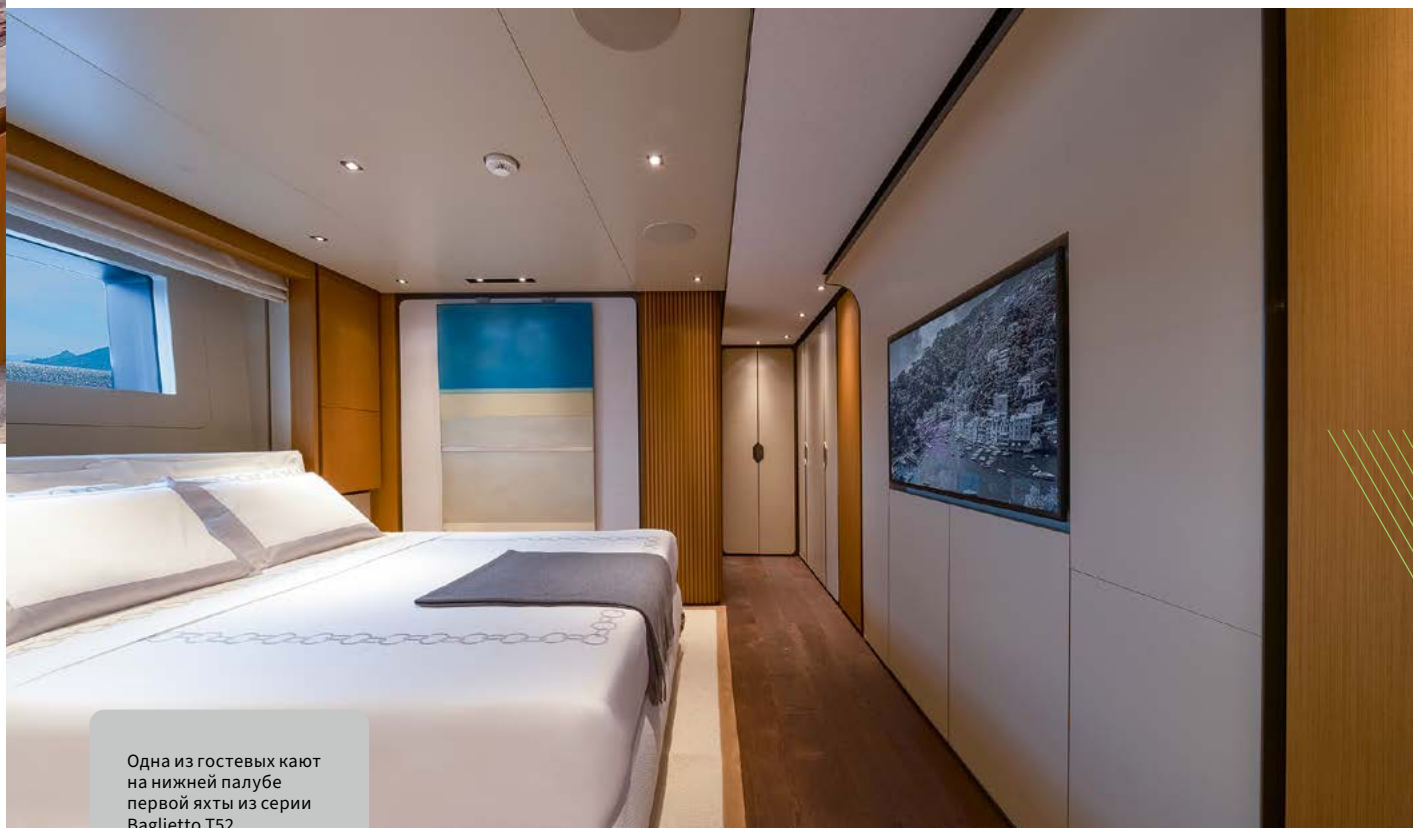




В подобных
интерьерах
прекрасно
смотрится
современное
искусство

Лестница, которая видна на фото, сделана из сложносоставного современного материала, за которым легко ухаживать и на котором невозможно поскользнуться

На Baglietto T52
повсюду панорамные
окна. Теплый бежевый
интерьер особенно
удачно дополняет
синеву за ними



Одна из гостевых кают
на нижней палубе
первой яхты из серии
Baglietto T52



Отделка, напоминающая тонкие рейки, стала очень популярна у ведущих дизайнеров мебели и интерьеров

Нельзя обойти вниманием и тему интерьера первой яхты новой модели. Хотя бы потому, что слаженный дуэт Франческо Пашковски и Маргериты Касприни вновь продемонстрировал: ничего лучше умеренности еще не придумали. Теплая, преимущественно бежевая гамма, так удачно сочетающаяся с синевой за бортом, минималистичная мебель и максимально уютные диваны... Такие имена, как Fendi Casa, Dedon, Tribu в качестве поставщиков всего вышеназванного, умело разбавленные произведениями современного искус-

ства, — вот, казалось бы, простой, но на самом деле требующий тонкого вкуса и десятилетиями опыта подход к созданию успешного яхтенного интерьера.

Baglietto T52 построили для клиента, который не впервые заказывает яхту на этой верфи, а также сотрудничал с Франческо Пашковски. На Baglietto говорят, что он хотел построить яхту, а не резиденцию на воде с панорамными окнами. Видимо, желание обрести то самое чувство моря, которое обещают многие, не давало ему покоя. **YMAG**

ТУРНЕ ЗА ОКЕАН

Текст: **Петр Шестаков**
Фото: **Sunseeker Yachts**



Где крупные европейские яхтенные верфи предпочитают организовывать премьерный показ своих моделей? Конечно, в Европе, на таких выставках планетарного масштаба, как boot Düsseldorf, Cannes Yachting Festival, Monaco Yacht Show. Но не все и не всегда. К примеру, когда минувшей осенью многие яхты уже готовились к походу на Французскую Ривьеру, в Канны, Sunseeker Yachts отправила несколько своих новых моделей прямо за океан. Среди них была та, что меня особенно интересовала, — Sunseeker Ocean 182. В США она участвовала в выставках в Ньюпорте (сентябрь) и Форт-Лодердейле (октябрь), в промежутке заскочив в Нью-Йорк... Что же это за яхта, которую британская верфь не стала показывать в Каннах и даже на «домашней» выставке в Саутгемптоне, зато послала через океан?

Длина
27,10 м

Ширина
7,16 м

Осадка
1,86 м

Водоизмещение
82,3 т

Запас топлива
13 000 л

Запас воды
1500 л

Мощность
3300/3800/4000 л.с.

Каюты
4 + 2

Категория RCD
«B»



ПЕНТХАУС НА ВОДЕ

Впервые о ней заговорили в Каннах еще в 2022 году. Тогда верфь заявила, что Ocean 182 предложит нечто «совершенно новое» по сравнению с существующими моделями линейки Ocean. Так и оказалось, а первое, что замечаешь у яхты с характерной лентой бортового остекления корпуса и прозрачным фальшбортом в средней части, — неожиданный для бренда закрытый флайбридж. Sunseeker сообщает, что в Ocean 182 реализована «концепция плавучего пентхауса». Можно и так сказать, если рассматривать верхнюю палубу как пентхаус — жилое пространство на верхнем этаже многоэтажного дома с собственной террасой.

На этой палубе расположен единственный пульт управления, чего раньше у Sunseeker тоже не встречалось. На панели расположены МФД, приборы и органы управления системами и агрегатами, а слева от штурвала стоит штурманский стол. У такого решения есть несколько выгод, в частности то, что здесь тихо: пульт максимально удален от моторного отсека. Но единственное кресло у рулевой консоли и отсутствие диванчика рядом говорят о том, что шкиперу во время длинных переходов придется обходиться без помощника-передсмотрящего.

За постом управления находим L-образный ветбар с холодильником, льдогенератором и мойкой. Дальше в корму обустроен уютный салон с U-образным диваном по правому борту и большим стационарным ТВ-экраном на мебельном модуле-пьедестале напротив, с местом для хранения всяких нужных предметов. Раздвижные двери полностью изолируют этот «пентхаус» от внешнего пространства, но через них можно выйти на открытую, огороженную стеклянными фальшбортом площадку-террасу (или балкон?) с шезлонгами/креслами и еще одним ветбаром.



Расположенный на верхней палубе единственный пост управления насыщен приборами и устройствами, но при этом вполне эргономичен



Панорама «пентхауса» (вид в нос). Слева от поста управления заметен трап, ведущий вниз, к носовой VIP-каюте



Интерьер этого салона на верхней палубе может быть разным. Здесь представлен вариант с большим диваном и стационарным ТВ-экраном 55"

Такой «пентхаус» с обширным панорамным остеклением, помимо конфиденциальности, обеспечивает повышенный комфорт, поскольку наличие там климат-контроля позволяет эксплуатировать яхту в акваториях и с жарким, и с холодным климатом. Для определенной части заказчиков это выглядит большим плюсом по сравнению с открытой палубой. В качестве опций предлагаются пайол из тикового дерева и люк в крыше во всю ширину флайбриджа.

Фордек на главной палубе относительно короткий, но дизайнеры проделали большую работу и разместили там удобный диван перед лобовым стеклом, большой лежак для загорающих и диваны-шезлонги по бортам. Из просторного кокпита в корме, огражденного прозрачным фальшбортом (как и терраса верхней палубы), можно спуститься в «пляжный клуб», который заслуживает, чтобы о нем сказать подробнее.

Достоинства этой зоны площадью 24 кв. м определяет не только купальная платформа грузоподъемностью 750 кг на гидравлике, где можно разложить шезлонги или держать аквабайк. Немалое значение имеет и запатентованная система X-Tend. По сути, это транец сложной конструкции. При откинутах вниз его верхнем «слое» образуется большой шезлонг. Если вернуть его на место и поднять два «слоя», открывается рундук с разными, к примеру пляжными принадлежностями. А если и его убрать и вернуться к шезлонгу, то транец можно поднять на уровень кокпита, когда спинка шезлонга и сиденье меняются функцией, а шезлонг становится продолжением кокпита, как бы его балконной частью. Одновременно транец является и дверью гаража, где достаточно места для водных «игрушек» или снаряжения для дайвинга. Также предусмотрены душ и опциональный гриль.



Интерьер салона на главной палубе. На переднем плане слева — функциональный арт-объект — винтовая лестница, ведущая к посту управления (вверх) и к каютам (вниз)



Так выглядит кормовая часть яхты с «пляжным клубом» в «походном» состоянии: шезлонги убраны, раскладной транец X-Tend в исходном виде

БОЛЬШИЕ ОБЪЕМЫ

Если бы мне предложили прочитать лекцию о яхтенных трендах в дизайне и проектировании, для иллюстрации темы в качестве одной из образцовых лодок я бы выбрал Sunseeker Ocean 182. В этой яхте, помимо отмеченных, немало и других неожиданных решений, включая нестандартную маркировку модели. Утверждается, что цифровой индекс «182» в названии соответствует валовой вместимости. По задумке верфи, это намек на уникальность модели и напоминание потенциальному владельцу, что он получит значительное увеличение внутреннего объема по сравнению с другими моделями такой длины. Кстати, этот индекс удивительным образом совпадает с водоизмещением яхты, исчисленным в фунтах.

Ocean 182 действительно обладает впечатляющим (почти 200 кв. м) внутренним пространством на трех палубах (преимущественно за счет «пентхауса»), что усиливает общее ощущение простора на борту.

Отказ от поста управления с обилием навигационного оборудования на главной палубе — явный тренд — позволил дизайнерам Sunseeker сделать расширенную и гораздо более открытую планировку салона с солидным остеклением и освещенностью. В помещении раздвижные двери от пола до потолка по правому борту и столь же высокие окна по левому, открывающие панорамные виды. Так реализуется еще один тренд: гости, оставаясь внутри, виртуально не отделены от морской среды.

Столовая и камбуз оборудованы в носовой части. Обеденный стол на восемь человек и бар — приятное место для неформального застолья. Рядом находится частично открытый камбуз (левый борт) с дверью на пантографе, ведущей на палубу. Камбуз, возможно, поменьше, чем у 90 Ocean, но в нем есть вся необходимая техника, включая холодильник для вина (желание владельца), и обилие места для хранения припасов. При этом доступна перегородка, чтобы кок своим присутствием не отвлекал обедающих гостей.

Большую часть пространства занимает гостиная с высотой потолка более 2,1 м и свободно стоящей мебелью — от больших U-образных диванов до удобных кресел, хотя возможны и другие варианты. В салоне есть еще одна ключевая деталь — винтовая лестница из стали и дерева, которая не просто вписалась в интерьер салона, но и дополняет его. Это единственный путь на флайбридж: лестница выводит к посту управления, а вниз — к каютам.

Компоновка нижней палубы идентична таковой на 90 Ocean. В стандартной конфигурации там расположены четыре каюты, все с ванными комнатами. Любопытно, что каюта владельца во всю ширину корпуса находится между носовой VIP-каютой и блоком из двух гостевых на миделе. В мастер-каюту и гостевые попадаешь по красивой лестнице из салона, а в VIP-каюту — по отдельному трапу. В гостевой каюте по правому борту одним нажатием кнопки из отдельных коек можно соорудить двуспальное ложе. Каюты в носовой части хорошо изолированы от моторного отсека, поскольку две другие служат дополнительным звуковым буфером.

Помещение экипажа — две каюты, столовая и небольшой камбуз — находится в кормовой части, рядом с моторным отсеком; доступ туда организован через дверь на палубе по левому борту.



Зона отдыха в кормовой части главной палубы (трансформируемый кокпит) со стеклянным фальшбортом (infinity)



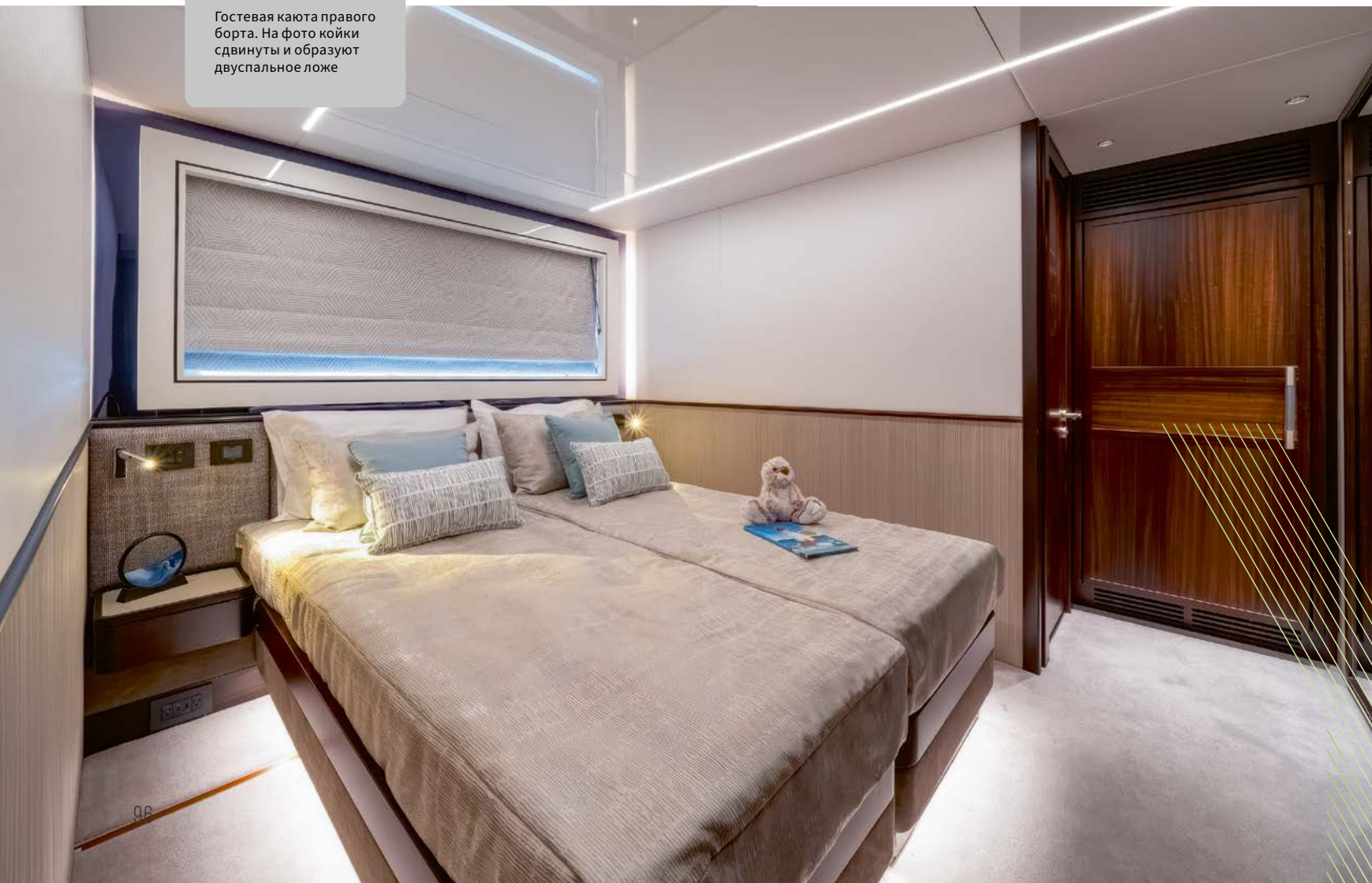
ТЕХНИЧЕСКОЕ ВОПЛОЩЕНИЕ

При создании этой яхты проектировщики, опираясь на апробированную и популярную модель 90 Ocean, нашли способ создать во многом другое судно, сохранив преимущества существующей инженерной платформы. Позаимствовав у 90 Ocean ряд интересных решений, оно унаследовало моторный отсек (да, он слегка тесный из-за обилия оборудования), где стоят два двигателя с V-образной передачей. Это позволяет высвободить дополнительное пространство для кают, хотя и требует выдержать центровку, особенно важную для глиссирующего корпуса.

У Sunseeker Ocean 182 такой же отформованный из стеклопластика реданированный корпус. В спецификации указаны два MAN V12-2000 (2000 л.с.), с которыми максимальная скорость достигает 27 узлов. На крейсерской скорости 12 узлов (водоизмещающий режим) запас хода 1100 миль. В то же время в некоторых источниках встречается информация о моторной установке с MAN V12-1650 (2 × 1650 л.с.) или MAN V12-1900 (2 × 1900 л.с.). Судя по модели 90 Ocean, наиболее популярными будут двигатели наибольшей мощности.



Гостевая каюта правого борта. На фото койки сдвинуты и образуют двуспальное ложе





В мастер-каюте, где, кроме большой кровати для двоих, мягкие нейтральные тона сочетаются с приятной текстурой отделочных материалов



Моторная яхта Sunseeker Ocean 182 нового поколения на ходу; заявленная скорость 27 узлов — хороший показатель для яхт такого «калибра»

Другие технические подробности верфь пока не афиширует. Хотя некоторые источники сообщают о наличии системы плавников — стабилизаторов качки СМС — и наружного поста управления яхтой. Главный пост отлично оборудован, обзор оттуда шикарный, на дисплеи поступает изображение от камер наблюдения на борту, но он совершенно изолирован. По этой причине в кокпите предусмотрен терминал, чтобы обеспечить шкиперу лучший обзор и возможность общаться с экипажем при подходе к причалу.

Почему Sunseeker Ocean 182 отправили за океан? Эта яхта, оказавшаяся на выставке в Ньюпорте самым крупным экспонатом, демонстрирует новый тип моделей бренда, разработанный с учетом рынка Северной Америки и названный Enclosed Flybridge. Ее вояж на выставки за океан прошел с успехом. Не знаю, как он повлиял на спрос, только на верфи строится еще несколько корпусов Ocean 182. И, похоже, это только начало серии Enclosed Flybridge в линейке Ocean: в Каннах объявили о модели Ocean 156 (длина 25,1 м), которая сойдет на воду в следующем году. Да и Ocean 182 не осталась незамеченной: яхта получила премию World Yachts Trophies за концепцию плавучего пентхауса и рациональное использование внутреннего пространства. **VMAG**

О ЧЕМ-ТО БОЛЬШЕМ

Текст: **Мария Мошкина**

Фото: **Ferretti Yachts**

Верфь Ferretti Yachts долгое время не высказывалась на тему снижения карбонового следа. По прошествии Cannes Yachting Festival 2023 мы понимаем, почему. Потому что была занята проектированием и строительством Infynito 90.



Длина
23,95 м

Ширина
7,33 м

Водоизмещение
110 т

Запас топлива
11 500 л

Запас воды
1800 л

Мощность
3100/3600 л.с.

Пассажиры
20 чел.

Дизайн экстерьера
Filippo Salvetti

Дизайн интерьера
Ideaitalia

Категория RCD
«А»

На выставке яхт в Дюссельдорфе в январе 2023 года генеральный директор Ferretti Group Альберто Галасси обмолвился о том, что скоро мы увидим первую модель новой линейки Ferretti. Как выяснилось спустя восемь месяцев в Каннах, первой эту яхту можно считать по целому ряду характеристик.

Например, Infynito 90 — это первая яхта верфи, построенная по новой технологии Ferretti Sustainable Enhanced Architecture (F.S.E.A.). Технология включает в себя гораздо больше, чем можно подумать, просто переведя ее название (дословно: «улучшенный в отно-

шении влияния на окружающую среду проект»). Infynito 90 получила не только новый водоизмещающий корпус, но и фотогальванические панели мощностью до 7,3 кВт, установленные на крыше надстройки. Преобразованная в электричество солнечная энергия хранится в литиевых батареях с максимальным зарядом 120 кВт·ч и может обеспечить до восьми часов функционирования яхты на якоре с гостями на борту. И, как выяснилось, не только: в Каннах яхта пришла с верфи в Каттолике (адриатический берег Италии), используя исключительно энергию, получен-



ную от солнца. Что касается двигателей внутреннего сгорания (на случай пасмурной погоды, например), Infynito 90 может быть оснащена парой MAN V12 по 1550 или 1800 л.с., которые умчат вас от ненастья на скорости до 22 узлов. Запас хода — 1200 миль на крейсерской скорости 12 узлов.

В чем же еще Infynito 90 первая? Ни у одной яхты верфи Ferretti до появления этой модели не было полностью остекленной верхней палубы. И ни на одной яхте в принципе до встречи с Infynito 90 мы не видели террасы на фордеке, которой можно пользоваться в любую погоду. Эта терраса накрыта конструкцией с подвижными элементами из слегка тонированного стекла, которые наклоняются, как горизонтальные жалюзи, и позволяют прятаться от солнца любой интенсивности в любое время дня, а в закрытом состоянии послужат надежной защитой от небольшого дождя. По бортам терраса открыта. Превращают ее в идеальное убежище, да и просто в самое уютное место на борту джакузи (можно выбрать бар с причудливой двухсекционной стойкой) и просторный лежак напротив, на котором и вздремнуть можно. Первая ассоциация, возникающая, когда сидишь на этом лежаке и любишься видами из крыловидных оконных проемов, — я на борту космического корабля будущего. И все-таки это яхта, хотя и определенно олицетворяющая будущее индустрии. По крайней мере так, как его видит Ferretti Yachts.

В отношении планировки жилого пространства на Infynito 90 выбор сделан в пользу гибкого подхода. Например, для главной палубы предлагается три варианта. Неформальный open space, который и был продемонстрирован на Cannes Yachting Festival: гостиную от столовой отделяет открытая кухня по левому борту, спроектированная настолько умно и современно, что не сразу понимаешь, что это. Во всяком случае, индукционную плиту, замаскированную под мраморную столешницу, никто из коллег сперва не заметил. Для тех клиентов, что предпочитают на борту не готовить самостоятельно, Ferretti предусмотрела планировку с закрытой кухней, в которую у членов экипажа будет отдельный вход с палубы. И, наконец, третий вариант приближает Infynito 90 к суперяхтам, потому что мастер-каюту в этом случае предлагают расположить на главной палубе, в носовой части, а столовую — палубой выше.

В тени хардтопа на верхней палубе расположили стол и бар

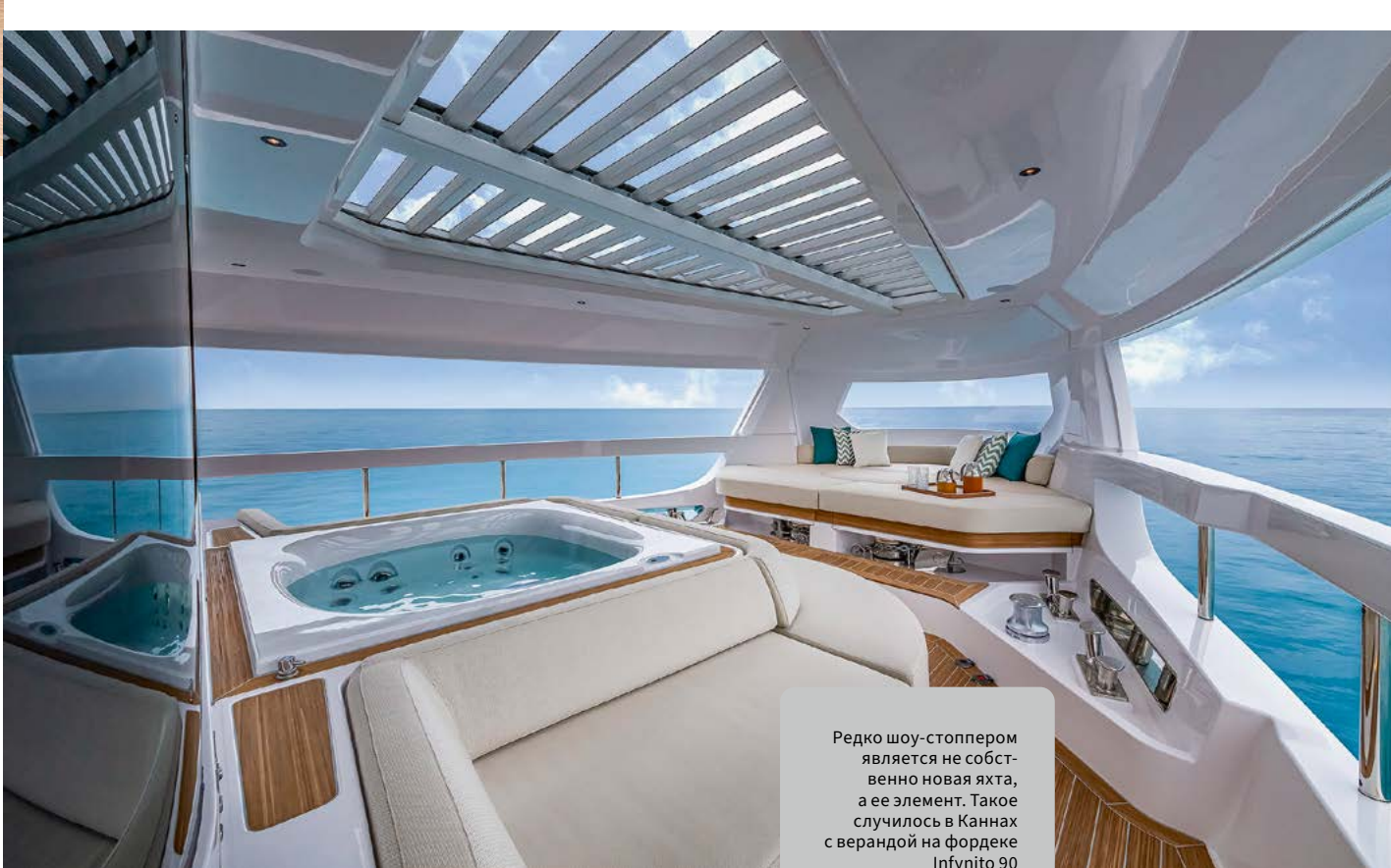


Небольшой салон за постом управления на верхней палубе. Так выглядит версия планировки с переборкой



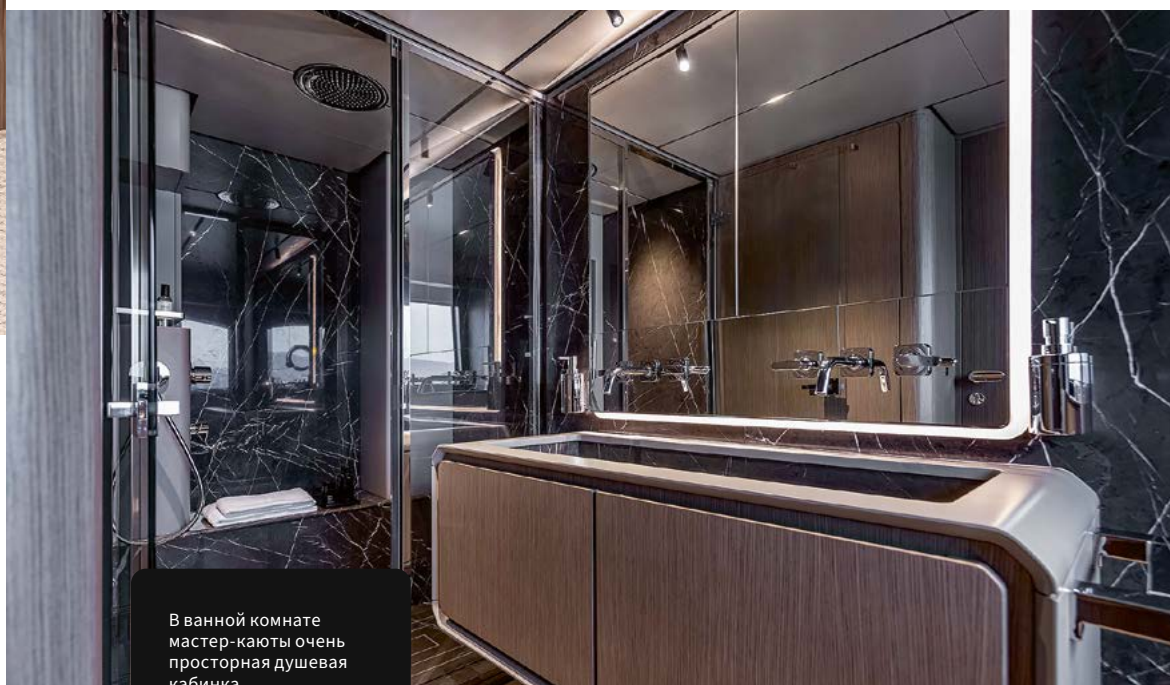


Основную палубу первой яхты модели Infynito 90 спланировали с открытой кухней и столовой за ней. Помимо этого, верфь предлагает еще несколько интересных вариантов



Редко шоу-стоппером является не собственно новая яхта, а ее элемент. Такое случилось в Каннах с верандой на фордеке Infynito 90

Судя по Infynito 90,
будущее индустрии
в Ferretti видят, в том
числе, в гибкости
планировки
серийных яхт



В ванной комнате
мастер-каюты очень
просторная душевая
кабинка



Основной пост управления занимает всю ширину корпуса

От планировки главной палубы будет зависеть, какой получится нижняя палуба: с пятью каютами, включая «мастер», или с тремя или четырьмя гостевыми.

Для верхней палубы тоже предусмотрено два варианта: в первом пост управления объединен с салоном, во втором — отделен от салона переборкой. В любом случае верхняя палуба получится вполне достойной альтернативой, чтобы провести на ней весь день тем, кому не досталось места в вожденном «гнездышке» на носу главной палубы. Здесь есть и три лежака, по последней яхтенной интерьерной моде — отдельные, как на вилле или у персонального бассейна, и столовая в тени хардтопа, и довольно просторный кондиционированный салон.

Надо отметить, что экоициативы Ferretti Yachts в случае с Infynito 90 не закончились на установке солнечных панелей на крыше надстройки и разработке новой архитектуры корпуса (Fast Displacement Hull). Много внимания было уделено отделочным материалам. Так, на борту использованы краски на водной основе, ткани из бамбукового волокна, а вся отделка, напоминающая кожаную, — из искусственного материала, созданного из переработанного сырья. Большая часть корпусной мебели на борту — из легко перерабатываемых материалов, а тик и вовсе искусственный (что, кстати, позволило изгибать его и добавило рисунку палуб изящества и оригинальности).

Из плюсов этой яхты, помимо очевидных и уже описанных, отметим возможность обойти главную палубу по периметру: это в первую очередь удобно для команды. И, конечно, прекрасный вид на воду из открытой зоны отдыха в корме главной палубы с ограждением из прозрачного стекла — в соответствии с последними трендами. Further you can sea — таков девиз Infynito 90. И именно глядя на окружающее тебя море, сидя в кресле в лаундже на корме, понимаешь: смысл девиза в том, как важно уметь видеть дальше остальных, прибавляя к трендам идеи, которые неизбежно начнут копировать. **YMAG**



На яхте, как и в доме, о грамотной планировке скажет удобная и безопасная лестница

СТАТУС ОБЯЗЫВАЕТ

Текст: **Арина Качалина**

Фото: **Riva**

В выставке Cannes Yachting Festival 2023 верфь Riva принимала участие с новой моделью 82' Diva, анонсированной в начале года на boot Düsseldorf. За более чем полтора века своей истории Riva добилась того, что любая ее новинка воспринимается как событие. Насколько ярким это событие получилось на этот раз, мы пытались понять в Каннах.



Бюро Officina Italiana
ответственно за дизайн
всех яхт Riva с 1994 года,
а его создатель Мауро
Микели сотрудничал
с верфью еще в 1980-е

Длина
25,29 м

Ширина
6,08 м

Осадка
2,05 м

Водоизмещение
77,5 т

Запас топлива
6400 л

Запас воды
1100 л

Мощность
3600/3800 л.с.

Пассажиры
8 чел.

Экипаж
3 чел.



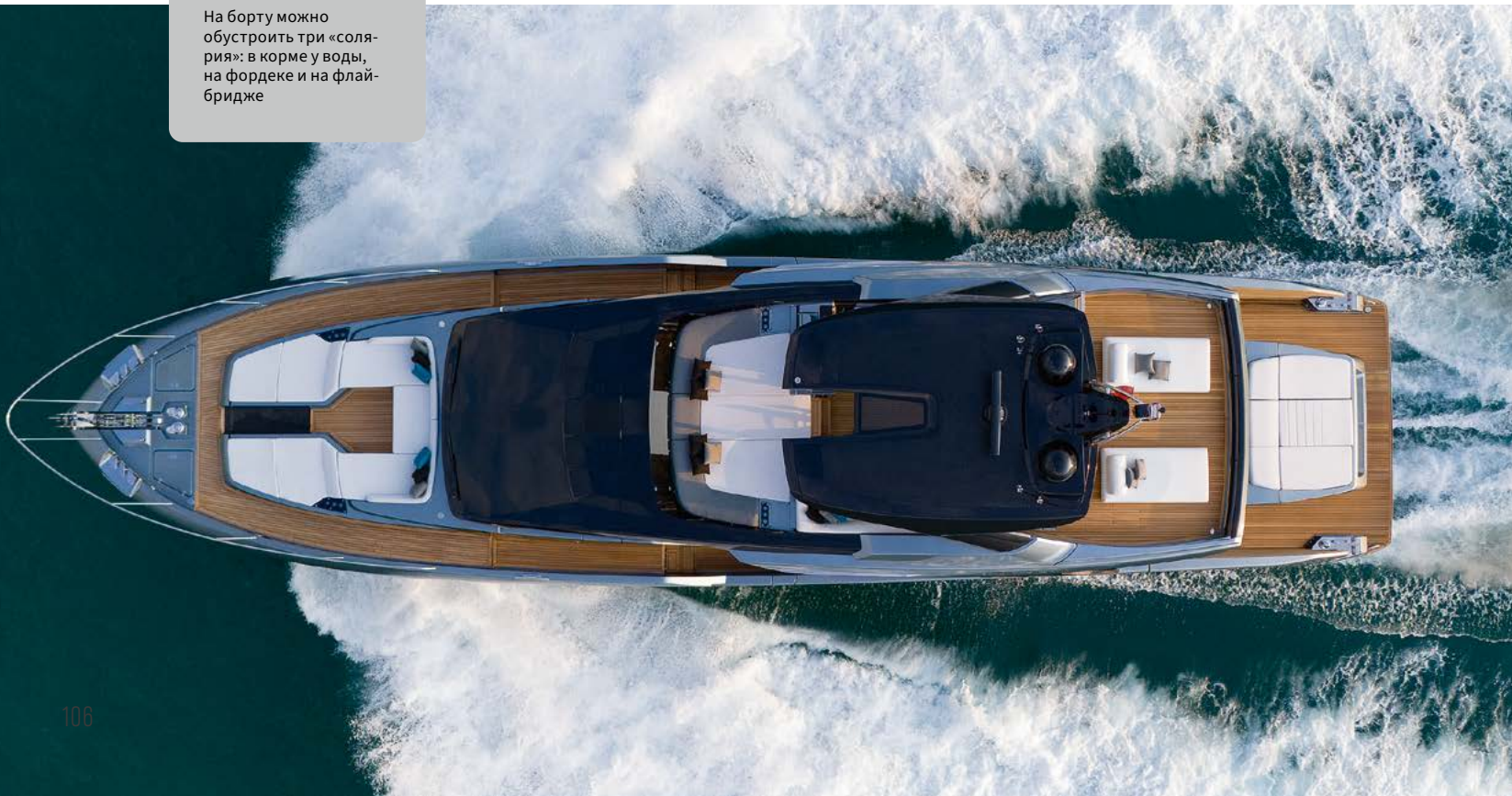
От премьеры к премьере вот уже больше 20 лет к облику яхт Riva, такой же итальянской легенде, как Ferrari, Gucci и футбольный клуб «Ювентус», имеет отношение одна компания весьма деятельных синьоров. Это стратегический комитет Ferretti Group (который, кстати, возглавляет Пьеро Феррари из вышеупомянутой семьи) и дизайн-бюро Officina Italiana в лице его создателей Мауро Микели и Серджио Беретты. Ни у одного другого бренда из входящих в состав Ferretti Group нет «своих дизайнеров»: каждый старается экспериментировать, время от времени приглашая к сотрудничеству новые имена. С Riva история другая: этот бренд нужно держать в статусе легенды, и любые эксперименты с ним проводятся крайне осторожно. Именно об этой осторожности мы постоянно вспоминали, знакомясь с 82' Diva на Французской Ривьере.

Кокпит новой модели из композитного стеклопластика ничем не уступает новинкам лучших мировых верфей: тут и ограждение по бортам и на корме из прозрачного стекла, чтобы море было видно из любой точки и любого положения, и откидные платформы по бортам, значительно расширяющие площадь, когда яхта стоит на якоре. Благодаря этим платформам и большому (2 × 2,5 м) лежаку на корме Riva 82' Diva образуется полноценный «пляжный клуб» у воды. Под лежаком скрывается гараж, в который помещается тендер длиной почти 4 м.

Релинги на Riva 82' Diva сделали композитными, как будто они единое целое с фальшбортом



На борту можно обустроить три «солярия»: в корме у воды, на фордеке и на флайбридже



Riva очень
осторожна
с инновациями.
Статус легенды
накладывает свои
ограничения



Откидной
фальшборт с обоих
бортов, ограждение
в кокпите из прозрач-
ного стекла — Riva
старается следовать
трендам



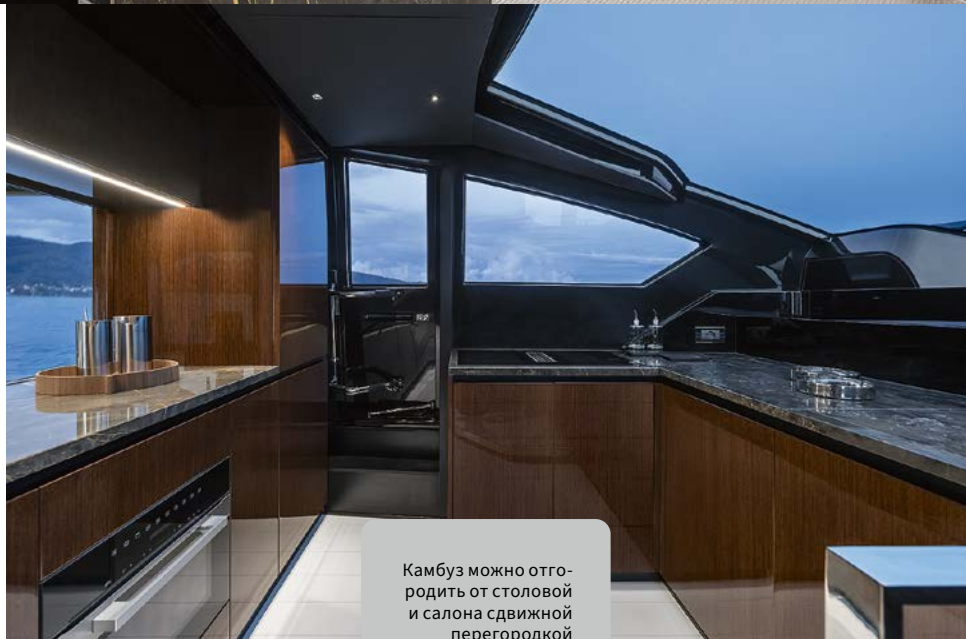
Салон можно отделать глянцевым деревом венге или светлым дубом

Салон Riva 82' Diva представляет собой весьма популярное решение для яхт таких размеров: гостиная с огромным уютным диваном, «парадная» столовая, кухня и основной пост управления. Оформить его можно либо древесиной дуба, либо темным глянцевым венге (именно такой вариант выбрали для первой Riva 82' Diva). С кухней поступили оригинально: пока многие верфи предлагают опции с изолированным или открытым камбузом, Riva просто оборудовала его перегородкой. Когда на борт приглашаются повар или служба кейтеринга, ее можно закрыть; когда вы решили приготовить ужин по итальянской традиции вместе с родными и близкими, — наоборот. Приятно, что прямо с «рабочего места» на камбузе открывается прекрасный вид на море. Кстати, с поста управления, что сразу за кухней, тоже прекрасный обзор благодаря массивному ветровому стеклу и большим крылообразным боковым окнам. Из нововведений на главной палубе отмечают более высокий, а значит, и более безопасный для пассажиров фальшборт. От традиционных для Riva стальных поручней решили отказаться.



На флайбридже обеденная зона, кухня с грилем и бар находятся под карбоновым хардтопом со стеклянным люком

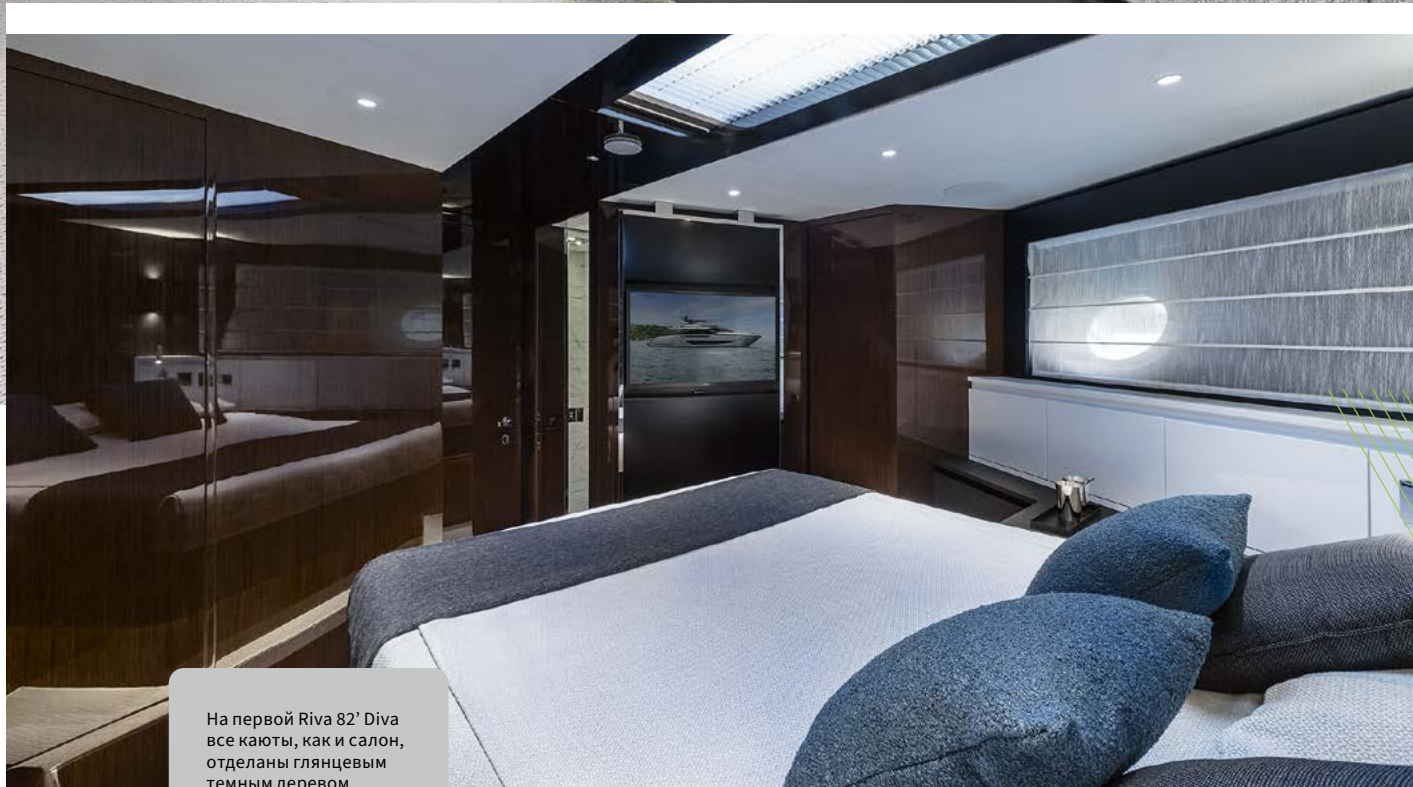
Столовая расположена на главной палубе, ближе к носу, у панорамного окна, в которое видно море, даже когда сидишь за столом



Камбуз можно отгородить от столовой и салона сдвижной перегородкой



Что удивляет, так это флайбридж. Его площадь почти 40 кв. м, такого нет у большинства конкурирующих по размерам моделей. Кормовую зону флайбриджа можно обставить мебелью для «пляжного» отдыха на ваш вкус. Для яхты, представленной в Каннах, например, выбрали стильные лежаки для загорания. На флайбридже имеются и столовая, и бар, и гриль-станция, все — под надежным укрытием хардтопа из карбона. К слову, для Riva это нововведение и повод для гордости.



На первой Riva 82' Diva все каюты, как и салон, отделаны глянцевым темным деревом



На верфи особенно гордятся изголовьями из кожи в каютах. В мастер-каюте оно и правда смотрится весьма внушительно

Все четыре каюты, включая «мастер», на новой Riva расположены на нижней палубе. Каждая безупречно отделана, в том числе очень приятной на ощупь кожей в изголовьях кроватей. И, что важно, каждая каюта — со своими «удобствами». Для трех членов экипажа предлагаются две каюты.

Riva 82' Diva — довольно быстрая для своих размеров яхта. Максимальная ее скорость превышает 30 узлов (с двумя двигателями MAN V12 по 1900 л.с.). На 20 узлах зафиксирован расход топлива 22 л/милю; на этом режиме дальность пла-

вания составляет больше 260 миль (при 10% запаса). Пока ни гибридную моторную установку, ни каталитические нейтрализаторы на Riva 82' Diva применять не собираются. Видимо, статус легенды подразумевает верность старым привычкам. Или, что еще интереснее, для яхт Riva готовится какое-то другое решение, чтобы привести бренд к ближайшему экологически чистому будущему в еще более завидном статусе. Потому что стремление быть как все легенде, очевидно, не к лицу. **YMAG**

ДОЛЕТЕТЬ ДО ГОРИЗОНТА

Текст: **Петр Шестаков**
Фото: **Princess Yachts**

Иногда кажется, будто быстроходные яхты летят между поверхностью воды и небом. А небо... У англичан есть идиома — *sky's the limit*, аналог нашего «нет предела совершенству». Совершенство — оно как горизонт, где небо встречается с водой: вроде бы видишь линию и стремишься к ней, а достичь не получается. Но лететь туда стоит, ибо движение — жизнь. Как для людей, так и для яхт.





У Princess V65 классическую, предельно функциональную планировку главной палубы (вверху) и палубы кают (внизу) можно разнообразить, пожалуй, только эффектными деталями

Стремясь к совершенству своих моторных яхт, британская верфь Princess Yachts создает новые модели и даже типы прогулочных судов, вместе с тем постоянно улучшая наиболее популярные образцы. Пример — модель Princess V65 из спортивной линейки V Class, появившейся у бренда в 1993 году и быстро завоевавшей мировое признание своими быстроходными и комфортабельными судами. Первую Princess V65 построили в 2000 году, затем были версии 2006 и 2018 годов, а в прошлом сентябре производитель заявил новый проект с тем же наименованием. Не стану досконально сравнивать «вчера» и «сегодня»: меняется мода, предпочтения, техника и технологии, — а просто расскажу, какой эта яхта будет (она появится только в 2025 году).

Длина
20,60 м

Ширина
5,04 м

Осадка
1,62 м

Водоизмещение
41,2 т

Запас топлива
4100 л

Запас воды
800 л

Мощность
2400/2800 л.с.

Каюты
4 + 1 (экипаж)

ОТ ДОБРА ДОБРА НЕ ИЩУТ

На сегодня Princess V65 занимает позиции флага V Class. Следует сказать, что это третья модель, созданная на новой платформе длиной 65 футов, — наряду с флайбриджной Princess F65 и Princess S65 со спортбриджем.

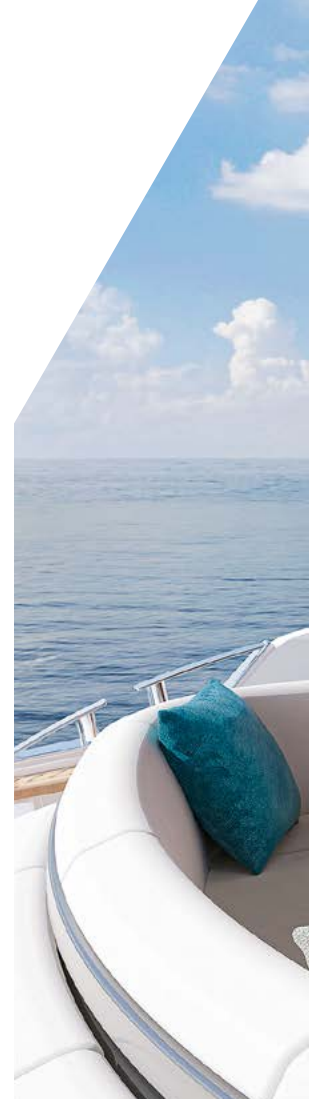
Наивно было бы ожидать, что обновленная Princess V65 будет выглядеть концептуально иначе по отношению к предыдущей версии, да и вообще к стилистике V Class. От добра добра не ищут: силуэты этих яхт с изысканно плавными линиями (заслуга Princess Design Studio в сотрудничестве с итальянским дизайнерским домом Pininfarina) выглядят по-спортивному энергичными. Тем не менее новации заметны. У яхты со сравнительно невысоким профилем появилось новое остекление корпуса в форме уже знакомого ножа, только теперь длинного, повернутого «лезвием» в корму и с уширением в районе миделя,

там, где мастер-каюта. Явно увеличилась площадь остекления надстройки, стала другой геометрия ее козырька в корме, накрывающего кокпит.

В просторном самоосушаемом кокпите сохранился U-образный диван со складным тиковым столом и ветбар на левом борту, являющийся логичным продолжением камбуза. В кокпите предусмотрены варианты: по правому борту можно поместить сервировочный блок с выдвижным холодильником на 100 л или обращенный в корму L-образный диванчик. Под большим «солярием» в самой корме будет гараж для тендера с электрической лебедкой для его спуска/подъема. Гараж, похоже, слегка увеличили, и там поместится Williams Sportjet 345 или другой аппарат для развлечений на воде. И, конечно, никуда не делась платформа с приводом (электрогидравлика) грузоподъемностью 500 кг.

На фордеке та же история. Планировка принципиально не изменилась: диван, лежак и проход между ними. Только лежаки разделены, и более мягкой стала геометрия мебели на открытых участках палубы, здесь и в кокпите.

Спинки лежаков на фордеке можно опустить до горизонтального положения или перекинуть, чтобы они работали как кресла «лицом» к надстройке





Кокпит с поднятым окном камбуза, раскрытой дверью в салон и угловым диваном перед ней. Но и здесь возможны варианты...

Планировка салона (благодаря увеличенным панорамным окнам он должен быть светлым) хорошо знакома: в носовой части пост управления, за ним гостиная и у дверей в кокпит — камбуз с динеттой напротив. Дизайнеры не стали изменять трендовой концепции, при которой, если открыть двери и поднять к подволоку окно в кокпит, пространства объединяются. Динетта с угловым диваном не очень велика, так что обедающим предстоит питаться по очереди (либо кому-то пройти в кокпит). Это не страшно: камбуз неподалеку и, как указано в спецификации, оборудуется по максимуму, с полным набором всего, включая большой холодильник и посудомоечную машину.

В гостиной зоне салона будут большой диван по левому борту и сервант с хранилищем для бутылок и бокалов напротив, из которого на лифте поднимается ТВ-экран 49". При рулевой консоли предусмотрено два кресла, а на самой консоли — полный набор приборов контроля и органов управления судном и бортовыми системами. И два важных момента: справа будет дверь для выхода на палубу, а наверху — большой сдвижной люк с остеклением, дающий в салон и дополнительный свет, и приятную естественную вентиляцию.

Палуба кают тоже получила традиционную планировку. Апартаменты владельца на миделе раскинулись во всю ширину корпуса. Помимо большой кровати и шкафов, там поставят диванчик и туалетный столик, а ванная комната послужит дополнительным звуковым барьером от шумов моторного отсека. У VIP-каюты в носу тоже своя ванная комната, а обитателям двухместной каюты по правому борту (там отдельные койки могут сдвигаться) и каюты напротив с койками в два яруса предстоит пользоваться общими удобствами. Полезная опция — каюта экипажа рядом с гаражом. Как известно, часто с такими яхтами владельцы справляются самостоятельно, поэтому каюту можно использовать для гостя или переоборудовать для хозяйственных нужд. Например, поставить там стиральную/сушильную машину, для которой предусмотрено место под трапом, ведущим из салона к каютам.

В отношении оформления интерьера планируются деревянный пайол из шпунтовых планок (салон, каюты), ковры (каюты), мебель из древесины дуба ровере или альба под матовым лаком (стандарт); опция — лакированный серебристый дуб или орех.



Один из вариантов интерьера салона (вид в корму)



ДЕНИС НОВИКОВ,

директор по продажам
компании Marinepoint

Казалось бы, невозможно улучшить идеальную яхту, но Princess Yachts давно доказала свое умение удивлять. Отслеживая самые модные и функциональные решения в яхтенном дизайне, верфь предлагает свое собственное прочтение новейших тенденций, при этом оформляя их лаконично и очень современно. Здесь неизменно отдают предпочтение timeless-дизайну, который сохраняет свою актуальность на многие годы.

Следуя избранной стратегии, Princess Yachts каждый год выпускает на мировой рынок две-три новые модели и обновляет четыре-пять серийных моделей, что позволяет ей поддерживать интерес к своим легендарным яхтам и подтверждать лидирующие позиции в сегменте самых престижных яхт.



Интерьер мастер-каюты. Эта яхта определено ориентирована на комфортную жизнь в море и отлично подходит тем, кому важно окружить себя стильной обстановкой

УКРОЩЕННАЯ МОЩНОСТЬ

Больше мощность — выше скорость (хотя не всегда, и зависимость тут не линейная). Это хорошо, только увеличение мощности не бесплатное: растет водоизмещение (это может оказаться критичным для глиссирующего судна), от габаритов двигателей зависит обитаемое пространство, да и расход топлива может ударить по карману. Так что нужен разумный компромисс.

Задуманная как «чистопородная» спортивная яхта, Princess V65 обещает высокие ходовые характеристики и управляемость, свойственные всему V Class. Проектировщики для обновленного проекта предложили уже прове-

ренную на близких по характеристикам моделях моторную установку в составе двух MAN V12-1400 (1400 л.с.) или MAN V8-1200 (1200 л.с.). Максимальная скорость, по данным верфи, 36 узлов (2300 об/мин). Для Princess Yachts скорость никогда не являлась сверхзадачей, и это вполне достойный показатель. Но тут все же напрашивается сравнение с предыдущей Princess V65, где в спецификации значились 38 узлов с теми же MAN V12-1400. Видимо, дело в водоизмещении: по расчетам, новая яхта на 12–15% тяжелее предыдущей, что, скорее всего, вызвано усилением конструкции и дополнительным оборудованием.

О других мореходных качествах пока судить можно по предыдущей Princess V65 и Princess S65, корпуса которых с обводами «глубокое V» и продольными реданами проектировал тот же Бернард Олесински. А это означает, что все лестные оценки, такие как спринтерский набор скорости, отличная управляемость с оптимальным балансом реакции на быструю перекладку штурвала и безопасной циркуляции, уверенное прохождение волны и пр., новая Princess V65 сумеет тоже заслужить. По прототипам можно оценить и запас хода. На максимальной скорости он достигает 240 миль, а, к примеру, на 15 узлах (1400 об/мин) вырастает до 320 миль.

В технической спецификации на проект значатся дизель-генератор (11 кВт), носовое подруливающее устройство (170 кгс), транцевые плиты, электрогидравлическая рулевая система, две электросети (на 24 В и 220/240 В) со всем необходимым для поддержания их работы, два МФД 12,1" (карт-плоттер, радар, эхолот и др.), авторулевой...

Вот такой ожидается спортивная моторная Princess V65, которую, надеюсь, в недалеком будущем мы сможем увидеть на выставках. Увидеть и оценить, насколько результат соответствует задумкам проектировщиков. Хотя, зная потенциал Princess Yachts, не сомневаемся: будет соответствовать или даже превзойдет их. Поживем — посмотрим... **YMAC**



Фрагмент салона с постом управления на правом борту и дверью, снабженной пантографом, через которую легко выйти на палубу



ПЕРЕД ПРЕМЬЕРОЙ

Текст: **Алексей Максимов**

Иллюстрации: **Cranchi Yachts**

Итальянская Cranchi Yachts — одна из старейших яхтенных верфей: в 2020 году ей исполнилось 150 лет, и первые лодки Cranchi появились тогда, когда на дорогах еще не было автомобилей. Недавно верфь объявила о создании новой модели Sessantadue 62. Первый корпус в максимальной комплектации уже в продаже и будет выпущен в июле 2024 года. Несмотря на это сведений о новой яхте не так много. Но если сложить доступную информацию, картинка вырисовывается довольно интересная.



ПРОСТО «62»

Новая яхта дополнит флагманскую линейку флайбриджных лодок верфи, куда уже входят Sessantotto 78 и Settantasette 67. Напомним, что верфь по традиции называет модели по длине лодки, и Sessantadue переводится с итальянского просто как «62». Или не просто, если вас занимает магия цифр.

Как утверждают нумерологи, «62» является сочетанием энергии цифр «6» и «2». Шестерка связана с энергией дома и семьи, подчеркивает важность уютной атмосферы, тогда как двойка символизирует партнерство и баланс. В компоновке и интерьерах семейной лодки с номером «62» баланс и гармония реализованы особым образом, профессиональное партнерство при ее создании сыграло важную роль, и энергетика вполне на уровне.

Над проектом, как обычно, работали Альдо Кранки, правнук основателя компании, Кристиан Гранде и сотрудники Cranchi Yachts Research Center.

В архитектуре новой лодки прослеживаются характерные черты более крупных моделей: симметричность и непрерывность формообразующих линий, привычно изящный дизайн остекления корпуса, дающего свет в помещения нижней палубы, большая площадь остекления надстройки. Но есть и новый элемент экстерьера, заметный в профиль, — вертикальный форштевень. Такой мы уже видели на моделях A46 Luxury Tender, E26 Classic и E26 Rider. Оставим рассуждения о влиянии удлинения ватерлинии на сопротивление: для глиссирующего корпуса оно не существенно. Такой форштевень дает увеличение объема носовой части, способствуя балансу пропорций между корпусом и надстройкой и повышению обитаемости носовой каюты.

Кокпит демонстрирует обязательный диван на транце, по обеим сторонам которого несколько ступенек ведут к большой купальной платформе, оборудованной электроприводом. «Пляжную» зону можно расширить, подняв дверь обустроенного под диваном гаража: пайол из тикового дерева внутри выглядит продолжением платформы. А в дверь гаража встроены душ и стереодинамики. Внутри поместятся тендер длиной 2,85 м и Seabob в вертикальном положении или гидроцикл и два подводных буксировщика. При необходимости на платформе можно держать еще один тендер/аквабайк.

На фордеке предусмотрена вторая зона отдыха с диваном, обращенным вперед, оригинальным поворотным столиком и широким лежаком-«солярием» с регулируемым подголовником. Это место можно затенить с помощью бимини на съемных стойках.

Передвижение между носом и кормой обещает быть простым и безопасным благодаря широким проходам, частично защищенным свесом флайбриджа. А сам эргономичный флайбридж оборудован огромным диваном на левом борту. Его центральная часть — это динетта с раскладным столом; в носовой части видим сиденья лицом по курсу, а в кормовой — еще один лежак-«солярий». Эта палуба может быть оборудована баром с мойкой или мини-камбузом с ТВ-экраном на подъемнике. Приборная панель поста управления (правый борт) отчасти футуристическая и минималистичная, с эстетикой и функциями, заимствованными из автомобильного сектора. Флайбридж защищен легким и прочным хардтопом, часть которого раскрывается при повороте планок (наподобие жалюзи).

Длина
20,15 м

Ширина
5,15 м

Водоизмещение
32 т

Запас топлива
3300 л

Запас воды
700 л

Мощность
2000 л.с.

Пассажиры
16 чел.

Категория RCD
«B»

Яхта призвана давать ощущение свободы, и здесь заметную роль играет непрерывная связь между внутренним и внешним пространствами, которую дизайнеры воплотили на главной палубе



НЮАНСЫ КОМПОНОВКИ

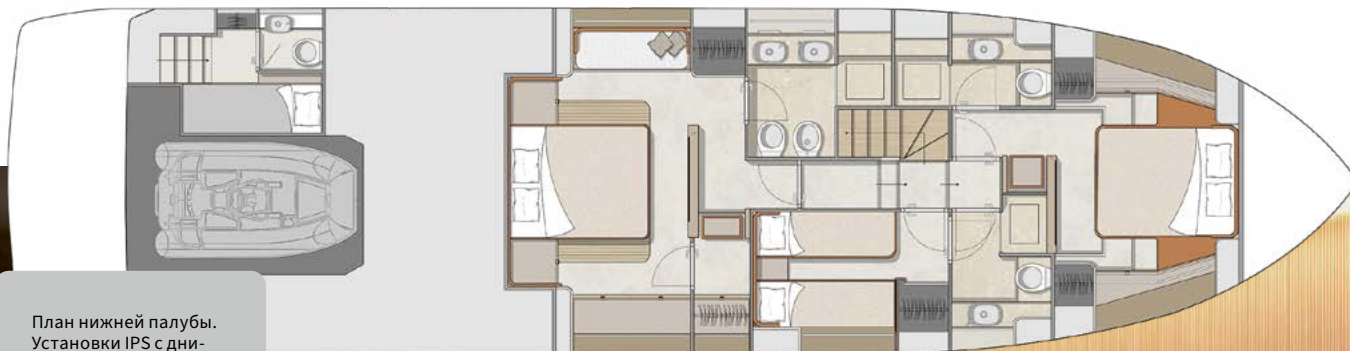
Пространство салона четко разделено. Его кормовая часть, где находится столовая с круглым мраморным столом и оборудованный камбуз, воспринимается как продолжение кокпита. По обе стороны двойной раздвижной стеклянной двери пайол покрыт тиком. Хотя для поддержания тика в надлежащем состоянии внутри и снаружи с ним обращаются по-разному, на вид и на ощупь, как сообщает верфь, материал кажется одинаковым в плане текстуры, цвета и размера планок.

Дальше в нос находится гостиная, в которой стоят два светлых дивана радиальной формы; тот, что на левом борту, обращен к невысокому шкафу с ТВ-экраном, снабженным подъемным механизмом. В этой зоне тик уступает место ковровому покрытию. Еще дальше расположен пост управления, частично изолированный прозрачной выгородкой. Рулевая консоль (перед ней стоят два кресла) оснащена тремя мониторами картплоттеров для навигации, контроля и управления яхтой, а также бортовыми системами. Не менее важно и то, что у рулевой консоли по правому борту есть дверь для выхода на палубу. Дверь также полезна для вентиляции помещения, как и люк в потолке, открывающийся с помощью электропривода.

Дизайнеры Cranchi Atelier разработали для Sessantadue 62 несколько вариантов интерьера с использованием дерева, металла и ткани. Приятно выглядит в салоне облицовка камбузных шкафов деревянными панелями с фактурной поверхностью, напоминающей об интерьере пайот — хижин на сваях.

Планировка нижней палубы с тремя каютами и тремя ванными комнатами вполне ожидаемая. Мастер-каюта во всю ширину корпуса расположена на миделе, где меньше ощущается качка. Там есть прихожая с легкой переборкой, закрывающей кровать, словно ширмой, гардеробная, диван и туалетный/рабочий столик. В санузле (он отделан мрамором) две раковины, туалет, биде и душевая кабина. В отделке каюты применены такие же деревянные панели с 3D-эффектом, как и для камбуза, часть пайола покрыта мягким ковром. Светлый гляцевый лак на мебели усиливает ощущение просторного помещения.

VIP-апартаменты в носовой части корпуса и гостевая каюта с двумя односпальными кроватями оформлены в той же стилистике. Одноместная каюта экипажа находится на корме с отдельным входом и рядом с гаражом. Но почему именно экипажа? Такой семейной лодкой, как Sessantadue 62, нередко владельцы с достаточным опытом управляют сами, и тогда эта каюта будет ждать одинокого гостя или там обожется кто-то из молодежи.



План нижней палубы. Установки IPS с днцевыми колонками позволили высвободить дополнительное пространство для пассажирских кают

Интерьер мастер-каюты: дерево на вертикальных поверхностях за кроватью и напротив, где смонтирован большой ТВ-экран



Как художественно пишут об этом флайбридже, «находясь на Sessantadue 62 в море, ты чувствуешь себя в шаге от неба»



План главной палубы с четко выделенными функциональными зонами на открытых участках палубы и внутри салона

СИЛЫ, МИЛИ И УЗЛЫ

В моторном отсеке Sessantadue 62 предусмотрены две установки Volvo Penta D13-IPS1350 по 1000 л.с. Уже говорилось, что многие подробности о Sessantadue 62 станут известны только в начале 2024 года. Вероятно, тогда проявятся и цифры скорости. Но я рискну выполнить ее оценку здесь, воспользовавшись данными модели с похожими характеристиками. Такую долго искать не пришлось: известны результаты тестов Sessantasette 67, которая с той же моторной установкой развивает 27 узлов. По расчетам, ожидаемая скорость новой яхты 30–32 узла или даже больше (2400 об/мин). Дальность плавания на крейсерской скорости около 25 узлов (2200 об/мин), как и на полном ходу, может превысить 240 миль (при запасе 10%). Похожий результат дает и оценка при помощи инструментов компьютерного моделирования. Вот такой получился прогноз, который уточнят тесты.

Яхта также будет оснащена перспективными технологиями, уже внедренными на старших моделях. В частности, применение для композитных конструкций карбона и кевлара позволяет повысить общую прочность при снижении веса, что ведет к экономии топлива. Пропульсивные системы Volvo Penta D13-IPS1350 с днищевыми колонками, помимо компактности, позволяющей сэкономить место для обитаемых помещений, дают высокую маневренность, экономичность, динамическое позиционирование судна и пр. Акустический комфорт на борту обеспечивают современные системы звукопоглощения, уже протестированные и принятые на верфи для моделей Settantotto 78 и Sessantasette 67. **Y MAG**

В ТЕПЛЫЕ КРАЯ

ФОТО: Tourism Authority of Thailand, Tourism
Seychelles Media Hub, Dubai Media Hub,
Abu Dhabi Media Hub, Shangri-La Hotels Barr
Al Jissah, Qatar Tourism

Куда можно пойти зимой на яхте, чтобы не пришлось совершать сложный перелет? Где круиз может стать прекрасным завершением последней в году деловой поездки, а куда стоит отправиться, если вы очень устали от людей и хотите слиться с природой? За советом мы обратились к руководителю чартерного направления компании Marinepoint Дарье Илатовской.

Проводить хотя бы часть холодной европейской зимы в теплых широтах стало привычным делом для множества яхтсменов. К счастью, основные направления, где можно походить на яхте зимой, остались открытыми для обладателей российских паспортов, и в этих регионах всегда можно найти что-то новое для себя. Особенно если заручиться поддержкой опытного чартерного брокера.



Тайская кухня любима во всем мире. Если для вас она слишком острая, повар на арендованной яхте всегда сможет сбалансировать вкус блюда или предложить альтернативу

ТАИЛАНД

В зависимости от ваших предпочтений можно спланировать путешествие на неделю по одному из двух направлений. Для спокойного размеренного отдыха подойдут Ко Чанг и соседние острова в Андаманском заливе. Здесь нет крупных шумных курортов, в целом сам регион не переполнен яхтами. Нет больших марин. Идеальное место, чтобы отдохнуть от всего, что утомляет живущих в большом городе.

Более ориентирован на яхтенный туризм Пхукет. На острове несколько крупных марин, доступны суда разного типа и размера: как небольшие парусные яхты и катамараны, так и моторные, длиной 30+ м. На Пхукете невероятная природа и разнообразный подводный мир, любителей снорклинга это место поразит.

МЕСТНЫЙ ФЛОТ

В небольшом формате в Таиланде популярны катамараны, так как они дают возможность подходить максимально близко к берегу. Регион довольно мелководный, и здесь часто приходится вставать на якорь и добираться на сушу на тендере. Из более крупных в местном флоте представлены все виды моторных яхт начиная от 20 м.

ВИЗОВЫЙ РЕЖИМ

Гражданам РФ для посещения Таиланда виза не требуется. Находиться в стране можно до 90 дней.

ОСОБЕННОСТЬ РЕГИОНА

В Таиланде очень спокойная и размеренная жизнь. Сюда приезжают походить на лодке и полностью отвлечься от суеты.

ЧТО НЕЛЬЗЯ УПУСТИТЬ

Местная кухня. Она очень самобытная, хотя многим кажется острой. Не стоит переживать, ведь повар на борту обязательно учтет все ваши пожелания, и если вы не любитель острой еды, у вас всегда будут альтернативы из местных свежих фруктов и морепродуктов.

ПОДВОДНЫЙ МИР

Обязательно поплавайте с масками. Таиланд — это отличное место, чтобы попробовать снорклинг впервые: здесь нет крупных представителей морской фауны, зато много небольших рыб и разноцветных кораллов.



Yacht Haven Marina на острове Пхукет — одна из самых современных в Таиланде



ДАРЬЯ ИЛАТОВСКАЯ,

руководитель чартерного направления компании Marinerpoint

И в Арабские Эмираты, и в Таиланд, и на Сейшелы сейчас из России можно долететь прямыми рейсами, что, безусловно, является преимуществом этих направлений. ОАЭ, на мой взгляд, привлекательны тем, что здесь идеально сочетаются бизнес и отдых, причем арендовать тут яхту, достаточно большую для того, чтобы провести на ней деловые переговоры, не составит труда. Таиланд от других стран Азии, популярных у туристов, отличается идеальной акваторией для яхтинга. Сейшелы — традиционное место зимовки коммерческих яхт, поэтому проблем с их выбором точно не возникнет!

БЛИЖНИЙ ВОСТОК

Еще пару лет назад, говоря о чартере на Ближнем Востоке, мы подразумевали только ОАЭ. Сегодня организовать круиз можно уже по всему региону Персидского залива. Основная часть чартерного флота сосредоточена в Дубае, поэтому большинство маршрутов начинается здесь. Сам Дубай до сих пор многим кажется направлением исключительно для однодневного чартера. Но если рассматривать регион в целом, то легко построить маршрут на неделю и больше. За неделю из Дубая можно дойти до Оманских фьордов, которые славятся неземными, почти марсианскими пейзажами. Здесь превосходный снорклинг и чистейшая вода. Ближе к Фуджейре проходят профессиональные соревнования по ловле марлина. Ради рыбалки сюда стягиваются как знатоки с огромным опытом, так и люди, которые никогда раньше не интересовались рыбной ловлей. Самый экстраординарный маршрут, который организуют в этих водах специалисты по чартеру яхт, — переход в Катар для любительской ловли омаров. Ночью яхта подходит к нефтяным вышкам, на свет от которых со дна поднимаются омары, и их можно ловить сачком.

МЕСТНЫЙ ФЛОТ

Чартерный флот в регионе Персидского залива довольно разнообразен. Когда культура аренды лодок в ОАЭ только зарождалась, здесь сильно развился тренд на яхты длиной от 13 до 20 м, которые пользовались спросом для прогулок на несколько часов. Этот сегмент до сих пор широко представлен, но в последние несколько лет на зиму сюда стали приходить и более крупные яхты из Средиземного моря.

В Dubai Harbour, например, сегодня вы можете легко встретить чартерные яхты до 60 м. Для путешествия на несколько часов или на целый день вполне можно подобрать Azimut, Princess, Ferretti, Pershing 15–20 м. А для чартера продолжительностью от нескольких дней рекомендуем рассмотреть Sunseeker, Sanlorenzo, Palmer Johnson, ISA и Benetti длиной 25 м и больше.

В Катаре можно заниматься активными видами спорта прямо с видом на Доху, а можно отправиться в путешествие по заповеднику с мангровыми лесами

В странах Персидского залива много интересного для яхтенного туризма: от инопланетных пейзажей Омана до ночной ловли омаров в Катаре

ВИЗОВЫЙ РЕЖИМ

Гражданам РФ для посещения ОАЭ виза не требуется. Находиться в стране можно до 90 дней. Для посещения Омана с пребыванием на его территории до 14 дней виза тоже не нужна.

ОСОБЕННОСТИ РЕГИОНА

Популярность ОАЭ за последние годы сильно возросла, в регион ежедневно прибывают десятки тысяч туристов. В связи с этим многие виды развлечений, включая круизы на яхтах, необходимо бронировать заранее.

Преимущество региона заключается в том, что на яхте вы легко сможете чередовать динамичный отдых в Дубае с более размеренным в Шардже и с посещением музеев в Абу-Даби, а также ощутить на себе совсем спокойный ритм жизни в Омане.

ЧТО НЕЛЬЗЯ УПУСТИТЬ

Одно из самых больших и мало где доступных удовольствий от отдыха на яхте в Дубае — возможность погрузиться в тишину и плеск волн, сохраняя при этом быстрый доступ ко всей инфраструктуре большого современного города.

В Дубае сосредоточена основная часть чартерного флота: популярны и лодки до 20 м, и яхты 25+ м

Береговая линия Абу-Даби изрезана и имеет множество островов, как естественных, так и рукотворных



На Сейшелах нет больших курортов, зато есть уединенные пляжи и заповедники с разнообразной флорой и фауной

СЕЙШЕЛЫ

Гости чаще всего прибывают в аэропорт острова Маэ, поэтому все чартерные маршруты обычно начинаются именно там. Оттуда уже можно направиться в сторону островов Силуэт, Праслин и Ла-Диг. Эти места славятся чистой голубой водой и богатым подводным миром, познакомиться с которым можно как с помощью дайвинга и снорклинга, так и просто во время купания или катания на каяке или пэддлборде. По воде будет легче всего добраться до самых красивых и безлюдных пляжей с белым песком.



Coco de Mer — кокос причудливой формы, напоминающей изгибы женского тела, — растет только на Сейшелах



Выбор чартерных яхт на Сейшелах достойный, ведь сюда из Средиземного моря приходят зимовать многие

МЕСТНЫЙ ФЛОТ

На Сейшелах есть выбор из яхт, которые круглый год находятся здесь: от просторных парусных катамаранов 13–20 м до моторных яхт от 30 м местного производства или импортированных из Европы. Доступны для аренды также лодки, которые приходят сюда на зиму из Средиземноморья.

ВИЗОВЫЙ РЕЖИМ

Для пребывания на территории Сейшельских островов до 30 дней россиянам виза не требуется.

ОСОБЕННОСТИ РЕГИОНА

На Сейшелы едут в первую очередь за тишиной, красивыми пейзажами и уединением. Здесь минимально представлен формат ночной жизни и шумных развлечений.

ЧТО НЕЛЬЗЯ УПУСТИТЬ

Обязательно познакомьтесь с местной морской фауной и высадитесь на закате на диком пляже с белым песком. **YMAG**

КИТАЙ ДОГОНЯЕТ И ОБХОДИТ ГЕРМАНИЮ?

Текст: **Игорь Сирин**

Фото: **Евгений Михалкевич**



Mercedes-Benz V-класса долгое время был эталоном автомобиля для любителей дальних путешествий с семьей, а также для тех, кто обычному офису предпочитает мобильный. Но, похоже, пришло время найти ему альтернативу. Мы смогли это сделать. Возможно, кому-то выбор покажется странным, поэтому оговоримся: ключевыми параметрами для сравнения были функции, габариты и стоимость автомобиля.

О том, что кто-то может бросить вызов Mercedes, я думал давно, но ждал этого скорее от американцев, где большие семьи не редкость, да и корпоративная культура очень развита. Но ситуацию, когда соперничество немцам могут навязать китайцы, я не рассматривал. Давайте разбираться по порядку.

V-класс нынешнего поколения дебютировал в 2014 году и уже тогда удивил отказом от пневмоподвески и мощных моторов. На смену трехлитровым бензиновым и дизельным агрегатам пришли двухлитровые. Пневмоподвеска, без которой совладать с российскими дорогами бывает

совсем непросто, также ушла в историю, хотя лучшей альтернативы на рынке долгое время просто не было. Но мир не стоит на месте, и недавно в России дебютировал китайский минивэн Voyah Dream, который по габаритам немного уступает Mercedes, однако по уровню оснащения явно его превосходит.

Нам для теста достался «китаец» с гибридной силовой установкой. Под капотом у него «смешной» 1,5-литровый турбомоторчик мощностью 109 л.с. Но к реальной динамике автомобиля он имеет опосредованное отношение, поскольку никак не связан с колесами, а занят лишь раскруткой генератора. В движение Voyah приводят два электромотора суммарной мощностью почти 400 л.с., установленных спереди и сзади. Так что любые светофорные гонки между Mercedes и «китайцем» просто лишены смысла. Dream буквально выстреливает с места после нажатия педали, причем совершенно бесшумно. Водитель даже может услышать удивленные вздохи пассажиров на втором ряду.



Y lifestyle Китай догоняет и обходит Германию?

Я проездил на этих двух автомобилях в общей сложности неделю, но каждый раз возможность гибрида «катапультироваться» меня поражала. Наверное, привыкнуть можно ко всему, но после автомобиля с такой прытью переходить на обычные машины крайне сложно. Mercedes на этом фоне выглядит бледно. Еще вчера его динамики вполне хватало для повседневной жизни: в конце концов, это же микроавтобус, а не спорткар. От него никто и не ждет быстрых ускорений, но с ними ежедневная езда становится более удобной, когда нужно встроиться в поток на выезде из двора, и более увлекательной, когда везешь детей в школу.

Единственное серьезное ограничение гибрида — невозможность долго поддерживать высокую скорость. Выйти на трассу и ехать до 130 км/ч Voyah может совершенно спокойно, но если еще разогнаться и двигаться так долго, то батарея разрядится, а мощности бензинового агрегата окажется недостаточно. Но если говорить о езде в рамках ПДД и кратковременных разгонах, то Dream вполне справляется.

Посадка в «немце» и «китайце» разная. В Mercedes входишь, а не садишься. Водитель располагается заметно выше, что хорошо для обзорности, но в дальней дороге это может утомлять. Voyah, напротив, пытается имитировать легковой автомобиль. Сначала может показаться, что он даже удобнее и богаче отделан. Но в длительном путешествии на первый план выходит эргономика, и тут у V-класса чувствуется порода и продуманность в мелочах. Водителю не надо

тянуться к экрану мультимедиа — он управляется «шайбой» на центральной консоли, а раз так, то и экран всегда остается чистым, без отпечатков пальцев.

В противовес эргономическим нюансам Voyah предлагает заметно более высокий уровень комфорта. Здесь очень помогает пневмоподвеска с возможностью регулировки дорожного просвета и более качественная шумоизоляция. На скоростях, близких к максимальным, в Dream очень тихо, тогда как Mercedes страдает в первую очередь от дорожного гула, который слышен даже в городе, а на трассе этот монотонный звук утомляет. Да и за дорогой нужно следить внимательнее. 19-дюймовые колеса V-класса исправно передают на кузов любые дефекты дорожного полотна. Даже наезд на дорожную разметку отдается в руль.



Внимание к мелочам на Voyah впечатляет. Дизайнеры поработали на славу



Три экрана на передней панели скорее излишество. У «немцев» такое есть только в S-классе



Нам досталась очень богатая комплектация, но даже она уступает таковой на Voуah



Mercedes верен себе: черный салон — практичное решение



Что еще по салону? На втором ряду Dream установлены два отдельных кресла с функциями обогрева, вентиляции и даже массажа. Кроме того, сами кресла можно откинуть назад с помощью электропривода. Даже боковые стекла опускаются, как в легковушках, в отличие от немецкого соперника. Единственное, чем может ответить Mercedes, — это габаритами салона: здесь больше места во всех измерениях. Но сами кресла лишены каких-либо электрорегулировок, у них нет ни подогрева, ни вентиляции. За всем этим нужно обращаться в тюнинг-ателье, а значит — прощай, гарантия. У Voуah даже базовая комплектация очень богатая, а кроме того, есть эксклюзивный четырехместный вариант с перегородкой и выдвижным экраном 34". Mercedes с такой роскошью завод никогда не предлагал.

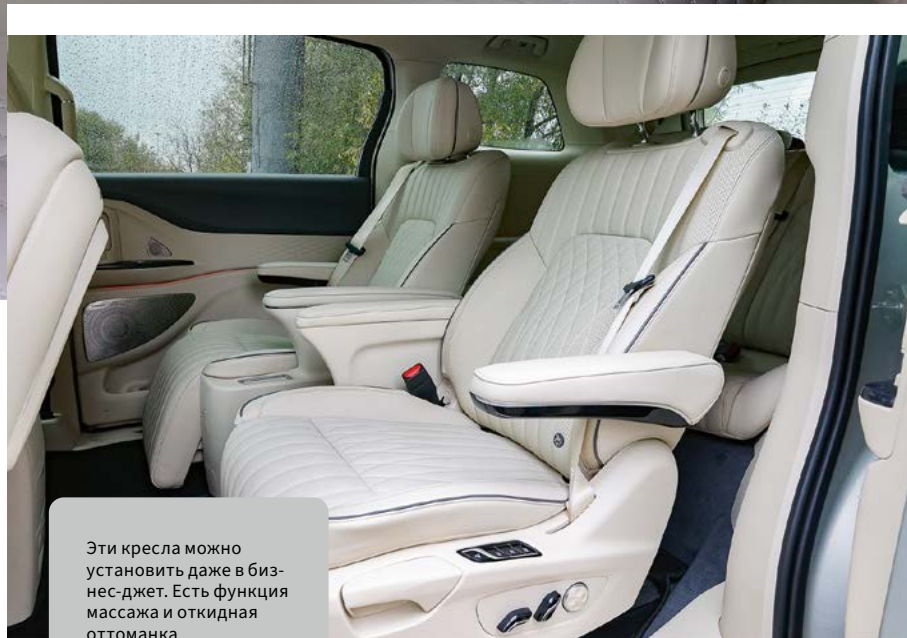
Если рассматривать микроавтобус для перевозки большого числа людей, то тут V-класс выигрывает даже в исполнении со средней длиной кузова. Мне на тест достался вариант с индивидуальными креслами третьего ряда, но на рынке есть предложения и с единым диваном, что, на мой вкус, удобнее. Задние форточки можно приоткрыть для проветривания, а «в ногах» есть удобные подстаканники. Не хватает только USB-разъемов для подзарядки гаджетов, что всегда актуально. Dream на третьем ряду не назвать тесным: здесь поместятся даже трое, — но сдвижные двери немного уже, и высота салона меньше. Зато есть где зарядить телефоны.



Третий ряд не назвать тесным, взрослые здесь поместятся, но нет ни подогрева, ни вентиляции

При сравнении багажников концептуальная разница между машинами становится еще более заметной. Mercedes, по сути, сделан из грузового фургона. У него максимально большой дверной проем, нет выпирающих элементов, объем 1000 л. При необходимости сиденья второго и третьего рядов сдвигаются вперед или даже полностью удаляются из салона, трансформируя микроавтобус в полноценный грузовик. Voyah на такое не рассчитан. У него багажник на 500 л, что неплохо для повседневной жизни. Если что-то не вошло, третий ряд складывается, но убрать его из салона не получится; сиденья второго ряда и вовсе не съемные. Так что владельцу Dream в случае переезда придется заказывать специальную машину, а обладатель Mercedes теоретически может попробовать обойтись своими силами, главное — не сильно испачкать салон и не порвать обивку, а то ремонт выйдет дороже заказной «Газели».

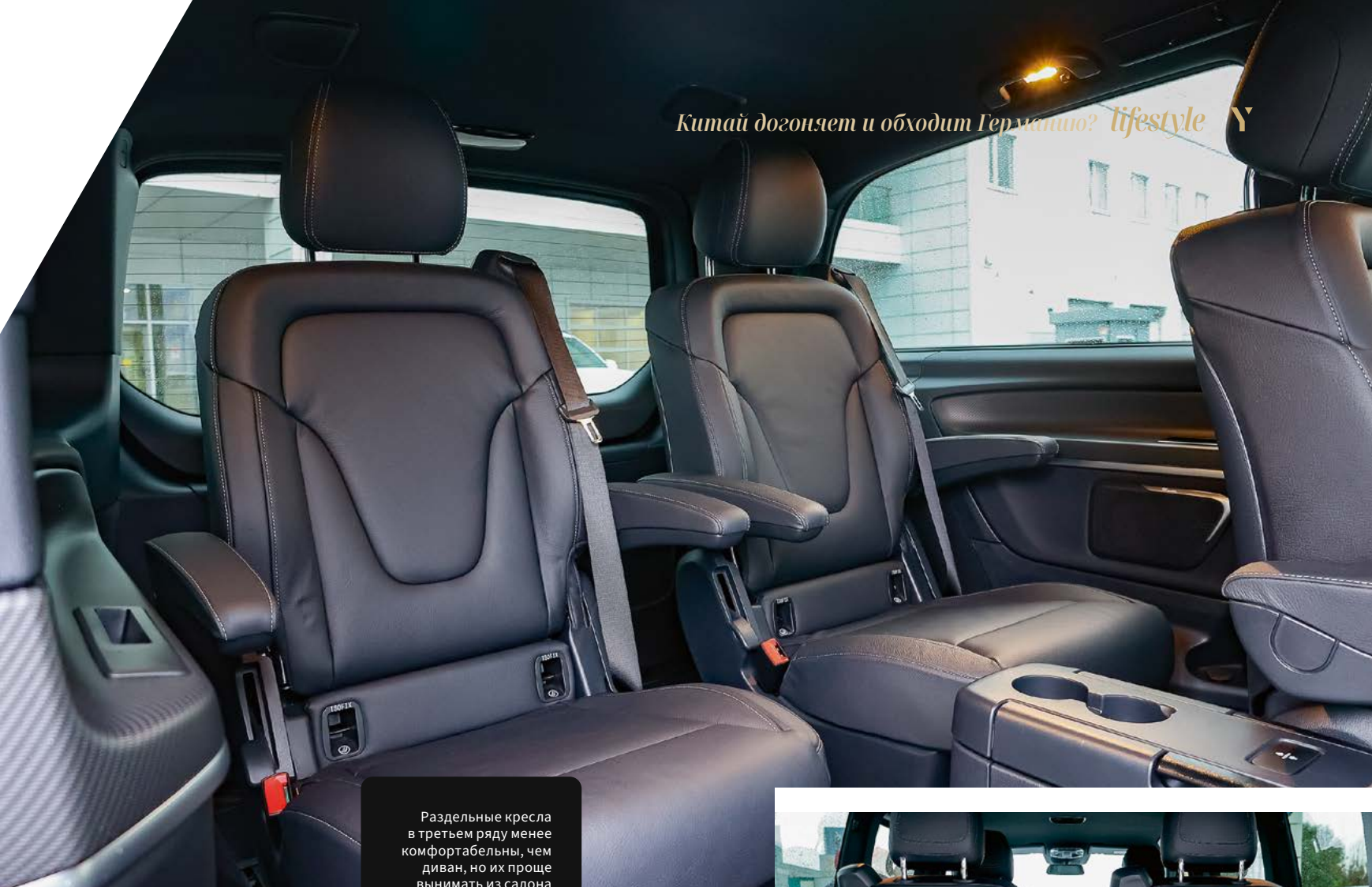
Вот и получается, что если мы сравниваем уровень комфорта и динамику двух микроавтобусов, то Voyah заметно впереди Mercedes. Причем именно в этих дисциплинах «немцы» традиционно считались лидерами. Я с детства знал, что автомобиль с трехлучевой звездой на капоте — это символ быстрого и комфортного перемещения



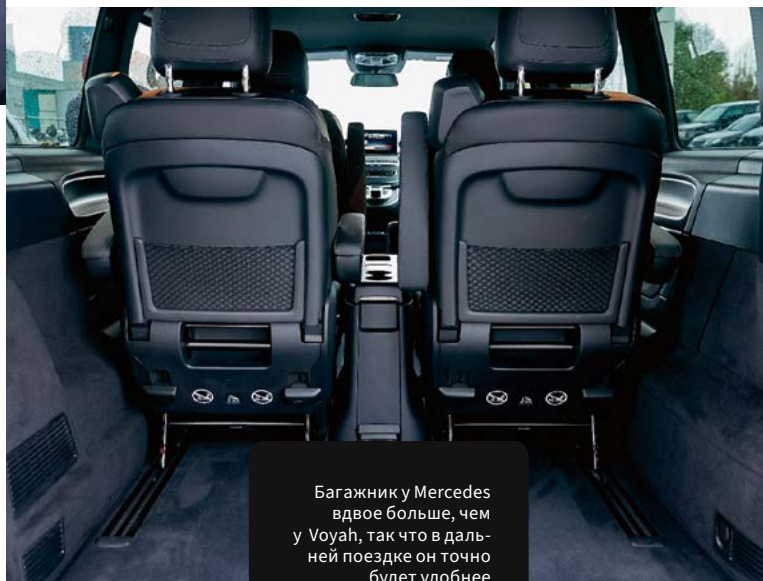
Эти кресла можно установить даже в бизнес-джет. Есть функция массажа и откидная оттоманка



Раскладывая по салону мелочи, самое сложное запомнить, где хранится



Раздельные кресла в третьем ряду менее комфортабельны, чем диван, но их проще вынимать из салона



Багажник у Mercedes вдвое больше, чем у Voyah, так что в дальней поездке он точно будет удобнее

в пространстве, а сейчас это меркнет на фоне тех возможностей, которые китайцы предлагают за меньшие деньги. Мне трудно принять столь решительную перемену привычных устоев, но в то же время я рад, что динамика развития автомобилей сохраняется даже несмотря на их более чем вековую историю. На рынке появляются новые компании, которые не перестают удивлять своими достижениями, и в такой конкурентной среде рождаются новые любопытные проекты.

Теперь о ценах. Mercedes официально в России не продается, да и с обслуживанием у дилеров могут быть проблемы. Поэтому мы раздобыли для теста подержанный, привезенный из Германии. Микроавтобус в богатой комплектации и в хорошем состоянии с пробегом до 50 000 км сейчас можно найти в Москве за 8–9 млн руб.

С Voyah и проще и сложнее одновременно. Тут важно определиться с регионом эксплуатации. Если машина нужна строго для поездок по городу и в ближайшем Подмосковье, возможно, имеет смысл обратить внимание на сугубо электрическую версию: у нее заявленный запас хода 482 км. В реальных условиях эксплуатации, без ущерба для комфорта и мобильности, лучше рассчитывать на 250–300 км. Это расстояние минивэн пройдет как летом, так и зимой. Быстрых зарядок в столице и крупных городах сейчас довольно много, а взамен вы получите нулевой транспортный налог, бесплатную парковку и возможность ездить по платным трассам без оплаты. Правда, «на входе» придется раскошелиться:

за электромобиль официальные дилеры просят 11 млн. Зато будут гарантия и качественный сервис.

Для тех, кто не хочет привязывать себя к розетке, есть гибридная версия. Она лишена льгот и субсидий электромобиля, но избавлена от существенных ограничений по запасу хода и на миллион дешевле. Кроме того, Dream можно купить у дилеров, которые занимаются параллельным импортом. Вы лишитесь заводской гарантии, но сможете сэкономить 1,5–2 млн руб., которые, скорее всего, покроют любые гарантийные ремонты.

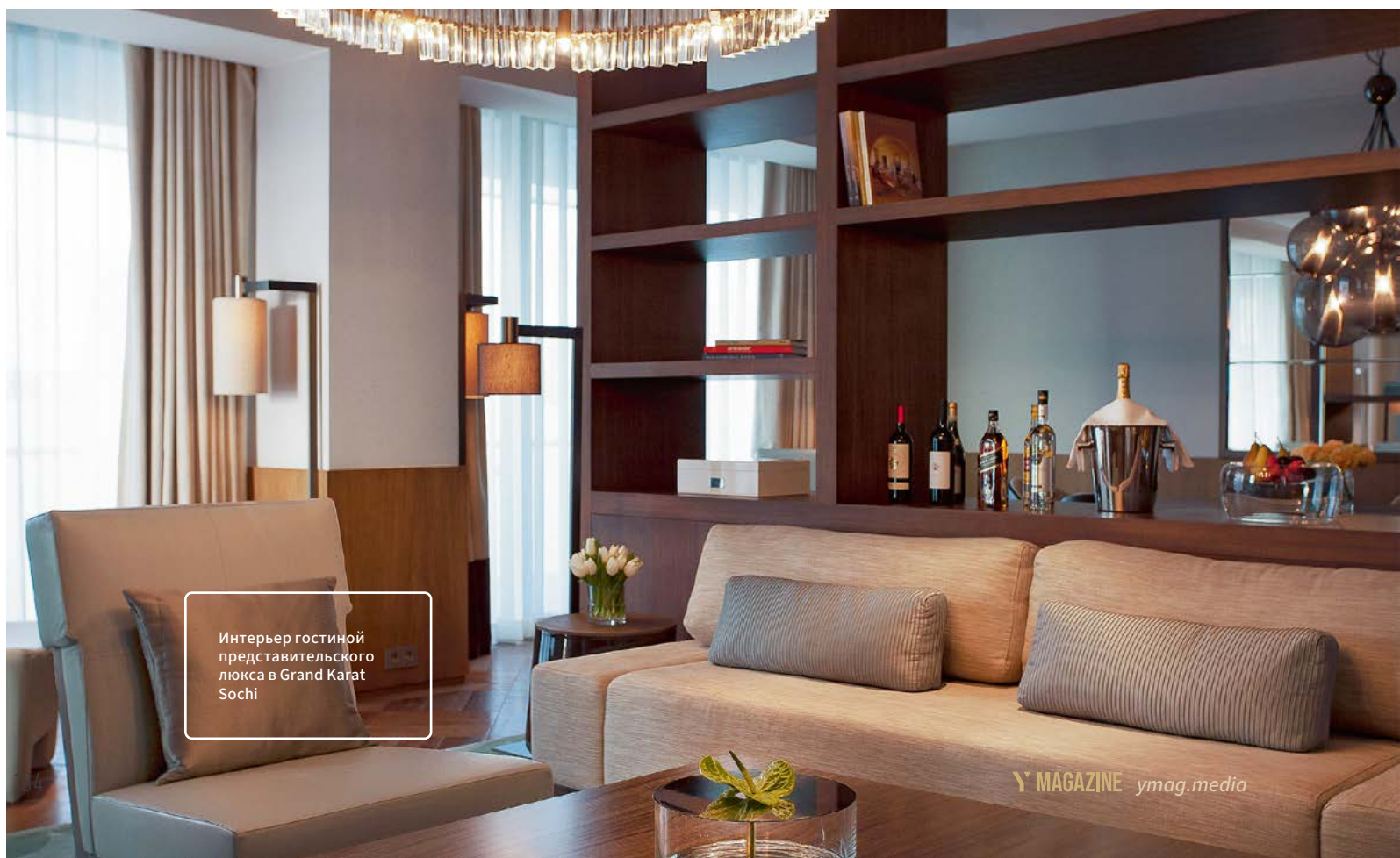
Автомобиль Mercedes-Benz был предоставлен салоном «Автодом-Внуково». **YMA6**

МОЯ ЛЕТНЯЯ ЗИМА

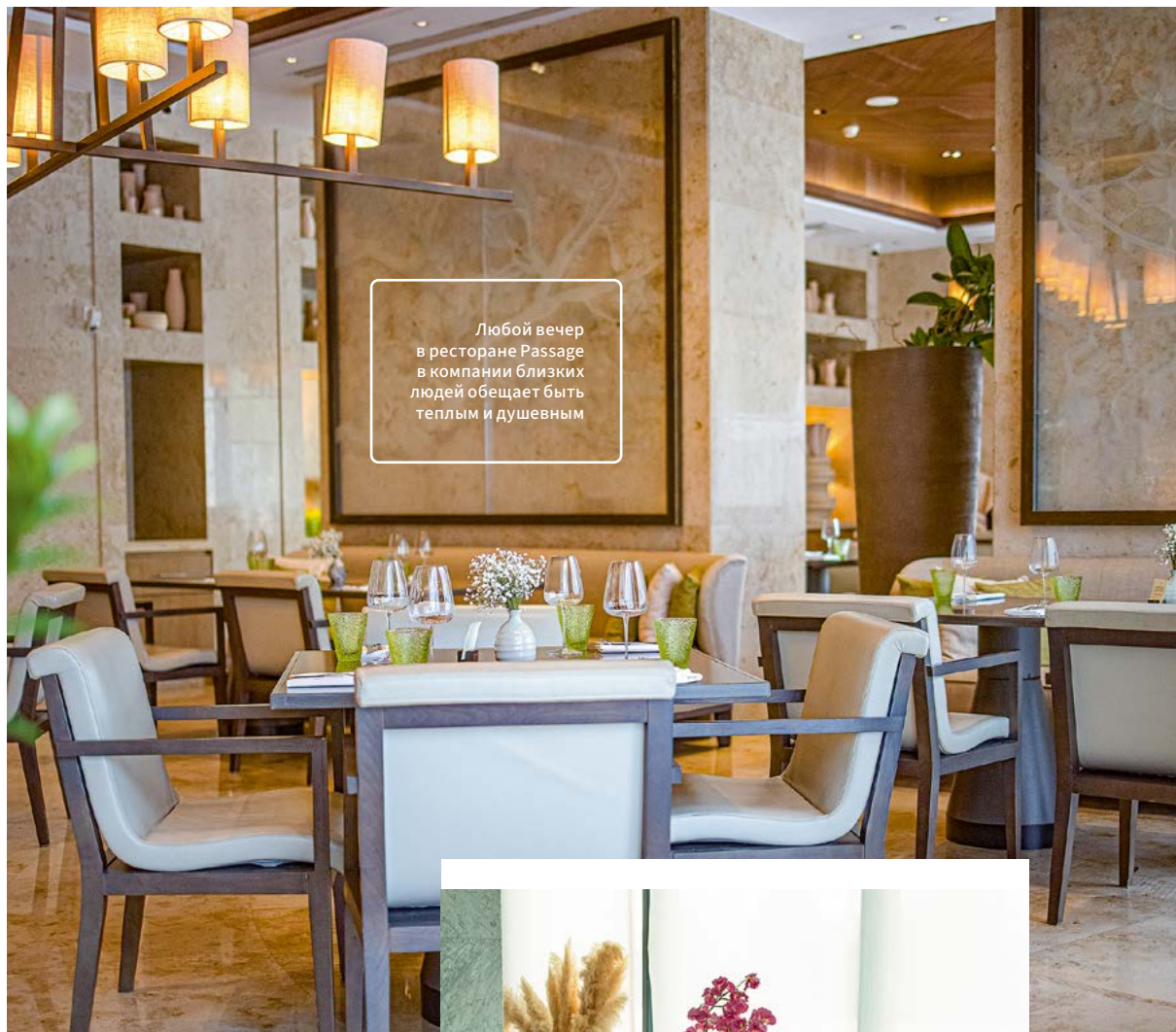
Текст: **Арина Вишневская**

Фото: **Grand Karat Sochi**

Несмотря на то, что в этом году температура в разных регионах страны побила все мыслимые рекорды, сейчас, когда вы держите в руках этот выпуск журнала, в вашем городе наверняка уже снежно. И если зимняя прохлада вам не очень по душе, всегда можно хоть ненадолго снова нырнуть в тепло, под пальмы.



Интерьер гостиной
представительского
люкса в Grand Karat
Sochi



Любой вечер в ресторане Passage в компании близких людей обещает быть теплым и душевным

Пятизвездочный отель Grand Karat Sochi в самом центре черноморской жемчужины — города Сочи — впечатлит вас не только своим необычным внешним видом, но и дизайнерским интерьером роскошных люксов с панорамными террасами, и воздушными перинами, и накрахмаленным бельем из британского перкала.

В отеле работают два ресторана, атмосферный лобби-бар, подогреваемый бассейн, тренажерный зал с современным оборудованием.

Особого внимания заслуживает спа-центр La Sultane с уникальной косметикой собственной марки и широким выбором восстанавливающих и расслабляющих процедур и массажей. Его мастера применяют различные методики, известные с давних времен: ритуалы Древнего Рима и Древней Греции, духовные практики японцев. В специально оборудованной флоат-комнате можно попробовать флоатинг — процедуру, благодаря которой достигается максимальная релаксация. Сеанс проходит в специальной ванне с концентрированным раствором натрия, который позволяет телу как бы парить в невесомости.





Переосмысленные мастерами La Sultane Spa древние методики направлены исключительно на релаксацию и восстановление защитных функций организма

В La Sultane Spa ведет прием энерготерапевт, который оценивает работу всех систем, находит корни проблемы, работая не с мышцами и суставами отдельно, а с энергетическими потоками и биологически активными точками, что позволяет вам увидеть глобальные изменения во всех сферах жизни.

После расслабляющих процедур самое время перекусить. В основном ресторане отеля Passage до конца зимы действует сезонное меню, куда шеф-повар Сергей Минаев добавил интересные блюда из локальных продуктов. Например, фирменную похлебку на основе говяжьего бульона с ароматной горной травой кондари, фермерскими овощами черноморского побережья, пряную вырезку с ароматным маслом из бутонов джонджоли и фермерской брынзой, брускетты с говядиной с соусом «Том ям», а также с лососем с соусом «Свит чили» и местными цитрусовыми. До 8 марта в заведении уже традиционно подают самое знаменитое блюдо швейцарской кухни — сырное фондю. Изысканный вкус расплавленного сыра и ароматных специй выгодно подчеркивается вином, которое с удовольствием подберут опытные официанты.



Выбрать маршрут прогулок по окрестностям помогут сотрудники круглосуточной консьерж-службы Grand Karat Sochi. Они закажут трансфер на автомобиле премиум-класса, забронируют столик в хорошем ресторане, организуют индивидуальную экскурсию, например, в Красную Поляну.

В Сочи ни летом, ни зимой не бывает скучно, если правильно организовать свой досуг. **YMAG**

Изысканный президентский люкс отеля Grand Karat Sochi

ШОУ ДОЛЖНО ПРОДОЛЖАТЬСЯ!

Текст: Екатерина Хлопкова

Фото: пресс-служба «Ленинград Центра»

10-й сезон подряд
«Ленинград Центр»
приглашает
публику совершить
увлекательное
путешествие
в яркий мир
культуры
и искусства

В этом году свой 10-й сезон играет замечательная труппа «Ленинград Центра». Кинотеатр «Ленинград» в здании старинного особняка на Потемкинской улице Северной столицы был отреставрирован и преобразован в уникальное шоу-пространство, равного которому в России по оснащению и масштабу постановок не было и нет до сих пор. Более того, по признанию Феликса Михайлова, бессменного режиссера «Ленинград Центра», труппе сложно гастролировать в другие страны, полноценно реализуя все замыслы, так как подобных площадок единицы и в мире. 10-й сезон здесь творят волшебство, крепко держа планку качества абсолютно всего: смелости, провокационности и деликатности одновременно, юмора, виртуозности исполнения номеров, декораций, реквизита, костюмов... В репертуаре сейчас 18 спектаклей, планы грандиозные, желание экспериментировать не иссякает.

Такой масштабный проект не может не привлекать внимание журналистов, поэтому на страницах светской хроники вы без труда найдете и сведения об истории этого места, и любопытные интервью с Феликсом Михайловым. А мы решили остановиться на таком узком и одновременно широком понятии, как выразительные средства, художественные приемы, с помощью которых достигаются связь с публикой и тот самый wow-эффект от увиденного в «Ленинград Центре». Так сказать, одним глазком заглянуть за кулисы...

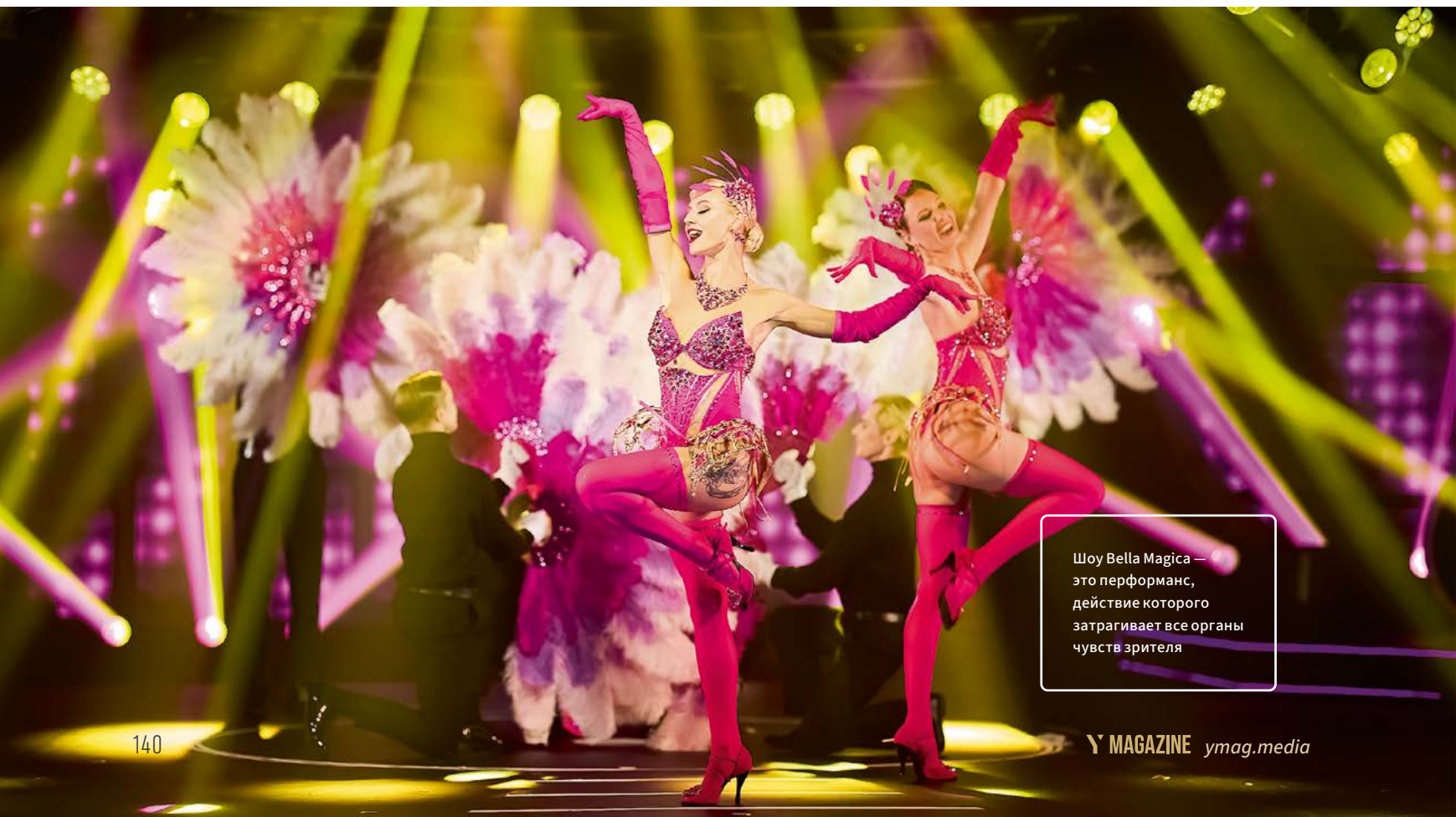




Долгожданная премьера шоу Bella Magica состоялась на малой сцене «Ленинград Центра» в конце октября 2023 года

Клиповое мышление — это словосочетание, к которому зачастую прилагается отрицательная коннотация. Но нам совсем не хочется связывать это понятие с ленью людей мыслить, невозможностью долго на чем-то фокусироваться, нежеланием глубже проникать в суть вещей. Если задуматься, вся жизнь современного человека сейчас похожа

на мелькание кадров, и это не хорошо и не плохо — это данность. Кто-то идет на досуге в драматический театр, кто-то на балет, кому-то ближе язык оперы, кто-то чередует эти форматы в зависимости от настроения, момента. А театрализованное шоу — это всё и сразу. И призвано оно дать человеку возможность два-три часа отдохнуть, перезапуститься



Шоу Bella Magica — это перформанс, действие которого затрагивает все органы чувств зрителя

Трогательная сцена из нашумевшего романтического шоу «Фавориты Луны. Поцелуй»



ФЕЛИКС МИХАЙЛОВ

— Люди приходят в «Ленинград Центр» отдохнуть. А где и как отдыхаете вы, человек, для которого шоу — это повседневная работа?

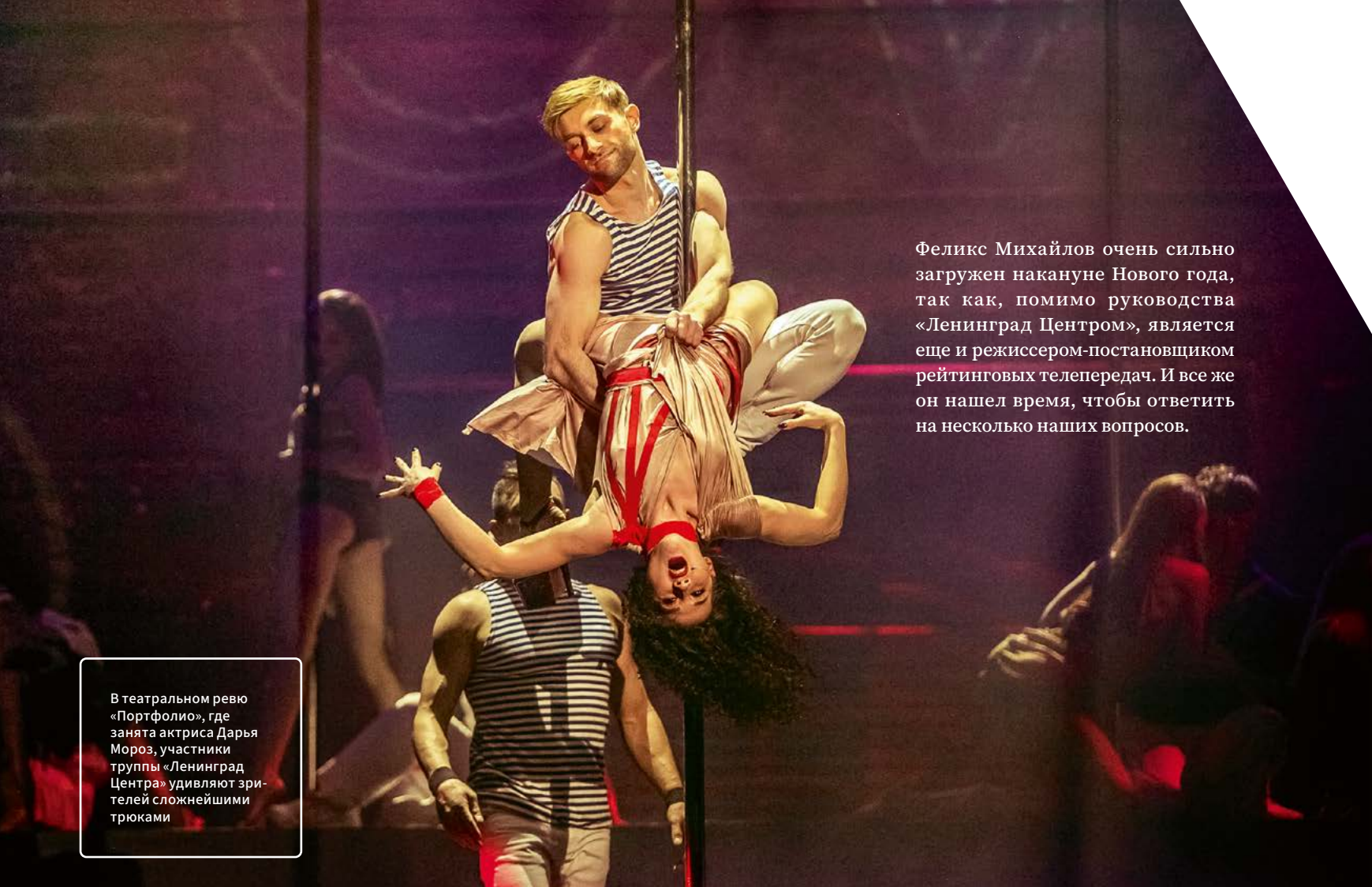
— В лесу, в музее, просто гуляя по улицам города, неважно какого. Главное — с высоко поднятой головой, чтобы видеть крыши зданий, небо. Ведь все хорошие идеи там, наверху...



На актрисе платье, созданное для шоу Bella Magica дизайнером моды Юлией Далакян



и испытать сильные эмоции, которые позволят двигаться дальше. Канва, в которую вплетены танцевальные, акробатические, цирковые, вокальные номера, сама по себе проста и понятна людям с любым уровнем насмотренности, и это подкупает: режиссер не ставит зрителя в неловкое положение своими ребусами, над которыми нужно долго ломать голову. А вот для того, чтобы удержать внимание, нужны сильные выразительные средства. И чем легче происходящее воспринимается с уютного дивана в зале, тем тяжелее труд огромного количества людей, причастных к этому действию. Только представьте, что за три-четыре минуты, которые длится трек, режиссер, постановщик и артисты должны поведать вам целую историю! А есть еще колоссальная работа с декорациями, реквизитом, костюмами, играющими немаловажную роль в донесении авторской задумки.



Феликс Михайлов очень сильно загружен накануне Нового года, так как, помимо руководства «Ленинград Центром», является еще и режиссером-постановщиком рейтинговых телепередач. И все же он нашел время, чтобы ответить на несколько наших вопросов.

В театральном ревию «Портфолио», где занята актриса Дарья Мороз, участники труппы «Ленинград Центра» удивляют зрителей сложнейшими трюками



Шоу «Семеро смелых». Актеры выступают в костюмах от модельера Юлии Далакян

Шоу должно продолжаться. *Иллюстрация*

Феликс Валерьевич, «Ленинград Центр» и в начале вашего пути, и сегодня во многом впереди планеты всей. Какие инновационные разработки были внедрены для организации этого шоу-пространства?

Основная сцена, рассчитанная на 300 зрителей, реализована как «черный ящик». Эта концепция позволяет легко трансформировать пространство по ходу действия. Техническое оснащение включает в себя 36 подвижных механизмов сцены, 3D-занавес работы российского художника Павла Каплевича и самую большую в Европе кинетическую люстру из 1000 шаров. Мы проживаем в ее свете самые яркие моменты жизни и демонстрируем гостям как уникальный арт-объект.

Кто решает, какими будут костюмы? И создаются ли они под конкретное шоу, либо что-то можно использовать и в других постановках?

Можно сказать, что в развлекательном жанре костюм — одна из главных позиций. От того, в каком образе появляется артист, как костюм помогает раскрыть идею номера или даже целого спектакля, зависит успех. Более того, иногда идея костюма у нас рождает номер. К примеру, мы увидели и приобрели коллекцию Татьяны Парфеновой, благодаря которой в шоу Timeless возник целый эпизод. Бывает, костюм рождается уже по окончании работы над постановкой, и мы понимаем, как должны выглядеть наши персонажи, чтобы костюмы не мешали, а дополняли хореографию постановщика, особенно в танцевальных номерах. И, конечно, у нас есть набор универсальных костюмов, собственный гардероб для выхода на сцену, особенно у вокалистов.

Расскажите, пожалуйста, о вашем сотрудничестве с модельером Юлией Далакян.

С Юлей мы знакомы много лет. Ее стиль, манера создания одежды, работа с тканями и фактурами мне всегда нравились, и в какой-то момент я предложил ей сотрудничать с «Ленинград Центром». Наша особенность — работа не в чистом виде с художниками по костюмам, а именно с дизайнерами, создающими моду. В нашей коллекции есть вещи многих модельеров, а образы от Юли стали неотъемлемой частью шоу. Скажу больше: пару лет назад одну из своих коллекций Юлия Далакян полностью создала для артистов нашего театра! Особенно они выигрывают в формате малой сцены, когда зритель рядом и может рассмотреть все нюансы: не только силуэт, но и особенности кроя, отделку, качество исполнения. **УМАГ**

Потрясающие костюмы для шоу «Прекрасная М» создавали Константин Салаватов, Полина Радсон, Янис Чамалиди и Алена Ахмадулина. А куклу-аккомпаниатора сделали технологи кукол Урал и Артур Гильмановы

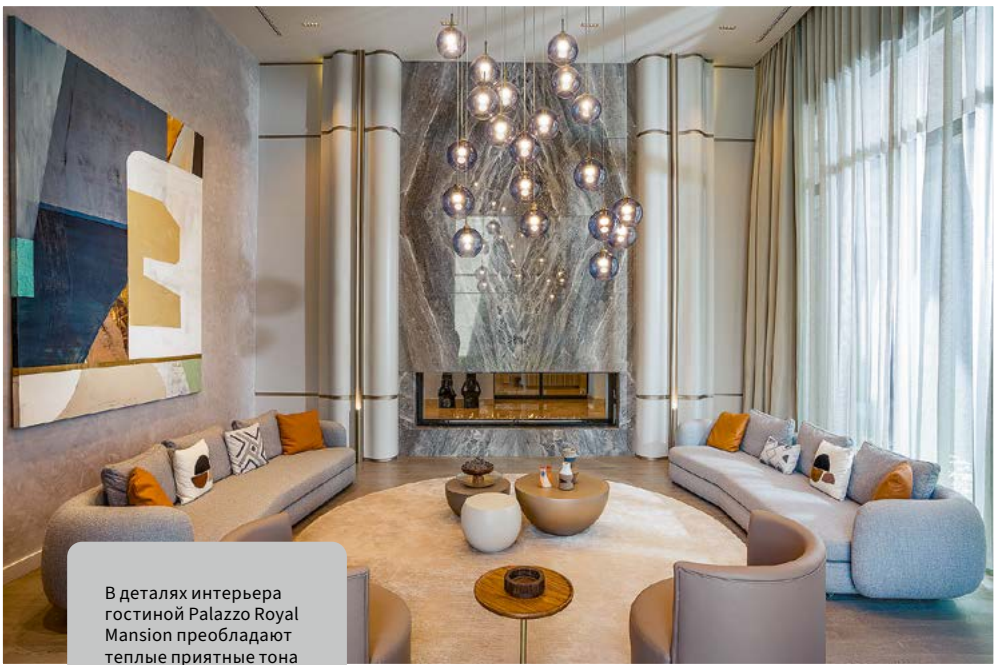


ВЫ ЭТОГО ДОСТОЙНЫ

Согласно известной поговорке, сани следует готовить летом. А вот летние путешествия можно и нужно планировать зимой, чтобы без спешки выбрать подходящее время и место из обилия вариантов.

Текст: **Анна Аникина**

Фото: **Kaya Palazzo Golf Resort**



В деталях интерьера гостиной Palazzo Royal Mansion преобладают теплые приятные тона

Любителей роскошного отдыха на Средиземном море может заинтересовать Kaya Palazzo Golf Resort, один из лучших курортов турецкого Белека, который расширил свои владения и открыл уникальные особняки Palazzo Mansions и Palazzo Grand Mansions. Они расположены вокруг гольф-поля, и из панорамных окон открывается сказочный вид на сочную зелень. А так как гольф-этикет подразумевает тишину и спокойствие, гости здесь чувствуют желанное уединение. В собственном саду особняков работают бассейны, есть мини-пляж, камин под открытым небом и оздоровительная зона (фитнес-центр, сауны, хаммам и паровая комната). Здания особняков сложены из натуральных материалов, а внутри природные мотивы поддерживают мрамор, деревянный декор и живые растения, которые очень гармонично сочетаются с современной функциональной мебелью и встроенной бытовой техникой. Просторные, залитые светом комнаты с гардеробными, ванная комната с тропическим душем на открытом воздухе, рабочий кабинет, уютная и хорошо оснащенная кухня сделают ваш отдых приятным и беззаботным.

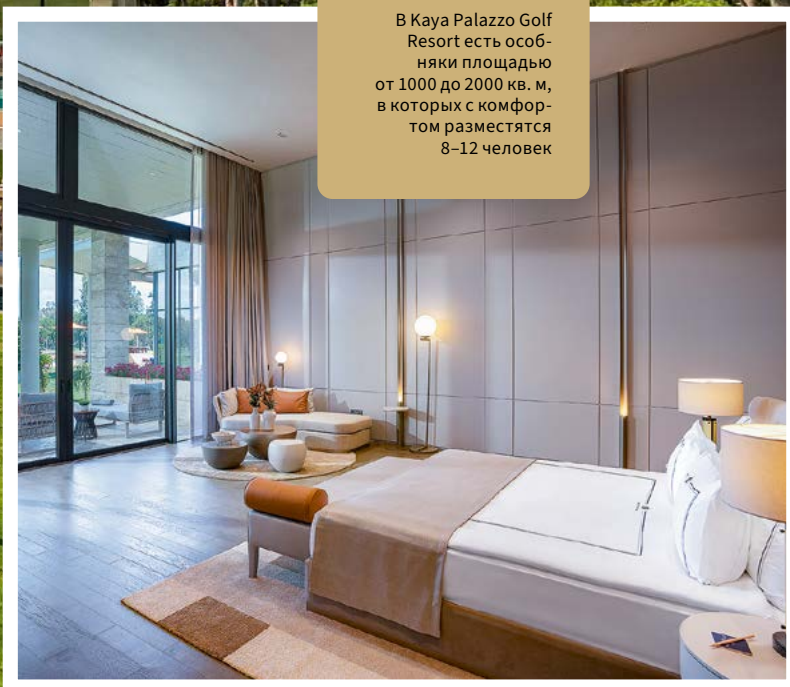
Гордость этой коллекции — особняк премиальной категории Palazzo Royal Mansion площадью 2000 кв. м с вертолетной площадкой, внутренним лифтом и полноценным крытым спа-центром. Здесь свободно разместятся несколько семей с детьми либо большие компании друзей. Кроме того, особняк станет идеальным местом для празднования свадеб и других торжеств.

Если вы так устали от суеты, что в отпуске вообще не хотите покидать свой особняк, не беда: загорать можно во дворе или на огромном балконе с бассейном, о завтраках и ужинах позаботятся ваши персональные шеф-повар и дворецкий, а сотрудники спа проведут все необходимые ритуалы прямо на вилле.



Бассейны с подогревом позволяют отдыхать в Kaya Palazzo Golf Resort и летом, и зимой

В Kaya Palazzo Golf Resort есть особняки площадью от 1000 до 2000 кв. м, в которых с комфортом разместятся 8–12 человек



Y lifestyle Вы этого достойны

В Kaya Palazzo Golf Resort гостей ждут
высококласный
сервис, отличная
кухня и всевозможные
развлечения
для взрослых и детей





Преимущество номеров категории Luxury Lagoon Suites — наличие собственных атмосферных ресторанов Lagoon



В Luxury Lagoon Suite есть подогреваемый бассейн и терраса с выходом к общему бассейну

Пляжный отдых у гостей тоже будет особенным: их ждет не только приватный участок с белоснежным песком, куда дворецкий довезет на багги, но и просторные павильоны с шезлонгами и джакузи на отдельном пирсе. В павильон могут доставить игристое вино с фруктами, а разнообразные блюда можно заказать в одном из ресторанов в зоне Palazzo Lounge.

Те, кто приезжает в Kaya Palazzo Golf Resort, знают: система «все включено» здесь разительно отличается от таковой во многих других отелях. Помимо стандартных позиций, к услугам постояльцев и аквапарк с мини-клубом и бесчи-

сленными развлечениями для детей, и возможность пользоваться услугами спа-центра, и многое другое.

В распоряжении ценителей благородной и аристократичной игры в гольф профессиональное поле на 18 лунок, для поклонников других видов спорта — три футбольных поля и десять теннисных кортов.

Отель работает круглый год и предлагает номера различных категорий в главном здании. Все они прошли полную реновацию в 2023 году, но сохранили стиль, присущий заведениям сети Kaya Palazzo Hotels & Resorts. **Y MAG**

ИСКУССТВО ОПЯТЬ В МОДЕ

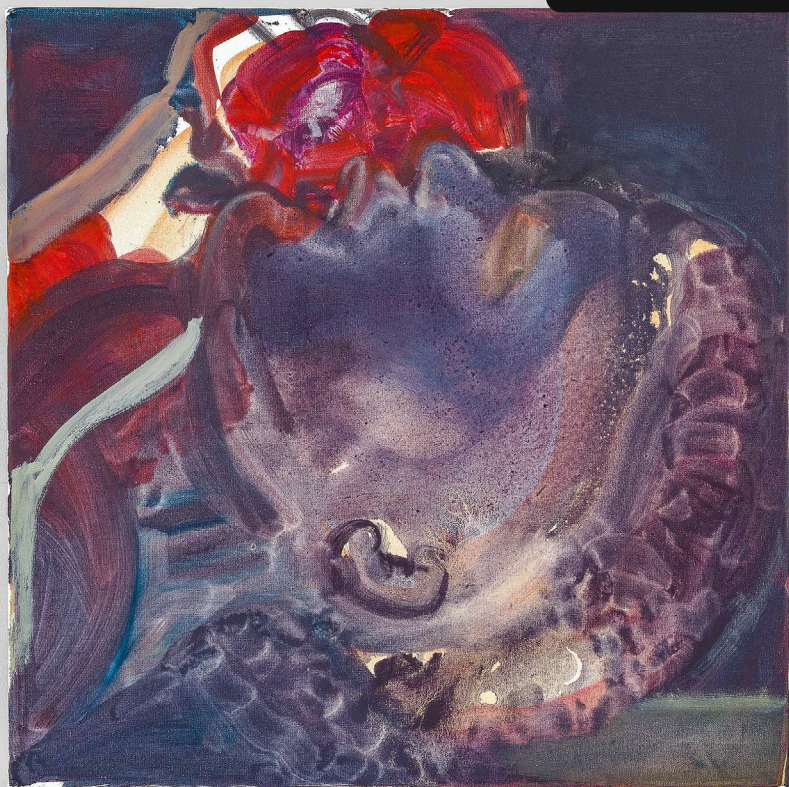
Текст: **Тамара Вехова**
Фото: **Тамара Вехова**,
«Смыслы Art Gallery»,
пресс-службы арт-галерей



В 2023 году «парижская версия» всемирно известного салона Art Basel прошла во второй раз

Лучшим доказательством слов, вынесенных в заголовок, могут стать триумфальные продажи на последних московских арт-ярмарках Cosmoscow и Blazar, где обалдевшие от счастья галеристы трижды меняли экспозиции стендов в день открытия и не успевали клеить красные точки на проданные работы. Или же другой пример — громкий успех новой ярмарки Paris+ par Art Basel, которую международные СМИ хором обсуждали весь октябрь.

Работа Марлен Дюма «Аромат цветка» (2018), представленная на парижской ярмарке David Zwirner Gallery, была продана за \$ 3 млн и вошла в топ продаж Paris+ par Art Basel 2023



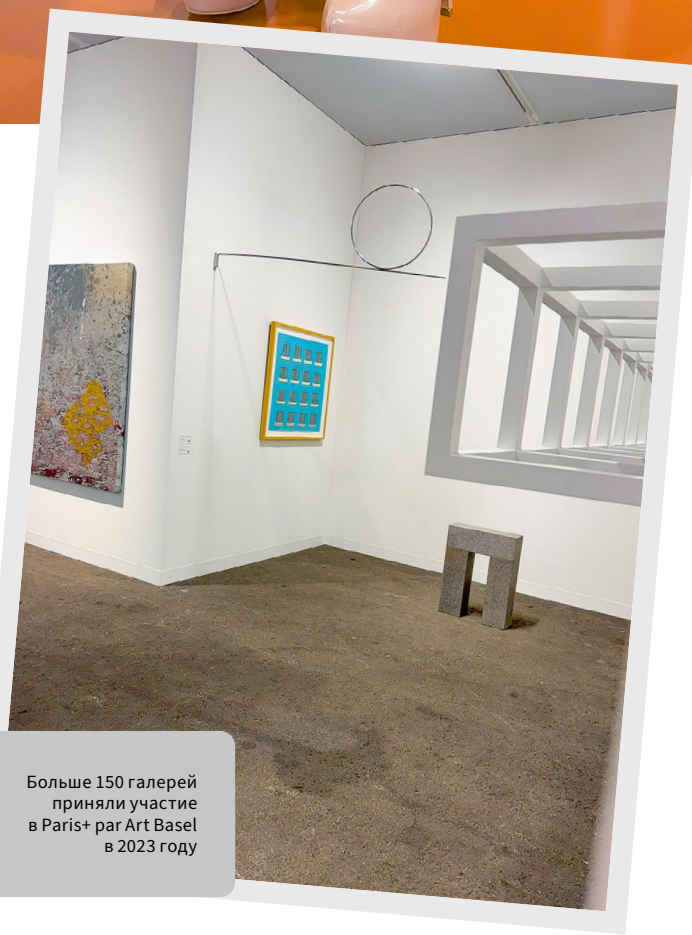
Экспозиция на стенде Gladstone Gallery на ярмарке Paris+ par Art Basel. Скульптура Сары Лукас

Да и не только ярмарки. Если вы придете в Пушкинский музей во вторник днем в надежде побродить по пустым залам, то будете изумлены, потому что залы окажутся очень даже людными. Все это, с одной стороны, прекрасно, а с другой — вполне предсказуемо. За что еще, если не за вечные ценности, держаться нам в эпоху тотальной неопределенности?

Специально для читателей Y Magazine я подготовила короткую и полезную инструкцию с ответами на самые актуальные вопросы:

- где и как научиться быстро ориентироваться в современном искусстве и арт-рынке;
- как ходить на арт-ярмарки и большие музейные выставки, чтобы не устать, а получать максимум пользы и удовольствия.

Вот уже много лет я работаю с предпринимателями, преподаю им историю искусства и помогаю формировать коллекции. За годы общения с этой аудиторией, занятой и требовательной, у меня накопилось множество методик и лайфхаков. В рамках одной публикации вряд ли возможно передать все необходимые навыки, поэтому постаралась задать ориентиры и объяснить базовые принципы навигации.



Больше 150 галерей приняли участие в Paris+ par Art Basel в 2023 году



ВИКТОРИЯ БЕЙЛИС,

сооснователь «Смыслы Art Gallery»

Мир современного искусства — это территория бесконечных дискуссий. Тренды арт-рынка меняются сезонно, как коллекции в модных домах. Новичкам сложно выставить приоритеты при выборе арт-объектов. Они питают иллюзии о скором обогащении за счет приобретения работ современных художников. Все чаще мы видим, как вместо покупок по любви и развития собственного стиля коллекционеры ориентируются на высокую стоимость.

Ценообразование на мировом арт-рынке — процесс, скрытый от глаз непрофессионалов. Во внимание берется много факторов. У российского рынка тонкостей еще больше. Во многом мы отстаем от Запада. Некоторые российские галереи создают фейковый ажиотаж, завышая цены на произведения художников, у которых может не быть собственного стиля и глубины. Актуальное мировое искусство ушло от ориентации на форму к исследованию чувственного отклика. Через искусство люди хотят критически осмыслить текущие реалии. Это про подлинную ценность, соприкосновение с важным внутри. Такое искусство не обесценивается. Именно поэтому нашу с Ксенией Кругловой (на фото слева. — Прим. ред.) галерею мы назвали «Смыслы Art Gallery». «Здесь мы создаем пространство для переживания опыта на чувственном уровне, вне суеты и шаблонов. Новый опыт бесценен, как и истинное искусство. К нам приходят и за тем и за другим», — часто повторяет Ксения.

Чувственный отклик на предметы искусства — верный друг коллекционера. Приобретая произведения близких по духу художников, мы поддерживаем их самобытность, влияем на творческую судьбу. Для истинного коллекционера важно, чтобы его коллекция была посланием через время: отражала его философию и взгляды, передавалась из поколения в поколение.

ЧТО И ЗАЧЕМ

Арт-ярмарки — это важные мероприятия в ряду прочих культурных событий, которые дают живое и объективное отражение мира современного искусства. К участию в ведущих ярмарках допускаются только самые уважаемые галереи с многолетней репутацией на рынке, отбор идет очень строгий. Это значит, что те художники, которых эти галереи выбирают и продвигают, должным образом растут в цене и со временем превращаются в классиков.

Участие в статусной ярмарке для галереи — возможность привлечь сотни новых клиентов и утереть нос конкурентам, поэтому на своих стендах они показывают лучшее из того, что могут и умеют.

Согласитесь, это очень интересно. Глядя на имена и работы, которые выбирают опытные галеристы и дилеры, чтобы привлечь внимание и деньги искушенной публики, можно многое понять о современном искусстве и обществе, о том, что ему нужно и важно.

Покупать искусство на ярмарке не обязательно. На первых порах можно и нужно ходить туда, чтобы учиться. Тренировать насмотренность и интуицию. Находить новые имена, выбирать фаворитов, заводить перспективные знакомства. Посещение арт-ярмарок — это прекрасная возможность научиться ориентироваться в современном искусстве.



Sisters in Art — творческий дуэт Виктории Бейлис и Ольги Родионовой — представил в проекте «Письма» на территории «Смыслы Art Gallery» работы, адресованные внутреннему ребенку. Художницам близка тема recycle, поэтому в их работах нашли новую жизнь настоящие игрушки, отданные на переработку

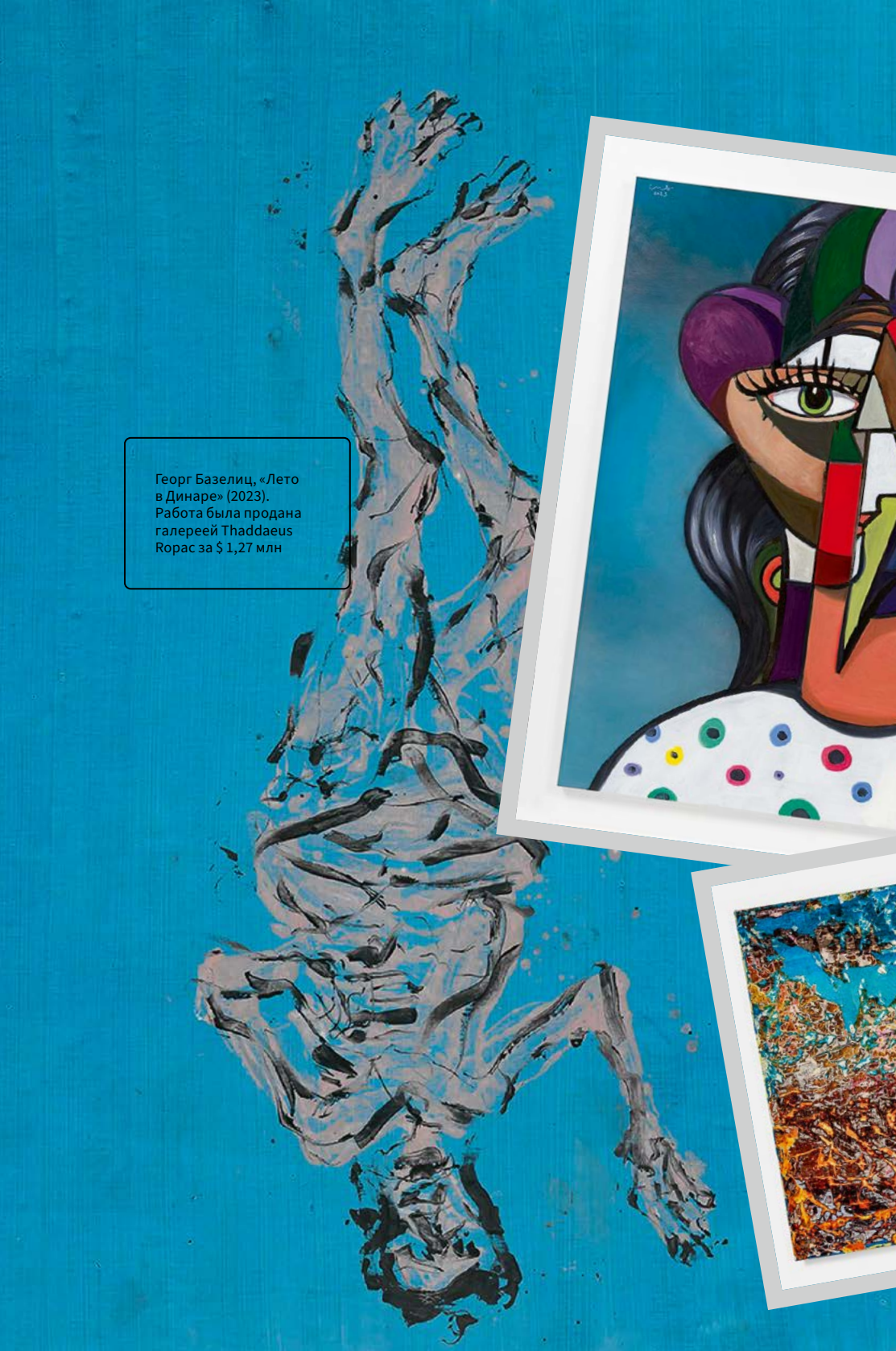


Еще одна работа из списка топовых продаж на Paris+ par Art Basel. Роберт Раушенберг, без названия (1962). Представлена галереей Thaddaeus Rorac и продана за \$ 2 млн

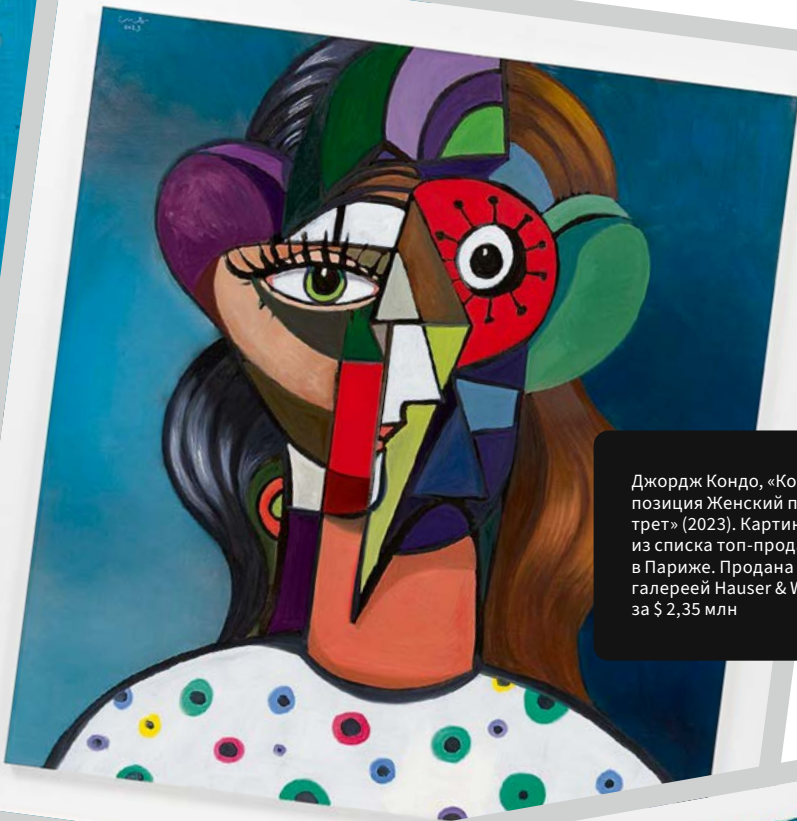
КАК

Я часто слышу, что неподготовленные зрители быстро устают на больших ярмарках и выставках, жалуются, что им сложно ориентироваться в этом многообразии. Вот несколько простых, но дельных советов, следуя которым, вы сможете легко и быстро перейти в категорию опытных зрителей и даже знатоков.

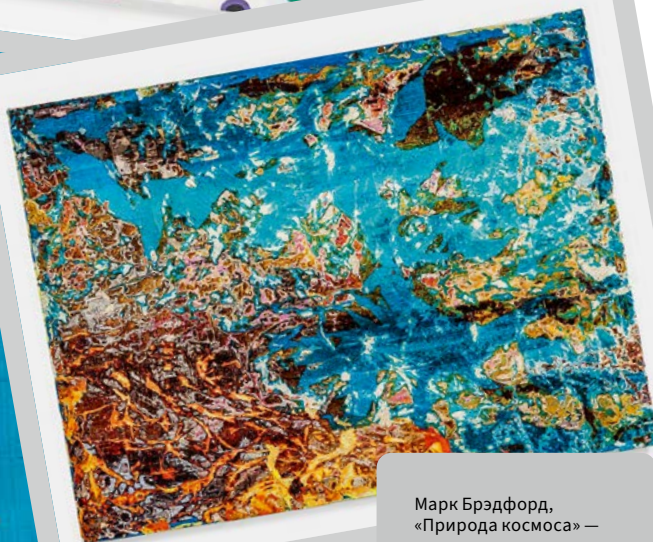
1. Удобная обувь. Забудьте про высокие каблуки и тесные ботинки. Вам предстоит провести несколько часов на ногах, а это серьезная физическая нагрузка.
2. Спланируйте поход заранее, постарайтесь выбрать время, когда на выставке меньше зрителей. Купите билеты онлайн. Два часа в очереди на вход — и смотреть искусство уже нет сил и настроения. Знакомо?
3. Идти смотреть искусство на голодный желудок — большая ошибка. Вам понадобится много энергии, поэтому перед походом на выставку нужно поесть.
4. Возьмите план ярмарки или буклет на входе (они почти всегда есть у администратора), отмечайте самые любопытные стенды и работы, которые вас заинтересуют, чтобы не блуждать и быстро вернуться к ним, если захочется проверить свои впечатления.
5. А вот не самый очевидный, но зато действительно важный момент, что подтверждает моя практика и опыт моих коллег. Первый круг — всегда ознакомительный. Он должен занимать у вас от 10 до 30 минут. Пройдите быстрым шагом по выставке, не останавливаясь, даже если увидите что-то очень интересное. Сканируйте взглядом пространство, подмечайте детали, фотографируйте те стенды и работы, к которым вам захочется вернуться. Очень важно не отвлекаться. Вы — охотник в поисках своего трофея. Сперва это сложно, но когда научитесь такому способу наблюдения, сразу поймете, какой это полезный и важный навык. Теперь у вас есть готовый маршрут, и вы знаете, что вам нужно, а что можно смело пропустить. Учитесь доверять своей интуиции.
6. Снимайте то, что больше всего понравилось. Постарайтесь выбрать свой топ-10 работ на выставке. Очень советую завести отдельную папку в телефоне и сохранять туда эти подборки. А затем время от времени их пересматривать и удалять лишнее, оставляя только самое лучшее. Это и есть воспитание вкуса и насмотренности.
7. Заводите знакомства, задавайте вопросы галеристам, не бойтесь интересоваться ценами. Попросите внести ваш электронный адрес в рассылку тех галерей, которые вам больше всего понравились. Действуя подобным образом, со временем вы сможете оказаться желанным гостем закрытых вернисажей и ужинов в кругу художников и коллекционеров.



Георг Базелиц, «Лето в Динаре» (2023). Работа была продана галереей Thaddaeus Rorac за \$ 1,27 млн



Джордж Кондо, «Композиция Женский портрет» (2023). Картина из списка топ-продаж в Париже. Продана галереей Hauser & Wirth за \$ 2,35 млн



Марк Брэдфорд, «Природа космоса» — еще одна успешная продажа Hauser & Wirth (\$ 1,8 млн)

Но главное правило — пусть эти походы будут в радость. Не насилуйте искусством себя и своих близких. Если вы чувствуете, что нет больше сил и желания смотреть выставку, — уходите. Все на свете искусство посмотреть невозможно. Или сгоняйте в буфет за кофе с пирожным.

Чтобы проверить на собственном примере, как работают мои методики, ну и, конечно же, чтобы быть в курсе всех последних трендов и любопытных новинок на арт-рынке, в октябре 2023 года я посетила ярмарку Paris+ par Art Basel.

Эксперты считают ее чрезвычайно важным событием. Лондон утратил титул столицы арт-мира. Главной причиной считается Brexit, создавший ряд серьезных сложностей и дополнительных трат при покупке произведений искусства на территории Великобритании для коллекционеров. Не только крупнейшие арт-ярмарки, но и такие монстры рынка, как галереи Гогосян, White Cube и аукционный дом Sotheby's, открыли в этом году великолепные галерейные пространства и филиалы в Париже.



ЛЕЙЛА ГИЗАТУЛЛИНА,

независимый арт-медиатор, бывший сотрудник
Музея современного искусства PERMM

Как работы художников попадают в музей? В этом вопросе важно понимать цели сторон, втянутых в процесс производства искусства и художественных высказываний. Музеи — это совершенно особые институты. Международная музейная организация ICOM определяет музей как некоммерческую, постоянно действующую организацию на службе обществу, которая исследует, собирает, сохраняет, интерпретирует и демонстрирует материальное и нематериальное наследие.

Какие цели преследует музей? Во-первых, музеи часто связаны с государством, поэтому многие из них получают госзадание. Цель музея — его выполнить, чтобы обеспечить себе дальнейшее финансирование. В задании могут быть прописаны суммы или количество приобретений в коллекцию, темы выставок и их количество, число посетителей. Учитывая все эти особенности, музей во главе с его руководителем формирует выставочный план и план закупок работ. Во-вторых, у музеев есть собственная выставочная политика. Ее ориентиры также задает арт-директор, куратор, руководитель музея. Это может быть продвижение местных художников или показ звезд, промоутирование музея среди широкой публики или формирование вокруг определенной аудитории. От ориентиров будет зависеть то, какие работы выбирает музей для приобретений и показа. В-третьих, работа должна пройти одобрение экспертного сообщества (внутримузейного или внешнего), а также соответствовать некоему общественному запросу, который куратор неявно угадывает и нащупывает. Здесь вообще куратору приходится лавировать между госзадаанием, возможностями музея, мнением экспертного сообщества и, конечно, собственными амбициями и идеями.

На мир искусства и все, что вокруг него, очень влияют и личные отношения, знакомства и предпочтения, и упорство и талант художника, и взгляд куратора, и возможности или ограничения, которые на музей накладывают общество и государство.



Инсталляция творческого коллектива Claire Fontaine была представлена на Paris+ par Art Basel известной берлинской галереей Neu

В первый же час работы ярмарки Paris+ par Art Basel, несмотря на строгий отбор гостей на collectors preview, стало таклюдно, что на некоторые стенды было не протиснуться, а в проходах толпа двигалась плечом к плечу, как в метро в часы пик. Поэтому я пришла на ярмарку утром в будний день, когда она была открыта для всех желающих. Готова поспорить, что именно моя методика помогла мне посмотреть стенды 154 галерей и не потерять силы и рассудок.

Вернувшись в Москву, я нашла публикацию со списком самых дорогих продаж этой ярмарки и очень обрадовалась. Оказалось, я видела все эти работы и некоторые из них даже сохранила в свою папку The best art. Наверняка вам также будет интересно узнать, что и за сколько покупают сегодня коллекционеры на ведущих арт-ярмарках.

Вряд ли я ошибусь, если предположу, что вы смотрите на эти работы, а точнее на их стоимость, с некоторой долей изумления. Это вполне закономерно. Если первый, самый распространенный среди начинающих зрителей и коллекционеров вопрос — «как сориентироваться в современном искусстве?», то второй всегда про деньги. Из чего складывается цена картины? Как определить инвестиционный потенциал художника? Как рыночная цена соотносится с художественной ценностью? Эти вопросы требуют отдельного обсуждения и могут стать продолжением этой рубрики. Следите за публикациями в Y Magazine. И не отказывайте себе в удовольствии наслаждаться искусством! **Y MAG**

А ЗА ОКНОМ МЕТЕЛЬ...

Текст: **Арина Вишневская**

Фото: **Андрей Михайлов**

Отель SO/ St. Petersburg находится в самом центре города, вблизи наиболее интересных культурных локаций и мест развлечений



Позади хлопоты, связанные с поиском подарков для близких и друзей, все накопившиеся дела переделаны, и мы, словно дети, с нетерпением ждем минуты, когда под бой кремлевских курантов с бокалом игристого в руках сможем загадать заветное желание, с благодарностью провожая один год и встречая другой. И вот он, долгожданный миг! Аромат елки и мандаринов, яркие фейерверки, искренние улыбки родных людей... Ах, как же хочется еще хоть ненадолго задержать это волшебное настроение! Хорошо, что впереди длинные зимние каникулы.

Бытует мнение, что работать лучше в Москве, а отдыхать — в Петербурге. Заснеженный январский город на Неве, обласканный разноцветными гирляндами и блестящими игрушки, располагает к романтическим прогулкам с чашкой сладкого какао в объятиях пушистых варежек. Благоволит он и развеселым компаниям, приглашая покататься на коньках под открытым небом, проехаться в карете по набережным или послушать концерт уличных музыкантов на центральных проспектах и площадях.



Праздничное настроение в эти дни здесь повсюду. Взять хотя бы знаменитый отель SO/ St. Petersburg. Магия начинается прямо у входа. Посмотрите, как красиво! Так и тянет заглянуть! На улице разыгралась метель, а в лобби-баре MIXO правит бал зимняя коллекция горячих коктейлей. Фирменный глинтвейн из Австрии, глэг из Швеции, русский сбитень — как сложно определиться! На душе становится все теплее. А не побаловать ли еще и тело в спа-комплексе гостиницы? Сауна, массаж, релакс-программы на любой вкус... После такого блаженства точно захочется остаться на ночь и завалиться в мягкую постель. А наутро, позавтракав омлетом с мортаделлой, пармезаном и трюфельным кремом, сырниками с соленой карамелью и миндалем, рисовой кашей на топленых сливках с голубикой или выбрав что-то еще из обширного меню, можно продолжить знакомство с одним из самых красивых городов мира. Ну разве не волшебство?! **Y MAG**



ПО ГЛУБОКОМУ СЧЕТУ

Текст: Ян Геллер

Фото: Formula 7



Ваш роскошный внедорожник долго перебирает всеми четырьмя колесами и урчит раздаткой, напрягая электронные мозги, но не может справиться с метровой толщиной сугроба, которого вчера на этом месте еще не было. Знакомо? К снегу нужен особый подход, который давно освоила канадская компания BRP (Bombardier Recreational Products), выпускающая снегоходы Ski-Doo. Канада по климату похожа на Россию, и снега там бывает не меньше. Наверное, поэтому канадские снегоходы так популярны в северных странах.

SKI-DOO SKANDIC LE 900ACE

Снегоходы, или сноумобили, сегодня стали универсальным транспортом. Есть модели спортивные и утилитарные, одноместные, двух- и даже трехместные. Есть с двухтактным двигателем, что лучше для спорта, или с четырехтактным, с которым комфортнее.

Ski-Doo Skandic LE 900ACE позиционируется как «утилитарное транспортное средство», предназначенное в первую очередь для работы в условиях снежной зимы.

Снегоход приводится в движение трехцилиндровым атмосферным двигателем (900 куб. см, 95 л.с.) с вариатором рDrive. Задняя подвеска снабжена регулируемым амортизатором, ее максимальный ход 240 мм. Ширина гусеницы у Skandic LE 900ACE составляет 508 мм. Передняя подвеска LTS состоит из двух мощных телескопических амортизаторов, способных выдержать солидную нагрузку и серьезное бездорожье, что позволило сделать нижнюю часть снегохода максимально похожей на дно лодки, чтобы при движении он не нагребал снег перед собой. Коробка передач EasyShift оснащена пониженной передачей, которая просто необходима при буксировке саней или движении по сильно пересеченной местности и рыхлому снегу. Задний ход включа-

ется с помощью электропривода простой кнопкой на руле.

В стандартное оснащение Skandic LE 900ACE входит увеличенное ветровое стекло, защищающее седока даже в положении стоя, галогенные фары, дисплей 4,5", подогреваемые ручки руля, отдельное сиденье для водителя и съемное — для пассажира. На его место можно установить еще один кофр или багажную площадку со съемной канистрой. Также под пассажирским местом находится дополнительный защищенный багажный отсек.

Но основное, чем может похвастаться Ski-Doo Skandic LE 900ACE, — это буксировка прицепов. Снегоход изначально оборудован усиленным бампером спереди и сцепным устройством сзади. Это позволяет таскать грузовые нарты весом до 680 кг — считается, что это лучший показатель в своем классе.

Также для Ski-Doo Skandic LE 900ACE предлагается широкий выбор дополнительного оборудования и аксессуаров, таких как держатели для ледобура, бензопилы, кофр для ружья, теплые муфты для защиты рук от мороза, грузовые сумки, канистры для топлива и так далее, вплоть до электролебедки (ее можно устанавливать как спереди, так и сзади) и светодиодных фар.

Название Skandic явно намекает на скандинавский характер снегохода: сильный, работающий, надежный, комфортабельный



ПРИ ЧЕМ ЗДЕСЬ СОБАКА?

Идея «автомобиля для снега» уже более века. Первые образцы с закрытым кузовом походили на обычные авто, только вместо колес у них были гусеницы сзади и лыжи спереди. По заснеженному полю — хорошо, а вот по лесу, по тропинкам — плохо: слишком тяжелое и неповоротливое транспортное средство. Поэтому уже во второй половине XX века оно эволюционировало в сторону проверенной веками собачьей упряжки, а вместо собак работал бензиновый мотор. В таком виде транспортное средство стало известно не только как snowmobile, но и как «снегоход», «моторные сани», «мотонарты», «лыжный автомобиль» и даже «снегокат». А классическая собачья упряжка, как говорят, имеет отношение к названию Ski-Doo. Изначально эти снегоходы должны были называться Ski-Dog, но при печати рекламных материалов в название закралась ошибка, да так и сохранилась на торговой марке этих популярных агрегатов.

На Ski-Doo Expedition будет очень комфортно в длительных поездках на рыбалку, зимнюю охоту или просто на дальнюю дачу. С собой можно будет взять все для отдыха — места хватит





SKI-DOO EXPEDITION SE 900 TURBO R

Зимой, конечно, приятно находиться в тепле и смотреть в окно на заснеженные еловые лапы. Но не всем. Некоторым, несмотря на мороз и пургу, все же не сидится на месте. Именно для них и создали Ski-Doo Expedition SE 900 Turbo R. Этот снегоход построен на той же платформе REV Gen4, что и Skandic, но отличается существенно.

Прежде всего, трехцилиндровый двигатель жидкостного охлаждения 900 куб. см с помощью турбонадува выдает практически вдвое большую мощность — 180 л.с. Плюс передняя подвеска RAS X с двойными рычагами обеспечивает большую плавность хода, лучшую управляемость и комфорт для езды. Задняя подвеска в целом та же, но амортизатор в ней регулируется прямо на ходу с помощью пневматики. При этом все преимущества платформы REV Gen4, в частности оптимальная развесовка за счет смещения вперед водителя, сохраняются. В результате у обоих снегоходов «в генозисе» платформа одна,

а едут они немного по-разному. Это и понятно. Ski-Doo Expedition SE 900 Turbo R — машина туристско-утилитарного класса, создана для дальних марш-бросков, в то время как Skandic предназначен скорее для работы по хозяйству недалеко от дома.

Комфорт в Ski-Doo Expedition SE 900 Turbo R обеспечивает и оборудование, включенное в стандартную комплектацию. Например, дисплей 7,2", на который можно выводить карту местности со смартфона и даже проигрывать музыку. Высокое лобовое стекло оснащено дополнительными боковыми дефлекторами, защищающими седоков от ветра, и регулируемые зеркала, предусмотрены также зарядка для телефона, подогреваемые руль и ручки пассажирского сиденья, да и само заднее сиденье оснащено высокой спинкой. В комплектацию входит грузовой бокс на 135 л, который крепится на багажник за задним сиденьем.

Expedition SE можно использовать и для выполнения рабочих задач. Для этого снегоход оборудован коробкой передач с пониженным режимом, который необходим, например, для буксировки саней. Реверс, как и у Skandic, включается электронно кнопкой на руле. Дополнительно (опять же, как и Skandic) снегоход оборудован буксировочным устройством, рассчитанным на прицеп массой до 680 кг.

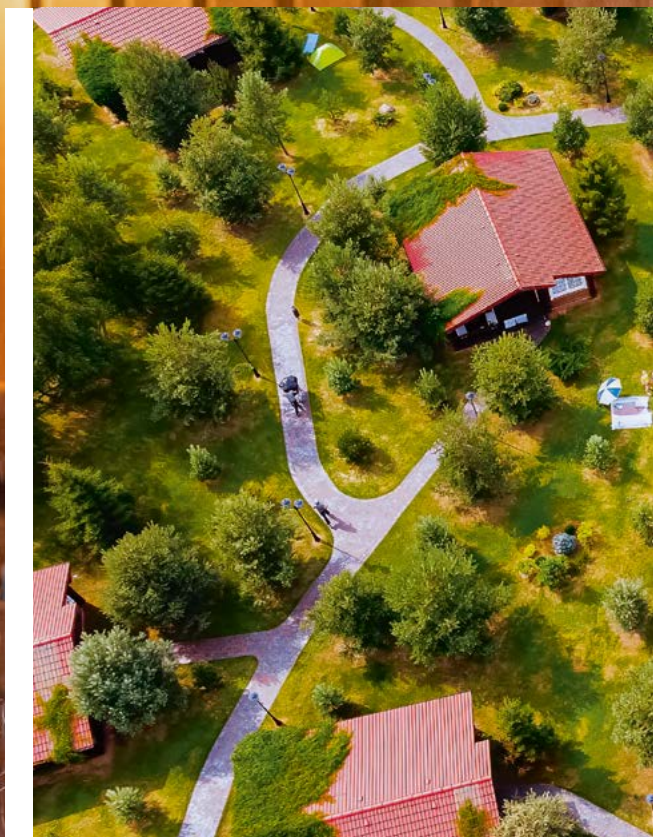
Ski-Doo Skandic LE 900ACE и Ski-Doo Expedition SE 900 Turbo R, конечно, «родственники», и оба 2024-го модельного года. Но если первый — это скорее снегоходный аналог модных нынче пикапов, то второй — комфортабельный внедорожник, на котором тянет отправиться на поиски зимних приключений. Ну или хотя бы на зимнюю рыбалку. А не сидеть и смотреть в окно, как снег падает в снег... **Y MAG**

Снегоходы
Ski-Doo хороши
не только для
активного отдыха,
но и для работы

«ФИШКИ» FISH POINT

Текст: Арина Вишневская

Фото: Fish Point Family Resort

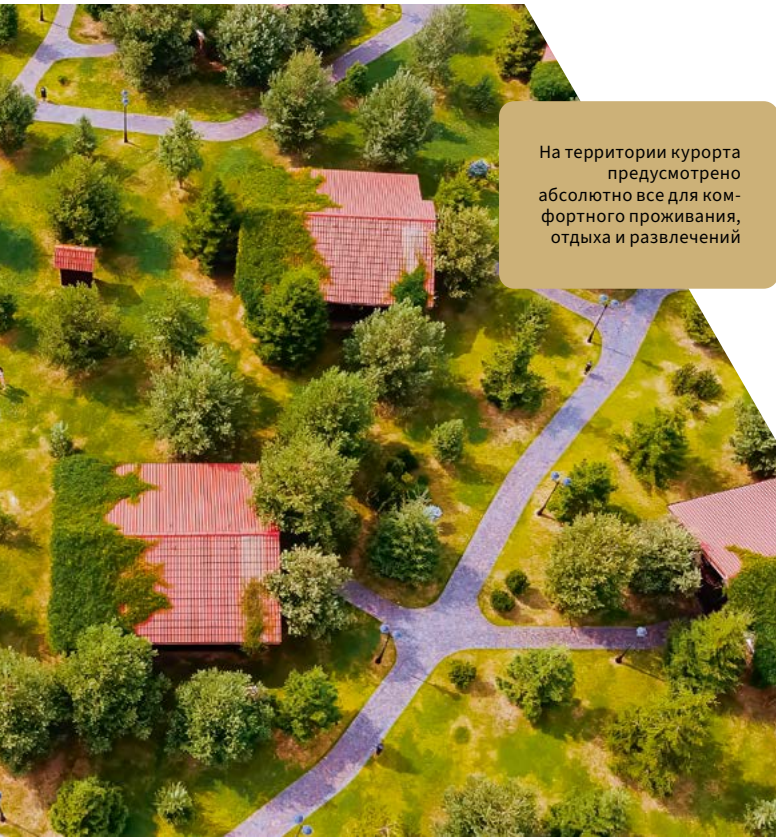


В Fish Point Family Resort каждый найдет себе занятие по душе

ПРОЛОГ

Fish Point Family Resort — подмосковный семейный экоотель на берегу живописного озера. На зеленой территории комплекса работают ресторан, банкетный зал, спа- и банный комплексы, есть спортивная площадка, детский клуб и километровая тропа для скандинавской ходьбы.

Коттеджи разной площади и с разным количеством спален полностью оборудованы и укомплектованы необходимой техникой. В Grand Family Suite (140 кв. м), рассчитанном на 11 человек, — пять спален, гостиная с обеденной зоной и большим диваном, две ванные комнаты и кухня, а также уютная терраса и собственный двор с качелями и мангалом. Любителей водных процедур может заинтересовать шале категории Spa Residence с финской сауной, турецким хаммамом и бассейном. Ну а для романтических пар идеальным будет пентхаус с двумя диванными зонами, спальней, обеденной зоной и джакузи с видом на березовую рощу.



На территории курорта предусмотрено абсолютно все для комфортного проживания, отдыха и развлечений

ЗНАКОМСТВО

В будние дни до марта 2024 года на курорте действует специальное предложение «Гедонист-тур». Это отличная возможность познакомиться с основными «фишками» Fish Point, чтобы в следующий раз вернуться со знанием дела. «Тест-драйв» включает в себя отдых на лоне природы, гастрономические удовольствия и фирменные велнес-практики.

Каждое утро вам в шале будут подавать роскошные завтраки, а в один из дней предложат дегустационный сет на двоих от бренд-шефа ресторана Fish Point Артема Добровольского. Пять видов форели, сельдь или килька, приготовленные по особому рецепту, фирменный форшмак и заливное из трех видов рыбы, рулет из щуки, икорный сет с оладьями, «Оливье» с копченой рыбой — настоящий пир! Более спортивный метод добычи рыбы — элитная рыбалка на берегах крупнейшего в Подмосковье рыболовного клуба «Золотой Сазан», входящего в инфраструктуру курорта. Вот когда вам в полной мере откроется смысл названия курорта! Если удача улыбнется, уедете с трофейным сазаном весом до 20 кг, 50-килограммовым сомом или 150-килограммовой белугой!

Место это также славится профессиональными пармейстерами и своими банными традициями, которые можно оценить в ходе трехчасовой церемонии «Глубокое очищение». Для всех спа-ритуалов используется профессиональная органическая косметика брендов Tanamera, St. Barth и Comfort Zone. Масла, пилинги и маски создаются по старинным рецептам исключительно из натурального сырья.

ВОЗВРАЩЕНИЕ В ЭДЕМ

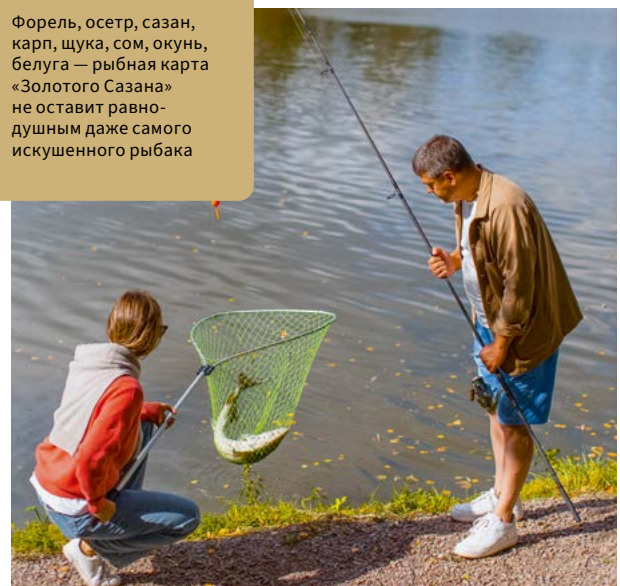
Возможно, вы вернетесь сюда, чтобы «вернуться к жизни» с баннным ритуалом: избавиться от усталости и тревог, обрести душевное и физическое равновесие. Процедура «Возвращение к жизни» проводится в несколько этапов и, помимо парения и массажа, включает в себя чаепитие с сухофруктами, ароматерапию и даже музыкальное сопровождение. В заключение вам предложат погрузиться в теплую купель с насыщенным ароматом таежных трав, после чего вас ждет ледяной витаминный удар (впрочем, это сюрприз).

Совершенно точно, вы приедете в Fish Point еще не раз, чтобы отведать рыбные блюда, которые здесь готовят и в коптильне, и на гриле, и на сковороде, и в тесте, и в соли или в печи. Так, например, в ресторане используют уникальную технологию разделки карпа, позволяющую полностью избавиться его от костей и не повредить при этом нежнейшее филе.

А еще отельеры считают браки, заключаемые на территории Fish Point Family Resort, крепче прочих, и шутят, что в уникальный свадебный пакет входят даже гости! Молодожены смогут пригласить до 50 человек, которых разместят в уютных коттеджах Family Suite площадью 54 кв. м с двумя спальнями и просторной гостиной. В предложение также входит еда по банкетному меню на 50 персон с обслуживанием. Перед огромным коттеджем площадью 350 кв. м есть очаровательная поляна для проведения выездной регистрации, предусмотрено высококласное световое и звуковое оборудование, сцена для выступления артистов, гримерные и гардеробная, а также отдельная охраняемая парковка. Может статься, Fish Point окажется местом рождения вашей новой семьи.

Умиротворяющее уединение или пышный праздник, баня или рыбалка (а лучше все вместе) — какой бы сценарий вы ни придумали, в Fish Point Family Resort есть все возможности для его реализации. **YMAG**

Форель, осетр, сазан, карп, щука, сом, окунь, белуга — рыбная карта «Золотого Сазана» не оставит равнодушным даже самого искушенного рыбака



ВОЗЬМИ С СОБОЙ СОЛНЦЕ

Текст: **Ольга Асташина**

Фото: **EcoFlow**





Готовые решения EcoFlow безопасны, надежны и компактны

С маркой EcoFlow мы познакомились еще на Moscow Yacht Show в начале лета 2023 года. На логотипе изображено стилизованное под принципиальную схему дерево, на ветвях которого нашли свое место и палатка, и электронный гаджет, и лодка, и дом, и автомобиль. Получается, продукция имеет очень широкий спектр применения. Что это за продукция и где ее используют, нам рассказал Алексей Сасенков, директор по связям с общественностью бренда EcoFlow Russia.

Алексей, чем занимается ваша компания, и почему это направление так важно сегодня?

Наша компания «Айметро» является официальным дистрибьютором бренда EcoFlow в России. За этот год мне довелось поучаствовать в нескольких мероприятиях, так или иначе затрагивающих тему «зеленой» энергетики. В последние годы во всем мире большое внимание уделяется развитию альтернативных источников энергии для промышленных целей. Однако успех перехода на экологичные альтернативы, на мой взгляд, случится в тот момент, когда повсеместно станут применять возобновляемые источники энергии именно в быту.

EcoFlow занимается популяризацией этого направления в повседневной жизни обычных людей. Сегодня мы рассказываем и показываем, как можно смело использовать портативные зарядные станции, солнечные панели и «умные» генераторы EcoFlow дома, в путешествиях по стране или во время загородного отдыха.

Тема внутреннего туризма, о котором вы сейчас упомянули, актуальна сегодня как никогда ранее. Почему, на ваш взгляд, альтернативная энергетика должна идти рука об руку с развитием туризма в России?

Давайте представим, что мы хотим поехать за город или отправиться в поход на несколько дней. О чем мы побеспокоимся в первую очередь? Наверное, большинство из нас — о том, как оставаться в эти дни на связи и как обеспечить себе хотя бы минимум комфорта вдали от электрической розетки. Именно для этих целей созданы такие устройства, как портативные зарядные станции. Если мы говорим о марке EcoFlow, то это две серии зарядных станций: River и Delta. Модели отличаются друг от друга размерами, мощностью и емкостью встроенных аккумуляторов.

Если речь о еще более длительных путешествиях, то на помощь приходят комплекты — солнечные генераторы, состоящие из зарядной станции и солнечных панелей. Они позволяют людям быть полностью независимыми от привычных источников энергии и генерировать электричество от солнечного света. Сегодня компания EcoFlow предлагает массу готовых решений: например, можно обустроить свой автодом или яхту комплектами энергонезависимости. Они включают в себя распределительные панели для управления всеми подключенными к источнику питания приборами, а также могут быть укомплектованы необходимым числом мощных аккумуляторных батарей, в которых будет «храниться» энергия, вырабатываемая солнечными панелями.

Мы собираем обратную связь от наших клиентов и можем с уверенностью сказать, что такие готовые решения безопасны, компактны и надежны.



На яхте незаменимыми будут комплекты EcoFlow Power Kits

То есть на практике продукция EcoFlow показывает себя с положительной стороны?

Совершенно верно. Чуть больше года мы представляем этот бренд на территории России, но уже сегодня можем сказать, что за портативными решениями альтернативной энергетики будущее. С февраля по сентябрь компания «Айметро» принимала участие во многих выездных выставках и фестивалях, демонстрируя возможности техники EcoFlow. Так, в июне на Moscow Yacht Show мы с командой решили поставить эксперимент и целый день заряжать все оборудование, готовить напитки в кофемашине, запитывая технику исключительно от устройств EcoFlow. И эксперимент удался! Солнечные панели генерировали электричество, передавая его портативной зарядной станции, а уже к ней мы подключали все необходимые приборы.



Интеллектуальный робот-газонокосилка EcoFlow. Для отдыха и работы на природе очень важно, чтобы источник энергии был максимально бесшумным



Пример установки солнечных панелей на верхней палубе хаусбота



За портативными решениями альтернативной энергетики будущее

Какие продукты из линейки EcoFlow вы можете порекомендовать нашим читателям, увлекающимся путешествиями, в том числе на яхтах?

Разнообразие продуктов EcoFlow увеличивается с каждым годом. Небольшой спойлер: в 2024 году компания планирует выпуск совершенно новой системы PowerOcean, которая подойдет для использования и на промышленных объектах. Сегодня же производитель может предложить небольшие портативные станции серии River 2 и складные солнечные панели к ним для тех, кто любит пеший туризм. Ассортимент продуктов в этом году расширился даже до «умных» фонарей для кемпинга. Если речь идет о том, чем можно укомплектовать яхту, то здесь незаменимыми будут комплекты энергонезависимости EcoFlow Power Kits с модульной системой наращивания мощности батарей. Посетители всех выставок, в которых мы участвовали, с неподдельным интересом наблюдали за возможностями «умных» устройств с функцией автономной и беспроводной работы: холодильника-морозильника Glacier и кондиционера Wave 2, который работает как на охлаждение небольших пространств, так и на их обогрев.

Для отдыха на природе очень важно, чтобы источник энергии был максимально бесшумным, и это одна из ключевых характеристик «умных» генераторов и зарядных станций EcoFlow.

Сегодня продукты бренда EcoFlow являются отличным примером того, как технологии «зеленой» энергетики меняют отношение к отдыху и путешествиям, делая комфортнее пребывание даже вдали от цивилизации. **YMAG**

СЕРГЕЙ ГОРШКОВ:

СНИМАТЬ ДИКУЮ ПРИРОДУ ЗА ДЕНЬГИ НЕ ПОЛУЧИТСЯ»

Текст: **Мария Мошкина**

Фото: **Сергей Горшков**

Сергея Горшкова — пожалуй, самого известного фотографа дикой природы из России — очень сложно застать на месте и уговорить на интервью. Например, когда мы связались с ним, он был в Африке. Мы благодарны Сергею за то, что он нашел время между съемками, чтобы рассказать нам о своей работе. Получился монолог, а не интервью, но сколько в нем захватывающих моментов!



Сергей Горшков — основатель Российского союза фотографов дикой природы, обладатель множества национальных и международных наград, первый фотограф из России, победивший на самом престижном конкурсе в мире — BBC Wildlife Photographer of the Year, автор девяти фотоальбомов и множества экологических инициатив. В частности, репортаж Сергея в социальных сетях и в журнале National Geographic подтолкнул российское руководство включить остров Врангеля в программу по очистке Русской Арктики от мусора.

ЛЮБИМЫЕ МОДЕЛИ

«Сложно сказать, какое животное более фотогеничное. Например, для меня лиса фотогеничнее медведя, но на Камчатке мой любимый герой все-таки он».


МЕДВЕДЬ

«Именно камчатские медведи разожгли во мне искру страсти к съемке дикой природы, и медведи теперь являются моей визитной карточкой как фотографа. Первые встречи с медведем поразили меня. Вдохновленный увиденным, я решил сделать фотоальбом, посвященный только ему. Не без некоторой тревоги я начал снимать на Курильском озере. Просмотр первых же фотографий развеял все мои опасения. Я понял: дух медведя схвачен, останавливаться нельзя!»

Когда я начинал снимать медведей, хотел показать их хищническую натуру, но, поработав с ними в течение нескольких лет, я увидел и узнал об этих животных многое другое. В итоге альбом «Медведь» получился совсем о другом: я включил в него фотографии, показывающие красоту животного, его жизнь, в которую мы не вправе вторгаться.

Я навсегда запомнил первого медведя, который меня преследовал и пытался атаковать. Встретились мы весенним утром, он спал в густом стланике, и снимать было невозможно. Когда поднялось солнце, я решил оставить медведя, чтобы вернуться к нему вечером, когда свет будет более мягким.

Он не обращал на меня ни малейшего внимания, и я стал медленно удаляться, по привычке оглядываясь. Повернув в очередной раз голову, я увидел, что медведь уже мчится на меня. Нас разделяло около 100 м, а до лодки, которая стояла под берегом, было метров пятьдесят. Не раздумывая, я скатился по сугробу, как на санках, прямо к лодке. Когда медведь подбежал, я уже был в нескольких метрах от берега, и, понимая, что нахожусь в безопасности, быстро достал фотоаппарат и начал снимать зверя, который бежал по снегу к лодке. Сде-



«Мне часто приходилось
через объектив смотреть
в глаза медведю.
И сейчас я абсолютно
уверен, что уже никогда
не смогу выстрелить в это
великолепное животное»

лав несколько кадров, я понял, что намерения у него серьезные: он не колеблясь бросился в воду и поплыл к лодке, не реагируя ни на крик, ни на удары весла о борт. Я завел мотор и отплыл на безопасное расстояние, а медведь, поняв, что добыча ускользнула, проплыл еще несколько метров, фыркнул и развернулся к берегу. Этот случай научил меня, что во время съемок медведей всегда нужно думать о своей безопасности.

Идея снять медведя под водой родилась случайно. Я был занят подводной съемкой лосося и неожиданно встретился с медведем, который рыбачил. Успел немного пощелкать и уплыть. А потом поставил перед собой задачу сделать портрет медведя в воде, снять так, чтобы он частично находился в воде, частично — под ней. Такого на тот момент не делал никто ни в России, ни в мире. Сложность заключалась в том, что подобную съемку нужно вести из воды широкоугольным объективом с близкого расстояния. Но как только я погрузился в воду и стал визуально меньше, медведи сразу начинали на меня охотиться. Тем не менее поставленную задачу я выполнил.

За годы работы с медведями я выработал для себя правила общения с этими хищниками. Я никогда от них не прячусь. Медведь, которого я могу видеть, всегда лучше, чем медведь, которого я не могу видеть. Неожиданное появление человека перед медведем может спровоцировать животное на атаку.

У каждого медведя есть свое личное пространство. У одного зверя это 50 м, у другого — два. Эту границу они никогда не нарушают сами и не дают нарушать человеку. Поэтому прежде чем начать снимать, надо изучить расстановку сил. Я прихожу к месту съемки на лодке или пешком, сажусь и даю медведю возможность ко мне привыкнуть. Никогда не маскируюсь, не прячусь. Лучше, чтобы он сам проявил к тебе интерес: рано или поздно все начинают приближаться, смотреть, принохиваться. Если это зверь “съемочный”, он сам подойдет, а если не хочет позировать, ты его все равно не заставишь. Надо добавить, что, отправляясь на съемку, я беру с собой не только фотоаппараты, но и охранника с оружием. Было множество случаев, когда он спасал меня, но ни одно животное при этом не пострадало».

БЕЛОПЛЕЧИЙ ОРЛАН

«Это самая красивая птица в мире. Орланы живут только в России. Иногда они улетают зимовать в Японию, но гнездятся исключительно на восточном побережье Камчатки и по побережью Охотского моря. Сейчас их насчитывается порядка 2500 пар. Невероятная птица! Но ее очень сложно снять. Я потратил пять лет, чтобы сделать хорошие снимки. Она очень пугливая, но чрезвычайно фотогеничная».





ЛИСА

«На третьем месте по красоте из обитателей Камчатки для меня стоит лиса. Они там такие яркие! Их так и называют — огнёвки, или красные лисы. В средней полосе России они соломенного цвета, а на Камчатке — красного. В конце марта и начале апреля у них брачный сезон, и это очень интересно наблюдать. За девчонками ухаживает куча мужиков».



ЛЕОПАРД

«Изначально я занимался охотой, ездил по всему миру и добывал трофеи. Но потом я взял в руки камеру, и фотоохота показалась мне намного интереснее. Когда я впервые увидел леопарда, то просто не смог выстрелить в него, отложил карабин и начал снимать. Этот момент стал для меня переломным: я понял, что не могу вторгаться в жизнь животных. За время поездок в Африку передо мной выросло несколько поколений леопардов. Эти животные привязаны к одному месту, поэтому я могу наблюдать, как у них появляются дети, как они растут, как некоторых из них, к сожалению, съедают гиены. У каждого леопарда свой рисунок пятен на шкуре, по снимкам я их сравниваю и понимаю, кто есть кто. Например, за одной самкой леопарда я наблюдаю с рождения, слежу, как у нее появляются свои дети. Гид из национального парка писал мне, что она родила еще двух котят, и я специально летал снимать маму с малышами. Тогда в моей фотоистории не хватало именно взаимоотношений матери и детей леопардов».

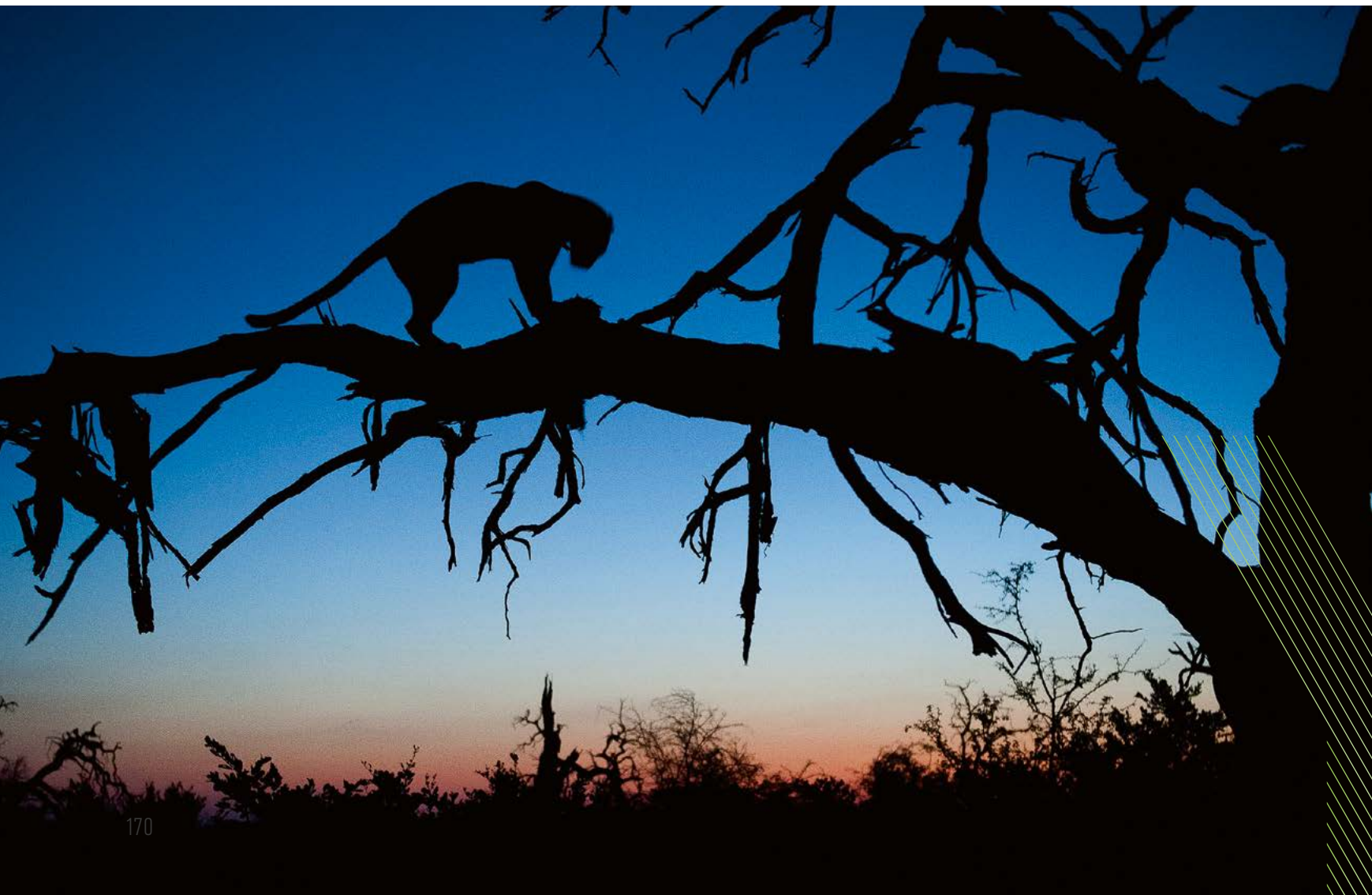
ЛЮБИМЫЕ МЕСТА

«В мире уже все открыто и снято. Только как снято — это вопрос. В дикой природе сюжеты разворачиваются каждую минуту, и их хватит на всех».

КАМЧАТКА

«Я бесконечно благодарен Камчатке! Это место стало для меня началом новой жизни. Много лет назад я увидел фильм о Камчатке, меня поразило это буйство дикой природы. Я просто не мог поверить, что это правда, что это снято в России. Позже у меня появилось свободное время, и я полетел на Камчатку специально, чтобы посмотреть и поснимать медведей. Меня так поглотил этот процесс, что я уже больше семи лет по несколько раз в год летаю туда к моим медведям. Эти годы пролетели как один день.

Камчатка — царство контрастов. Вам повезет, если удастся поснимать тут хотя бы в один день из десяти. Это одно из самых трудных и в то же время самое лучшее место для съемки. Именно здесь процесс приносит огромное удовольствие и самые лучшие результаты. Больше всего на Камчатке я люблю Курильское озеро — самое величественное место на Земле. Я исходил его берега вдоль и поперек, часами наблюдал за нерестом лосося и рыбалкой медведей. Если проехать всю Россию, лучше места все равно не найти. Здесь самые красивые пейзажи и самый разнообразный животный мир».





БОТСВАНА

«Африка — как полигон для фотографов, как обязательная программа в фигурном катании. Для меня лично Африка и возможность общаться с ее дикой природой — это самая большая награда.

В Африке я больше всего люблю снимать в Ботсване, в дельте реки Окаванго. Тамшние правила лучше всего подходят для фотографа, ведь снимать можно только в местах, где у тебя есть определенная свобода передвижения, позволяющая реализовать твои идеи, а не там, где тебя ограничивают в пространстве или во времени. Больше свободы в частных сафари-парках, потому что там можно заранее обговорить с хозяевами все, что тебе нужно. Да, стоимость будет в три-четыре раза выше, чем в национальных парках, но и результат впечатлит.

Однажды в Ботсване я отправился на несколько дней в сафари-парк. Прилетел в лагерь, сел в машину, она тронулась, и я сразу же увидел леопардов. Я решил не возвращаться в лагерь, чтобы не терять времени, и прожил все это время в машине, следуя за леопардом. Мне привозили еду и питье, меняли проводников — владельцы парка поняли, что мне нужно. За эти двое суток я увидел столько событий из жизни леопардов, сколько, может быть, не увидел бы за всю жизнь.

Я бывал в Ботсване больше десяти раз и готов возвращаться туда снова и снова. Там всегда все так динамично! Например, там есть одно место, где львы охотятся на буйволов. Рядом со стадом буйволов из двух тысяч голов живут два прайда львов. Ночью буйволы встают в каре и никого к себе не подпускают, вот львы и перешли на дневную охоту — ловят момент, когда буйволы начинают кормиться и передвигаться. Это единственное место, где с вероятностью 100% можно увидеть охоту льва». **YMAG**

ПОБЕДИТЕЛИ DAME DESIGN AWARD 2023

Текст: **Алексей Кириллов**

Фото: **Scanstrut, Zhik, Raymarine, Oceanvolt, Ronstan, Marservis**

Конкурс DAME Design Award, где отбирают, тестируют и награждают лучшие изделия для яхтенной индустрии, — главное мировое событие такого рода. Он обращает внимание верфей и покупателей на действительно новаторские продукты, позволяющие сделать яхтинг безопаснее, комфортнее и экологичнее.

В этот раз на сцене RAI Amsterdam в рамках выставки METS наградили представителей девяти компаний, которые, по мнению жюри, создали нечто выделяющееся из общей массы. Примечательно, что организаторы существенно обновили список номинаций, чтобы те точнее отражали назначение того или иного оборудования и облегчали судейство. В жюри вошли восемь признанных в индустрии экспертов, включая дизайнеров и конструкторов Андре Хозка, Оливье Ракупо и Давиде Чиприани, а также Патрика Хэмпта, технического менеджера ICOMIA.



В номинации «Комфорт и развлечения на борту» победила интегрированная насосная станция ATMOS от американской компании Scanstrut. Этот компактный блок легко встроить в фальшборт или под банку в кокпите даже небольшого катера, подключить к бортовой 12-вольтовой сети и навсегда забыть о суете с подготовкой надувных водных «игрушек». Насос может работать в двух режимах: подавать большой объем воздуха под низким давлением, когда нужно надуть крупные каяки, «бананы» и «ватрушки», или обеспечить небольшой выхлоп под высоким давлением, например, для надува SUP-досок. Разумеется, есть и функция быстрого сдувания «игрушек». В комплекте ATMOS идут шланг длиной 2,5 м, шесть насадок для разъемов разного типа и накладная панель, защищающая лицевую поверхность от солнца.

Победителем в номинации «Личное снаряжение» стали Zhik Seaboot 700 — легкие (500 г), мягкие и удобные яхтенные боты. От многих других они отличаются тем, что компания разработала их подошву из специальной резины совместно с производителем покрышек Michelin. В итоге боты не скользят на палубном покрытии в любую погоду. Они хорошо держат стопу, дышат (мембрана eVent) и при этом не дают ногам мерзнуть. В процессе разработки Seaboot 700 лично тестировали именитые яхтсмены, включая

Ди Каффари, совершившую не одну безостановочную кругосветку.

Награду в номинации «Навигация и связь» получили дисплеи Raymarine Alpha Performance Display System с диагональю 7 и 9 дюймов, призванные дополнить МФД линейки Axiom. Защищенные от проникновения влаги сенсорные экраны могут выводить изображение в вертикальной и горизонтальной ориентации и отличаются простым для восприятия интерфейсом. Они предназначены для установки на мачте или посту управления парусных яхт — там, где всегда нужна критическая для навигации информация.


Победителями в номинациях «Палубное оборудование» и «Безопасность на борту» тоже оказались изделия для парусников. В первом случае это лебедки Orbit Winch (Ronstan) и Push/Pull Captive Reel Winch (Harken), а во втором — специальный молниеотвод LiMit Collar от компании Hall Spars. Он актуален для лодок с карбоновым рангоутом и позволяет решить проблему проведения электричества от композитных элементов к металлическим.



Модульная платформа умного дома Vimar Linea XT стала лидером в номинации «Электроника и электрические системы» благодаря чрезвычайно широким возможностям кастомизации и легкому масштабированию.

Премия в области защиты окружающей среды получила мусороприемная станция EcoCube, которую разработала компания Marservis. Если такие станции появятся на популярных якорных стоянках, то яхтсменам больше

не придется заходить в марины, чтобы избавиться от твердого мусора и черных вод. EcoCube поддерживает отдельный сбор и даже позволяет заправиться пресной водой благодаря наличию опреснителей.

Наконец, в номинации «Пропульсивные системы» на первое место вырвался Oceanvolt HighPower ServoProp 25 — компактный электрический сейлдрайв с гидрогенерацией. В № 3(5)/2023 журнал уже подробно писал об этой новаторской днищевой колонке для парусных судов, и теперь она заслуженно стала абсолютным победителем DAME Design Award 2023. 



КАКИЕ ЛОДКИ «ЗЕЛЕНЕЕ»?

Текст: Алексей Кириллов

Рисунок: ICOMIA

Фото: Pure Watercraft



На ноябрьской выставке яхтенного оборудования METS ассоциация ICOMIA традиционно подводит первые итоги уходящего года: делится статистикой, указывает на тренды и точки напряжения в индустрии. В этот раз она представила в Амстердаме долгожданный отчет о том, какие пропульсивные системы разумно выбирать в разных сегментах маломерного флота, чтобы наиболее рационально придерживаться курса на декарбонизацию. Важно отметить, что в основе этого документа не общие рассуждения экспертов, а предметные расчеты, выполненные для прогулочных судов девяти типов длиной до 24 м. Исследование, проведенное вместе с консалтинговой компанией Ricardo PLC, включает оценку негативного влияния различных плавсредств на окружающую среду на протяжении всего их жизненного цикла (выброс парниковых газов) и учитывает ряд ключевых факторов вроде модели и стоимости эксплуатации, запаса хода и потребности в определенной инфраструктуре.

В исследовании сравнивают пять типов энергосистем: традиционный ДВС на обычном бензине и дизеле, водородный ДВС или топливные ячейки, ДВС на биотопливе (HVO и синтетический бензин), а также полностью электрический и гибридный варианты. Модельные объекты выбрали с учетом популярности среди покупателей и типичной энерговооруженности, чтобы получилась максимально репрезентативная картина.

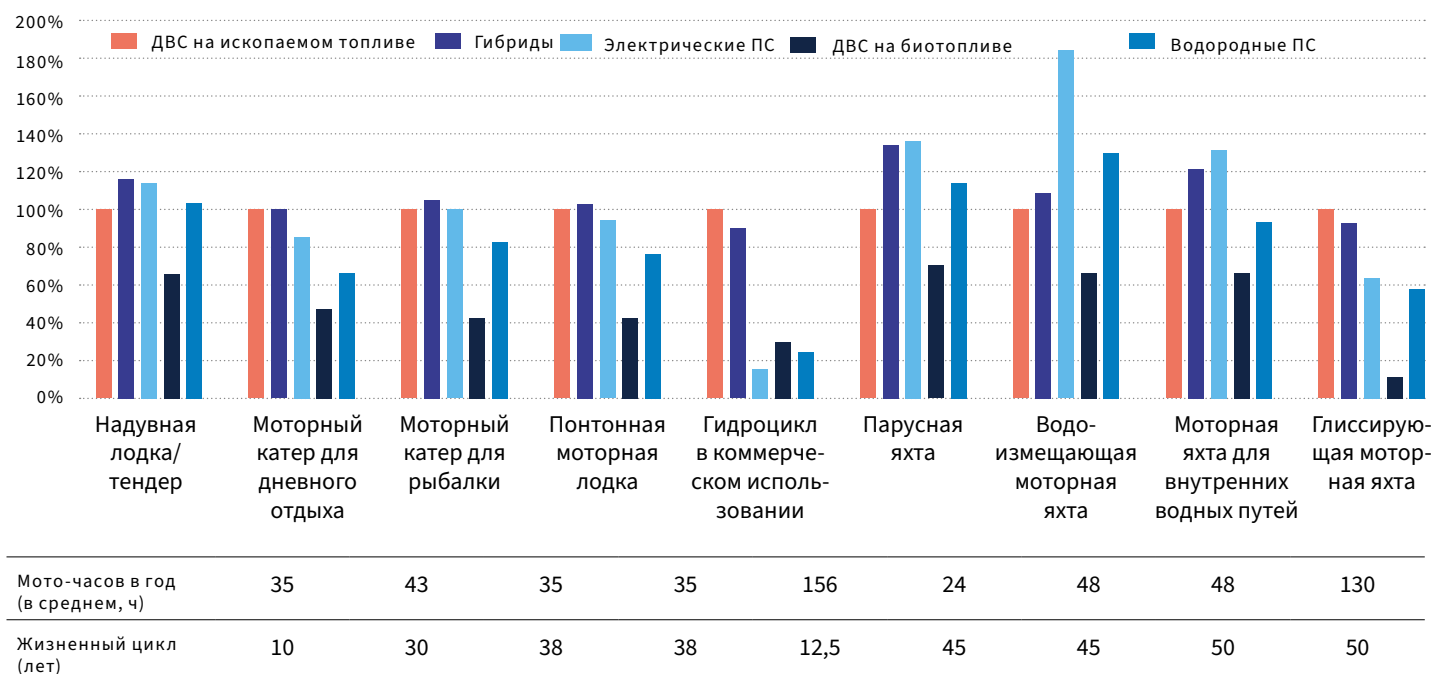
Результаты моделирования указывают на то, что лодки с современными гибридными системами и ДВС на биотопливе не уступают по мощности и запасу хода бензиновым и дизельным аналогам, сохраняя при этом такое же или близкое водоизмещение и объем обитаемого пространства.

Электрические и водородные суда проигрывают вышеупомянутым по автономности, мощности (при равной массе), доступному месту и цене. Попытка сравнить их серьезно снижает практичность последних (занимаемый оборудованием объем и масса судна возрастают на сотни процентов!), поэтому такие пропульсивные системы изначально проектируют под небольшие водородные танки и батарейные блоки.

Основной вывод отчета получился ожидаемым, но это не снижает его важность для верфей, планирующих страте-

СООТНОШЕНИЕ ПОТЕНЦИАЛА ГЛОБАЛЬНОГО ПОТЕПЛЕНИЯ РАЗНЫХ ПРОПУЛЬСИВНЫХ СИСТЕМ ОТНОСИТЕЛЬНО БАЗОВОГО УРОВНЯ, ЗА КОТОРЫЙ ПРИНЯТ ТАКОВОЙ У ДВС НА ИСКОПАЕМОМ ТОПЛИВЕ (%)

Меньше — лучше



гию развития на годы вперед. Для декарбонизации прогулочного флота нет универсального решения в плане пропульсивных систем. Пока электрические, водородные и гибридные решения набирают обороты, повысить экологичность уже имеющихся лодок (их в мире порядка 30 млн!) можно лишь с помощью экологически нейтрального жидкого топлива, такого как биодизель. Поскольку в среднем прогулочные суда ежегодно ходят всего 35–48 моточасов, очень сложно снизить их общий выброс парниковых газов с помощью электрификации или гибридизации. Смысл такого решения тем более теряется, если на протяжении жизни лодки приходится полностью менять батареи и/или топливные ячейки. Экологическая экспертиза жизненного цикла (LCA) показывает, что для снижения выбросов частных яхт, которые не используются для коммерческих перевозок, выгоднее синтетический бензин, полученный с использованием «зеленой» электроэнергии. В случае судов с дизельными двигателями лучше всего с задачей справляется биодизель из отходов биомассы.

Ранее журнал уже приводил подробный разбор ситуаций, в которых имеет смысл переходить с бензинового подвесника на электрический (см. Y Magazine № 1/2022), и отчет ICOMIA подтверждает его выводы. Если на лодке предусмотрены мощные подвесные моторы и она редко используется, то ее электрификация лишь увеличит интегральный выброс парниковых газов, львиная доля которых высвобождается на этапе производства аккумуляторов.

А что в отношении стоимости — решающего фактора для многих частных владельцев? В экономическом плане здесь

наиболее привлекательны ДВС на биотопливе и параллельные гибриды, а если речь идет о коммерческой эксплуатации с большим количеством мото-часов, то обретают смысл полностью электрические пропульсивные системы. Однако даже при том, что батареи и технологии дешевеют год от года, яхты с альтернативными решениями даже через 10 лет будут существенно дороже лодок на ископаемом топливе. Так, ICOMIA и Ricardo PLC прогнозируют, что в 2035 году электрические системы будут стоить на 40–250% больше дизельных/бензиновых, водородные — на 85–200%, гибридные — на 25–115%. Опять же, наиболее разумной альтернативой в этом плане для большинства владельцев выглядят ДВС, работающие на биотопливе: по расчетам, они обойдутся дороже всего на 5–45%.

Интересно, что маринам, стремящимся собрать у себя наиболее экологичный флот, выгоднее размещать заправки с биотопливом и водородом, нежели зарядные станции. Причина проста: заряжать батареи долго, а заправлять танки — быстро.

Таким образом, кажется, дело за малым: остается дождаться, когда биотопливо станет повсеместно доступным в достаточных количествах. Но с этим, к сожалению, пока не все однозначно, поскольку на такое горючее претендуют и другие отрасли, а объемы производства сравнительно небольшие, хотя и растут. Тем не менее рядовым владельцам яхт все же полезно разуться, можно ли и как адаптировать моторы на их судах к «питанию» биодизелем или синтетическим бензином, чтобы заранее подготовиться к наиболее легкому переходу на низкоуглеродное топливо. **YMAG**

МИФЫ О КАЧКЕ И ЕЕ УСПОКОИТЕЛЯХ

Текст: Евгений Тихонов

Фото: CMC Marine, SKF Marine, VEEM Marine

О различных системах успокоения качки журнал писал много и подробно. Рассказывали о пассивных и активных способах стабилизации судна, разбирали преимущества электрических «плавников», удобства гироскопов... Но до сих пор не касались одной интересной темы — заблуждений и мифов, связанных с качкой и способами от нее избавиться. Вот некоторые из них.



Электрическая система успокоения качки SKF Marine Type EFZ позволяет вырабатывать энергию и автоматически компенсирует поступательное движение судна на якоре

ПАРАДОКС ОСТОЙЧИВОСТИ

Наука о движении корпуса судна на волне развита достаточно хорошо. Современные математические модели позволяют относительно просто вычислять локальные ускорения, влияющие на комфорт пассажиров, и определять степень последствий, вычитая их из предсказанных значений при основных колебательных перемещениях судна: вертикальной, бортовой и килевой качке, продольно-горизонтальном и поперечно-горизонтальном движении, а также рыскании. Зная размерения и геометрию корпуса, характеристики выступающих частей ниже ватерлинии, можно довольно быстро рассчитать параметры системы успокоения качки и подобрать оптимальную.

Поскольку крупные моторные суперяхты отличаются сравнительно длинными узкими корпусами, они довольно плохо демпфируют бортовую качку, и с ней приходится бороться в первую очередь. Здесь мы сталкиваемся с так называемым парадоксом остойчивости, непонимание которого

приводит к заблуждению. Может показаться, что чем выше остойчивость судна, тем оно менее восприимчиво к бортовой качке. Однако в реальности все ровно наоборот.

Парадокс остойчивости вызван следующими закономерностями. Во-первых, чем выше остойчивость, тем больше возмущающий момент при бортовой качке с периодом, соответствующим периоду собственных колебаний. Во-вторых, чем выше остойчивость, тем короче собственный период качки, отчего возрастает ощущаемое ускорение. В-третьих, укороченный период качки повышает вероятность возникновения резонанса, когда яхта стоит на якоре. Наконец, у более остойчивых лодок выше момент критического демпфирования, а значит, им нужны более крупные/мощные успокоители качки.

Вывод: все хорошо в меру, и не стоит гнаться за показателями остойчивости, значительно превышающими требования классификационных обществ, если на то нет веских причин.

ЭЛЕКТРИКА ЛУЧШЕ ГИДРАВЛИКИ?

Плавниковые успокоители качки с электрическими актуаторами стремительно завоевывают рынок благодаря своим преимуществам. В первую очередь это пониженное энергопотребление, компактность, тихая работа и возможность рекуперации энергии. Модели у производителей все крупнее — площадью 12 кв. м и более, которыми предлагают оснащать яхты длиной до 100 м. Может показаться, что гидравлические системы вот-вот канут в Лету, проиграв электрическим по всем фронтам. Однако тут есть один нюанс: чем больше «плавники», тем прочнее должны быть их электрические актуаторы и редукторы, чтобы выдерживать высокие нагрузки при слеминге. Изготовить такие возможно, но цена начинает кусаться. Кроме того, электродвигатели крупных актуаторов весьма прожорливы, и на борту зачастую просто нет столько свободной электроэнергии. Именно поэтому многие верфи по-прежнему полагаются на гидравлические системы, когда речь идет о лодках длиной 50+ м.

Стоит добавить, что некоторые производители предлагают гибридные системы с электрогидравлическим приводом вроде новой F45 бренда Quantum. Она потребляет существенно меньше электричества в состоянии покоя, оставаясь тихой и холодной, предотвращает нежелательные колебания мощности и позволяет «плавникам» вырабатывать энергию, когда судно на якоре.



Новые модели электрических «плавников» LR180 и LR250 от CMC Marine предназначены для яхт длиной свыше 50 м



Флагманская модель гиросtabilизатора VEEM VG1000SD — одна из самых мощных на рынке

КУДА ПОСТАВИТЬ ГИРОСКОП?

Гироскопические успокоители качки прочно закрепились в сегменте глиссирующих лодок — от 7-метровых круизеров до моторных яхт длиной до 40 м. У подобных систем успокоения качки есть ряд серьезных преимуществ по сравнению с «плавниками»: гиросtabilизаторы не увеличивают сопротивление корпуса, не нуждаются в дополнительном оборудовании, безопасны для купальщиков, не требуют сухого дока для установки и обслуживания. Стабилизирующий момент у самых крупных моделей доходит до 1000 кН·м: одного такого гиросtabilизатора достаточно для яхты вместимостью до 900 рег. т, а если разместить на борту несколько устройств, то они справятся с качкой на лодке вместимостью до 3000 рег. т.

То, что маховику гироскопа нужно время (обычно в пределах часа), чтобы раскрутиться и войти в рабочий режим, хорошо известно. При этом можно подумать, что для отключения гиросtabilизации маховик нужно остановить. Это не так, поскольку стабилизирующий момент создается за счет углового момента маховика и его прецессионных колебаний. Если заблокировать ось прецессии, то даже при вращающемся маховике противодействия качке не будет.

Также неверно считать, что гиросtabilизаторы необходимо размещать исключительно в диаметральной плоскости, в районе миделя. Теоретически их можно ставить где угодно, но лучше выбирать место в кормовой части, чтобы избежать ускоренного износа подшипников. Как правило, более всего пригоден моторный отсек, поскольку там и без того шумно, удобная подводка энергии и палуба подходит для установки тяжелого (до 25 т) агрегата. При этом гироскоп спокойно можно сместить к борту и поднять на метр-два выше ватерлинии: стабилизирующий эффект от этого хуже не станет. **УМАГ**

РЕЖИМ «НЕ БЕСПОКОИТЬ»

Текст: **Екатерина Амирханова**

Фото: **Олег Галикаев**

Одним из популярных направлений для водного туризма сегодня является Камчатский край. Путешествия по акваториям России дарят возможность увидеть своими глазами китов, косаток и других морских млекопитающих в их естественной среде обитания. Но иногда мы забываем, что своими действиями можем потревожить животных. Как же наблюдать за ними, не мешая?

МОРСКИЕ МЛЕКОПИТАЮЩИЕ КАМЧАТКИ

К ним относятся китообразные, ластоногие и калан — представитель семейства куньих. Многие виды мормлеков Камчатки занесены в Красную книгу России, их мы отметим звездочкой.

Китообразные, в свою очередь, подразделяются на усатых (фильтровальщиков) и зубатых (хватальщиков). Первые добывают пищу в местах ее скопления и процеживают через китовый ус, вторые хватают добычу, как правило, поштучно и удерживают ее с помощью зубов. Интересный факт: киты — родственники бегемотов. Есть теория, согласно которой их общим древним предком был пакицет (лат. *Pakicetus*), объединяющий характеристики китообразных и парнокопытных. Ученые ведут дискуссии на этот счет, однако сходятся во мнении, что те и другие относятся к отряду китопарнокопытных.

Итак, на Камчатке вы можете встретить (если повезет, конечно) следующих усатых китов: горбатого кита*, синего кита*, финвала*, сейвала*, японского гладкого кита*, серого кита*, гренландского кита*, малого полосатика.

К зубатым китам, обитающим вокруг полуострова, относятся кашалот*, косатка*, кювьеров клюворыл*, обыкновенная морская свинья*, белокрылая морская свинья и белуха.

Местные ластоногие: сивуч*, антур*, морж тихоокеанский, кольчатая нерпа (акиба), северный морской котик, ларга (пятнистый тюлень), крылатка, дальневосточный лахтак.

Также к классу млекопитающих, обитающих здесь, относятся калан* (он же — морская выдра, камчатский бобр). Кто хоть раз его видел, уже не забудет этой милоты. Во время сна они плавают на спине и держатся за лапки, чтобы не потерять друг друга в воде. Также у каланов есть кармашек на животе, в котором они хранят твердый предмет, камень, — орудие для добывания пищи. Когда они находят моллюсков или крабов, то разбивают об этот предмет крепкие панцири и раковины. Гениально.

ПОГОВОРИМ О КОСАТКАХ

Невероятно умные животные с развитой социальной структурой, культурными традициями, сложными поведенческими паттернами и даже собственными диалектами. Долгое время косатки считались кровожадными убийцами, пожирающими все на своем пути. Сейчас отношение к ним выровнялось, опасности для человека они не представляют. Более того, не всегда опасны они и для других млекопитающих. Косатки бывают плотоядными и рыбадными. Это два разных экотипа, и в Красную книгу занесен именно плотоядный экотип. Такие краснокнижные косатки действительно охотятся на дельфинов, тюленей, китов, за что и заработали репутацию killer whale. То, как они ведут охоту,

демонстрирует феноменально высокий интеллект этих животных. Например, косатки окружают льдину с тюленем и синхронно раскачивают ее, чтобы тюленя смыло волной в воду. Рыбадные тоже удивляют: в Норвегии косатки сбивают сельдь в плотный шар, оглушают ударом плавника, после чего собирают и съедают рыбешку, как ягоды. Диета косаток влияет на их поведение. У плотоядных маленькие семьи, до пяти особей, в то время как у рыбадных их бывает до шестнадцати. Есть же разница, с каким количеством сородичей делиться обедом. Кроме того, плотоядные ведут себя тише, чем рыбадные, которые громко щелкают, свистят и кричат.

Звук — основной канал передачи информации. Косатки могут слышать друг друга на десятки километров. Вокальный диапазон довольно обширный: они издают множество разнообразных звуков, характерных для определенных семей, племен и кланов. Ученые зафиксировали, что у каждой семьи свой вокальный диалект. Существует гипотеза, что благодаря диалектам косатки отличают родственников от чужаков для спаривания.

Косатки могут жить до 90 лет. Половая зрелость наступает в 10–15 лет, один детеныш появляется на свет раз в пять лет. Беременность длится около года. Рожают косатки до 40 лет, а потом наступает менопауза, но животное продолжает жить дальше и воспитывать теперь уже внуков. Косатки придерживаются матриархата: есть самка, а семья состоит из родственников по материнской линии. Бабушка играет огромную роль в процессе обучения потомства, передачи культурных традиций, знаний и опыта. Стратегия и тактика охоты и поиска рыбы передается именно через обучение, и выживаемость детенышей, у которых есть бабушка, выше, нежели у тех, у кого ее нет.



ТУРИЗМ И ПРИРОДА

С каждым годом на Камчатке увеличивается туристический поток. Здорово, что люди узнают свою страну, проникаются ее красотой. Но не все судоводители и сами туристы осознают, как влияет на морских животных появление рядом ревущих моторами катеров, преследование, а иногда и вклинивание яхт в группу животных. А ведь так же, как и мы, они нуждаются в тихом и безопасном месте, чтобы кормиться, общаться друг с другом, отдыхать, заботиться о детенышах... В конце концов, им тоже нужно спать. Кстати, у косаток однополушарный сон: полушария спят по очереди, чтобы животное не утонуло во сне.

Шум мотора дезориентирует и пугает, а преследование приводит к тому, что животные испытывают стресс, начинают избегать нас: меньше времени проводят у поверхности, держатся на расстоянии или уходят. По научным данным, из-за регулярного беспокойства животные меньше отдыхают и меньше кормятся, что может приводить к сокращению численности популяций морских млекопитающих.

Деятельность человека и так не лучшим образом повлияла на окружающую среду. Ученые говорят о проблеме мусора, который может попасть в пасть кита, блокировать ус и привести к гибели кита от голода. И о проблеме пластика, который часто находят в желудках выброшенных на берег животных. И о веревках и сетях, в которых запутываются морские обитатели. И о загрязнении воды токсичными и ядовитыми веществами, которые в итоге поглощаются животными вместе с пищей. И об истощении кормовой базы из-за промышленного рыболовства.

Впрочем, в отличие от глобальных проблем, решение которых требует комплексного подхода, проблему беспокойства животных решить гораздо проще. Есть простые рекомендации, составленные морскими биологами — экспертами Совета по морским млекопитающим, клуба «Бумеранг» и инициативной группы помощи морским животным «Друзья океана».



КАК НЕ МЕШАТЬ ЖИВОТНЫМ ВО ВРЕМЯ НАБЛЮДЕНИЯ

На расстоянии один километр сбавьте скорость. Рекомендуемая скорость не более 7 узлов, или 13 км/ч. На расстоянии 400 м снизьте скорость до минимальной — не более 3 узлов, или 5–6 км/ч.

Самый лучший способ наблюдения — медленно, двигаясь параллельно курсу животных, приблизиться к ним на расстоянии не менее 100 м и встать, заглушив мотор. Через некоторое время животные адаптируются, и даже появляется шанс, что они сами из любопытства подойдут к вам. Необходимо избегать скопления судов: одновременно не более четырех катеров могут находиться на расстоянии 100–300 м от животных.

НАБЛЮДАЙТЕ БЕРЕЖНО:

- ▶ будьте внимательны к проявлению у животных признаков беспокойства;
- ▶ оставляйте животным достаточно пространства и возможность уйти;
- ▶ все маневры рядом производите плавно и медленно;
- ▶ особенно осторожно наблюдайте за отдыхающими и кормящимися животными, за группами с детенышами;
- ▶ не заходите в группу и не разделяйте ее;
- ▶ держитесь с одной стороны от животных, не окружайте и не преследуйте их, не заходите «в лоб»;
- ▶ не взаимодействуйте с животными, не кормите, не пытайтесь привлечь их внимание;
- ▶ не пугайте животных резкими движениями, криками, взмахами рук;
- ▶ отключите фотовспышку на камере;
- ▶ не подходите к репродуктивным лежбищам в период размножения. Для сивуча и северного морского котика это май – август, для настоящих тюленей — февраль – июнь;
- ▶ держитесь от лежбища на расстоянии не менее 100 м, от китов и косаток — не меньше 30 м. К каланам и тюленям при отсутствии у них беспокойства можно подойти на расстояние до 15 м;
- ▶ управляя дроном, подлетайте к животным на большой высоте (свыше 100 м), медленно снижайтесь, наблюдайте за их реакцией. 30 м — минимальная высота полетов. Летайте плавно, отключите ультразвуковые датчики;
- ▶ для гидроциклов действуют те же правила, что и для судов;
- ▶ передвигаясь на сапе или каяке, старайтесь работать веслом тихо и плавно, не гребите без необходимости. При появлении признаков беспокойства у животного остановитесь и дождитесь, пока оно успокоится. Лучше всего просто дрейфовать.

ПРИЗНАКИ БЕСПОКОЙСТВА



У китообразных:

- ▶ резко изменили направление движения и скорость;
- ▶ собрались в группу и уходят;
- ▶ надолго заныривают;
- ▶ бьют хвостами по воде.

У ластоногих:

- ▶ поворачивают и поднимают голову или крутят головой из стороны в сторону в поисках источника беспокойства;
- ▶ приподнимаются из лежачего положения;
- ▶ сходят в воду;
- ▶ резко усиливаются рычание и рев со стороны лежбища.

У каланов:

- ▶ поднимают голову и осматриваются;
- ▶ переворачиваются из положения на спине на живот;
- ▶ заныривают.

ЧТО ЕЩЕ МОЖНО СДЕЛАТЬ



1. Изучите информационные ресурсы особо охраняемых природных территорий (ООПТ) России. Заповедники и национальные парки публикуют на своих сайтах и в соцсетях не только научные сведения и интересные факты о природе, но также рекомендации и правила для туристов.
2. Полезные ресурсы по Камчатке: kronoki.ru — «Кроноцкий заповедник», vulkanikamchatki.ru — природный парк «Вулканы Камчатки», komandorsky.ru — нацпарк «Командорские острова».
3. Старайтесь убирать из моря и с берега обрывки сетей и веревок, другой мусор. Если нет возможности вывезти, разрежьте закольцованные предметы и сети. Так вы можете спасти чью-то жизнь.
4. Если вы обнаружили запутавшееся или раненое животное, сфотографируйте его, запомните координаты и позвоните в реабилитационный центр животных, например в largahelp.com или serenesea.org. Также можно обратиться в любой заповедник или нацпарк, находящийся поблизости: там точно подскажут, кто и как может помочь. **Y MAG**

ДОКТОР ХОЛОДНЫХ МОРЕЙ

Текст: Екатерина Хлопкова

Фото: Олег Бубич



Экипажи судов, работающих в море, зачастую по полгода не выходят на берег



Киркенес (Норвегия).
Памятник Ждущей

В мореходной книжке Олега Бубича, врача-хирурга из Мурманска, отметки о плаваниях на «промысловике», ледоколе сопровождения и прокладки, аварийно-спасательном судне. Самый продолжительный рейс — 145 дней, на круг за год набиралось 320, акватории — Норвежское, Гренландское, Северное, Баренцево, Карское моря. На берегу Олег практикует в одной из частных клиник, недавно получил дополнительное образование по специальности «Врач-эндоскопист». О том, чем приходится заниматься судовому врачу, столь важной фигуре в экипаже, мы попросили его рассказать нашему журналу.

Олег, как вы оказались на флоте?

На пятом курсе Петрозаводского медицинского университета я познакомился с врачом, занимающимся, как мы тогда шутили, «работоторговлей», — предлагающим различные вакансии. Он заведовал в мурманской больнице отделением судовой медицины. Озвучил перспективы работы в море: заработная плата хорошая, а деньги тратить некуда. Постдипломное образование в России дорогое, поэтому раздумывал я недолго...

Расскажите, пожалуйста, тем, кто засиделся в поликлиниках и рвется вкушать романтику плаваний: что нужно, чтобы стать судовым врачом? Какие компетенции, документы?

Требуется закончить ординатуру по специализации «Врач-терапевт», ординатуру или интернатуру по специальности «Врач общей практики» или «Врач-хирург». Я заканчивал интернатуру по хирургии. Защитив диплом, поехал в Мурманск, устроился там в больницу и начал собирать документы. Помимо получения мореходной книжки и удостоверения личности моряка, нужно было пройти курсы SOLAS (Международная конвенция по охране человеческой жизни на море. — *Прим. ред.*) по обеспечению живучести судна и безопасности экипажа. Вот, собственно, и все.

На каком судне в обязательном порядке должен присутствовать врач? Каковы нормативы?

Судовой врач по штату положен при экипаже от 45 человек, а также при иной численности команды на судах специального назначения, длительное время находящихся в автономке, вдали от берега.

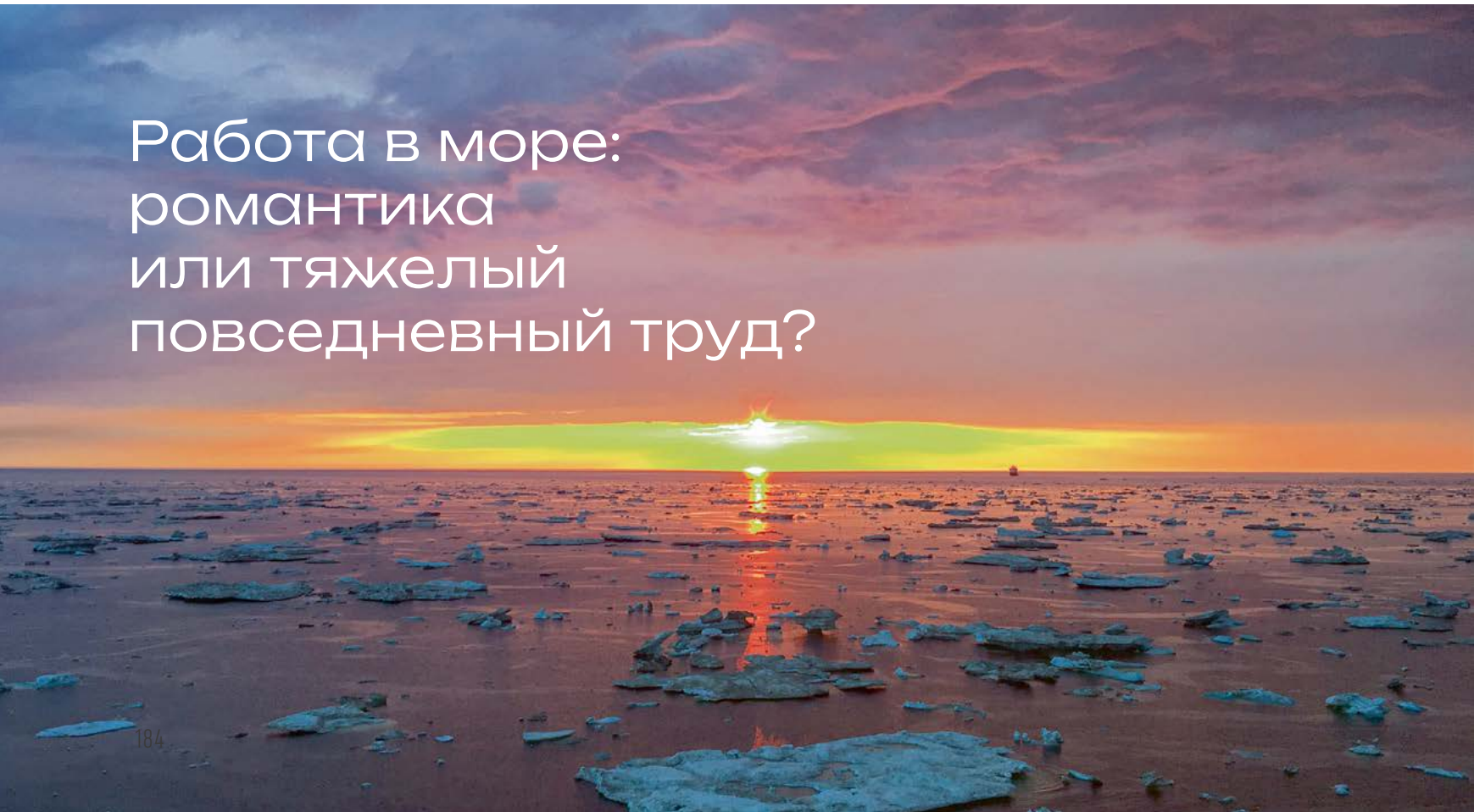
Ваше заочное знакомство с экипажем происходит еще на берегу? Вы ведь наверняка изучаете санитарные книжки, делаете для себя какие-то пометки: кому таблетку напомнить выпить, кому лишний раз давление измерить?..

Да, все санитарные книжки находятся у меня в кабинете либо у капитана (в отсутствие врача за состояние экипажа отвечает второй помощник капитана). Я беру людей под свое

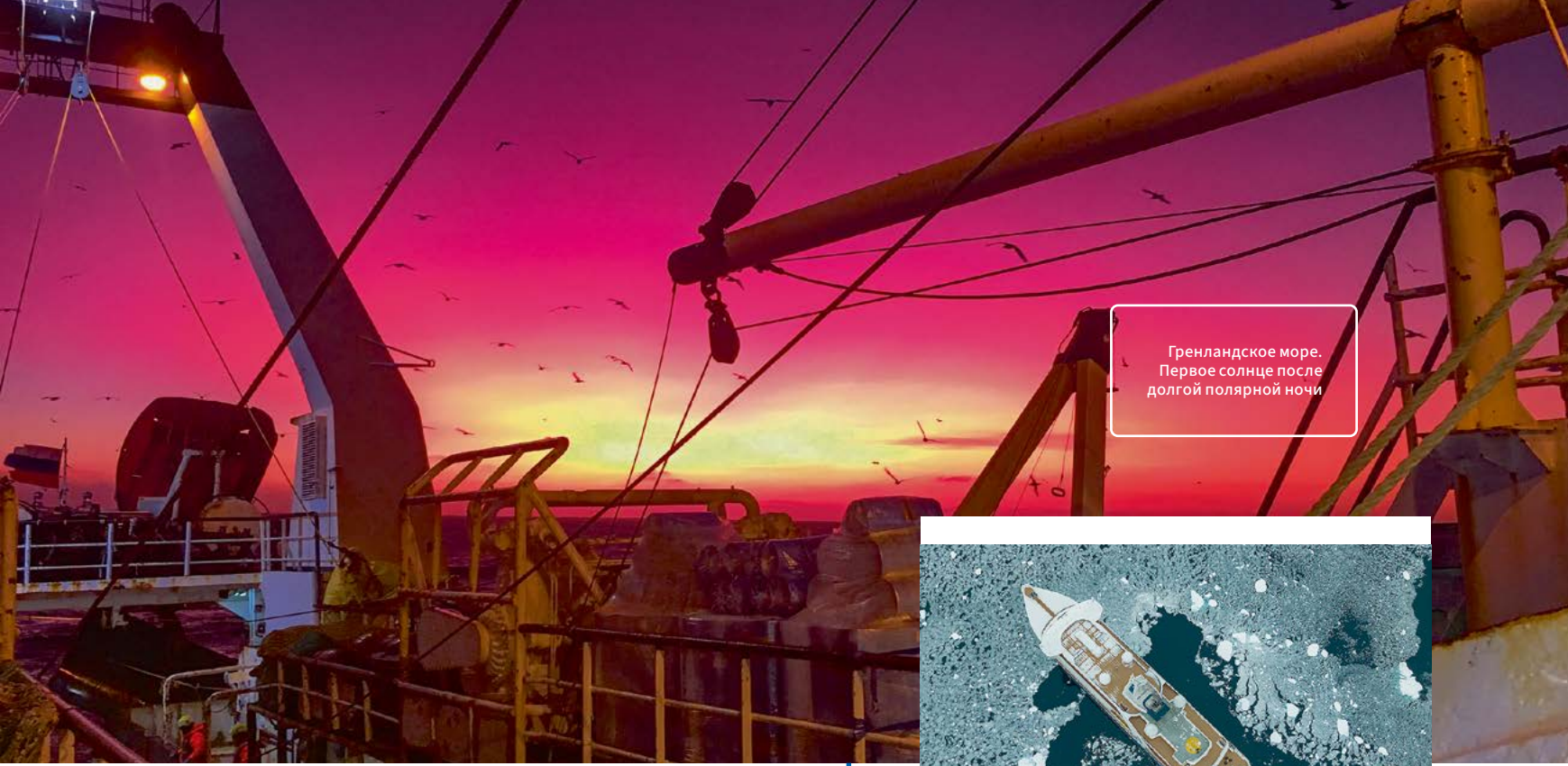
крыло сразу. В экипаж попадают ведь и довольно возрастные специалисты. Бывает, человек не слишком тщательно следил за своим здоровьем на берегу, медкомиссия что-то недоглядела, и уже в плавании приходится вместе с ним вспоминать про назначенные ему гормональные препараты, про средства от повышенного давления...

С какими болезнями приходится сталкиваться в море?

Болезни самые разные. Однажды рвал зуб. На «промысловиках» частое заболевание, связанное со спецификой работы в резиновых перчатках и в условиях постоянной сырости, — панариций, так что доводилось ногти снимать. Холод провоцирует воспаление суставов. Нередки производственные травмы: глубокие порезы во время разделки рыбы, падения на острые предметы во время шторма, — поэтому иглы и шовный материал далеко не убираю. Случаются травмы из-за несоблюдения техники безопасности, отравления из-за собственной глупости (поймал втихаря рыбу, плохо просолил у себя в каюте, как следствие — расстройство пищеварения). Приходят и с деликатными вопросами, например с геморроем. Попробуй-ка потаскать на волнении кастрюлю с супом, сваренным на два дня на весь экипаж! Время от времени решаю и женские проблемы. Работа в условиях постоянной полярной ночи, когда солнца не видишь вообще, — отдельная история. Вечером перед штормом небо озаряет красивейшее северное сияние, а наутро вся команда лежит пластом. Приходит парень 20-летний, а у него гипертония. Как так?! А потом становится плоховато мне, меряю давление и понимаю: «Так вот вы какие, метеочувствительные люди!»



Работа в море:
романтика
или тяжелый
повседневный труд?



Гренландское море.
Первое солнце после
долгой полярной ночи



На НИС «Витязь» в Музее Мирового океана в Калининграде максимально сохранена вся обстановка, и можно не только познакомиться с бытом экипажа, но и заглянуть, например, в операционную. На судах, где вы работали, какие условия для врачевания? И приходилось ли оперировать в море?

На рыболовецком судне было все необходимое: огромный шкаф с медикаментами, холодильник, инструменты для оказания экстренной помощи: катетеры, иглы, скальпели, шовный материал, стерильные биксы. Меня удивило, что на ледоколе финской постройки 1980-х годов сохранилась операционная, где было рентгеновское оборудование, пускay и устаревшее, и даже возможность подачи наркоза. Но серьезных операций делать на борту не доводилось, да это и бессмысленно. В норвежских водах, к примеру, вертолет санавиации прилетает в течение 20 минут (для сравнения, в Мурманске в сезон ОРВИ скорую можно прождать шесть часов). На всех ледоколах есть вертолетные площадки. Даже когда мы стояли у Приразломного (нефтяное месторождение в арктическом шельфе России. — Прим. ред.), рядом было большое техническое помещение, где работало несколько хирургов и анестезиологов. Моя задача как специалиста заключалась в оказании первой помощи и передаче пациента операционной бригаде.

В прошлом выпуске мы писали о системе компании Videoworks для круглосуточного мониторинга состояния организма на борту яхты с передачей данных через 5G лечащему врачу на берег. Не слышали ли вы о подобных российских разработках?

В Карелии, где я учился, активно используют телемедицину, но есть ли какие-то подвижки в этой области, честно говоря, не в курсе.

МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ НА ЧАРТЕРНЫХ ЯХТАХ

В компании Marinerpoint, организующей чартерные плавания на судах флота Swan Hellenic, в том числе в арктические воды, рассказали, что на пассажирских судах медицинское сопровождение строго регламентировано, включая квалификацию врача, оборудование и набор медикаментов. Так, на борту круизных лайнеров Swan Hellenic имеются врач, медсестра или медбрат, все члены экипажа умеют оказывать первую медицинскую помощь.

Оснащение медицинских кабинетов включает системы забора и анализов крови, рентгеновский аппарат, оборудование для мониторинга жизненно важных показателей, оборудование для внутривенной анестезии, респираторное оборудование (в том числе аппарат ИВЛ), дефибриллятор, кардиостимулятор, аптечку, аварийные сумки для лечения при высадке на берег в экспедиции, спутниковый телефон Iridium для экстренной связи и др. Доступ к медицинским кабинетам пассажирам предоставляется на протяжении всего плавания.

На яхтах предусмотрена возможность эвакуации больного вертолетом санавиации. В случае любых осложнений человека незамедлительно доставляют в ближайшую больницу.

В последнее время разные источники все чаще пишут о том, что оптимизация всего и вся в нашей стране привела к объединению на круизных лайнерах, например, должности врача чуть ли не со stewardом, матросом или посудомойкой. Лично вам приходилось заниматься чем-то еще, помимо своих прямых обязанностей?

Когда я работал на рыболовецком судне, то брал полставки матроса и уходил в трюм. Но это скорее для того, чтобы не сойти с ума. На ледоколе и «спасателе» меня могли попросить поучаствовать в погрузке-выгрузке провианта — там работает вся команда. Я как врач следил за соблюдением санитарных норм при разгрузке продуктов и контролировал сроки годности оставшихся с прошлого рейса на борту консервов и т. д., что-то отправлял на списание. Кроме того, на аварийно-спасательном судне у нас было целое медицинское отделение: палата реанимации и четырехместная палата для больных, — за чистоту и порядок в котором тоже полностью отвечал я.

Расскажите о ваших бытовых условиях.

Врача всегда селят отдельно, и это единственный человек на судне, у которого в каюте есть полноразмерная ванна. Ко мне приходят пациенты, в том числе женщины (коих на борту, увы, очень мало) и люди с деликатными проблемами, о которых я уже говорил. Поэтому такая приватность просто необходима.

Доктор Ливси из «Острова сокровищ» отождествлял слова «ром» и «смерть». Как вы относитесь к алкоголю на борту? Как обстояли дела с этим у вас в плаваниях?

На судне запрещено хранить и употреблять алкоголь. Естественно, мы всячески пресекаем попытки пронести на борт спиртное. Другое дело, что всегда найдется условная баба Валя с камбуза, которая поможет достать дрожжи и сахар... Бывало, кто-то срывался, и в ход шли даже гелевые антисептики, технический спирт, в который погружен компас... Но это, конечно, исключительные случаи, а так... С нами ведь матросами ходили на заработки, например, оператор ВГТРК, учитель физкультуры... И потом, когда вахты шесть часов через шесть, как на «промысловике», по правде говоря, не до выпивки — хочется только спать.

Как вы переносите длительное существование вдали от берега? Чем занимаете свободное время в плавании?

Интернет, когда он есть. Баня с парилкой, настольный теннис, спортзал, бассейн, на ледоколе были даже кинотеатр и бар(!) — когда-то судно выполняло туристические рейсы на Северный полюс. Играем в нарды в кают-компании, собираемся перед телевизором. Вроде бы не скучно, но это только кажется. Море — это специфическая добровольная изоляция, которую далеко не все хорошо переносят. В море ты постоянно находишься наедине со своими мыслями... Кто-то не выдерживает, приходится даже психологом работать по совместительству, успокоительные подключать для членов экипажа.

В акватории Баренцева моря, вблизи Новой Земли





Замечательный житель Земли Франца-Иосифа. В последнее время ученые все чаще устанавливают на этих животных передатчики, чтобы проследить за их перемещениями и получить информацию о том, как стремительно меняющийся климат влияет на их популяцию

Чем запомнились места, где вам доводилось бывать?

Мы не так часто и не так надолго заходим в порты, но какие-то путевые заметки делать удается. Вот, скажем, такое наблюдение: во многих портовых городах есть памятник Ждущему. И если в Мурманске это девушка, ждущая юношу из плавания, то в норвежском Киркенесе это уже мать (она же жена) с детьми, ждущая главу семьи с войны. А в Тромсё это такса с трясущимся хвостом, высматривающая в море хозяина-рыбака.

Будучи в Норвегии, поражался архитектуре городов без пятиэтажек. А еще это страна тоннелей!

В скандинавских странах всегда восхищают придорожные туалеты. Как врач говорю: там операционные можно обустроить!

В Киркенесе есть полноценная больница с компьютерным томографом, аппаратом МРТ. В городке проживает всего 5000 человек — у нас в таком населенном пункте оборудован только фельдшерско-акушерский пункт для оказания первичной и неотложной медицинской помощи.

Отношение к животным тоже приятно удивляет. У нас в местах большой концентрации диких зверей просто дай бог повесят соответствующий знак на дороге, а там, за Полярным кругом, где подолгу бывает темно, оленям красят светоотражающей краской рога, чтобы минимизировать количество ДТП с ними.

И люди, очень добродушные северные люди! Всегда рады помочь с любой проблемой, все прекрасно говорят на английском.

Олег, какие планы на будущее?

В ближайшей перспективе — дальнейшее развитие в профессии по эндоскопии. А вообще хотелось бы поработать на круизном лайнере. **YMAG**

ОНИ ХОТЯТ ПО-ДРУГОМУ!

Текст: **Иван Голубев**

Фото: **Onix**

Бренду Onix всего три года, но цветные катера из Самары становятся все более узнаваемыми на российском рынке. Думаете, все дело только в гладких сварных швах, яркой раскраске и карбоне в интерьерах? Это на поверхности, а в основании лежит отношение — к клиенту и... к самим себе.



В штате компании
55 опытных специа-
листов



Расчеты гидродина-
мических характери-
стик производятся
в мощной программ-
е-симуляторе



Конструкторы Onix
решили отказаться
от потопчин, увеличив
объем салона Onix 850
Cruiser

Есть такая компания — Carbon Perfect. Занимается изготовлением карбоновых деталей для тюнинга дорогих авто, бывают запросы и от яхтенных верфей. Хороший бизнес, много заказов, в том числе из-за рубежа. Но молодым предпринимателям этого показалось мало, и они решили попробовать силы в новом направлении, запустив производство катеров под брендом Onix. Этому предшествовало детальное изучение мирового рынка. Идеала, как водится, не нашли и, засучив рукава, принялись воплощать свое видение, открыв вторую производственную линию, по алюминию. Выработать свой почерк помог опыт работы с автомобилями, а притоку квалифицированных кадров поспособствовала пандемия: многие специалисты тогда оказались в «свободном плавании».

Первой стала модель Onix 850 Top, открытая лодка с центральной консолью и хардтопом, весьма популярный на Западе тип. На тщательную разработку проекта ушло полтора года. Количество новшеств и нестандартных решений — почти как у концепт-кара. На примере этой модели прогулочного катера потенциальные заказчики увидели возможности разработчиков и попросили закрытую версию. Так верфь переключилась на производство основной на сегодня модели — Onix 850 Cabin.

В этом проекте компания в полной мере реализовала свои компетенции в сфере композитных материалов: практически все в лодке (даже штурвал) сделано своими силами и приятно глазу автолюбителя — материалы и эргономика максимально приближены к автомобильным. С алюминием раньше работать не приходилось, но «Оникс» не был бы «Ониксом», если бы и в этом не дошел до самой сути. Так, чтобы избавиться от лишних швов на бортах, изготовили станки для раскроя алюминиевых листов длиной 8 м; из импортного в станках — только управляющие элементы, электроника и головки. По такому же принципу построили и огромный 3D-принтер.

На данный момент компания заключила договоры на строительство 25 корпусов разных моделей — это полная загрузка мощностей до октября следующего года. На этапе сварки корпуса находится новинка — открытый катер Onix 850 Day Cruiser, заказанный довольным обладателем флагманской модели Onix 850 Cruiser с рубкой. Такой же Onix 850 Cruiser, но без «излишеств», с носовым кокпитом вместо каюты и дополнительными креслами в рубке-салоне, строится в рамках госзаказа. В этом исполнении модель по стоимости оказалась в рамках рынка, а обводы ее килеватого корпуса пришлось по нраву суровым рыбинспекторам из Нарьян-Мара.

На верфи всегда рады гостям. «Побывав на нашем заводе, увидев, что за люди здесь работают, большинство посетителей становятся нашими клиентами, — говорит Сергей Агапов, менеджер по продажам Onix. — Мы не стремимся навязывать покупателю какие-то опции и даже отговариваем от поспешных решений».

В истории Onix есть особая глава. Еще до появления катеров под брендом Carbon Perfect по индивидуальному проекту была построена аэролодка Onix 600 Aero, в прошлом году заинтриговавшая посетителей Samara Boat Show и Moscow Yacht Show. Выполненная опять же в «автостиле», легкая, полностью карбоновая лодка показала на тест-драйвах отличные результаты и на воде, и на льду реки. Именно этот проект в свое время подтолкнул компанию к идее строительства прогулочных катеров. Позже в модельном ряду появилась вторая аэролодка, Onix 800 Aero Cabin, пока лишь как проект, который ждет своего заказчика.

Сегодня компания Onix близка к тому, чтобы вложения в производство начали окупаться. В планах на ближайшие годы — запуск новых мощностей и моделей, в том числе длиной 10–12 м. Обещают и программу trade-in, а значит, владельцы Onix смогут поменять без лишних хлопот свой катер на что-то новенькое — всё, как мы любим в автомобиле! **YMAG**

ПОД КУПОЛОМ МОРЯ

Текст: **Иван Голубев**

Фото: **ND Marine, Иван Голубев**

Берега России, как известно, омывает 12 морей — достаточно, чтобы почувствовать необходимость в собственном производстве разнообразного инструментария для подводных исследований и погружений не только военного или промышленного характера. И пусть страна наша до недавнего времени шла своим, особым путем, но именно сейчас, в условиях санкций и озвученных приоритетов в освоении морских ресурсов, самое время заняться выпуском современных обитаемых подводных аппаратов.

Отечественная индустрия мини-субмарин, несмотря на перспективные разработки вроде советско-финских аппаратов «Мир» или нынешнего «Ясона», развита явно недостаточно. Сказались дороговизна подобных устройств и разного рода ограничения советского периода, а с учетом кризиса 90-х и получения доступа к иностранным технологиям вроде бы и начинать что-то делать самим было уже поздно и незачем. Продукция таких компаний, как U-Boat Worx, SEAmagine или Triton Submarines, прочно завоевала этот специфический и очень компактный рынок. Тем приятнее было повстречать в этом году на отраслевой выставке «Нева» подводный аппарат, пригодный как для научного применения, так и для туризма или частного владения.

Официальное название судна, представленного компанией ND Marine из Нижнего Новгорода, — подводный аппарат «Марина». Идея проекта родилась еще в 1996 году, и поначалу аппарат задумывался как судно-амфибия — прямо как из фильмов про Джеймса Бонда. В дальнейшем от такой идеи отказались, и построенный опытный образец представляет собой двухместное судно, способное погружаться на глубину до 100 м и перемещаться в толще воды со скоростью до 2,8 узла — на уровне большинства западных аналогов.



Оказывается,
собственная
подводная
одиссея может
быть доступна
не только
избранным!



Прозрачный купол-полусфера с углами обзора 180/360° в таком аппарате — конструкция гораздо более сложная в изготовлении, чем может показаться на первый взгляд. Именно этот элемент — самый трудоемкий в подлодке, и он сильно влияет на стоимость продукта. Акриловый блок подвергается обработке методом ориентационной вытяжки, как это делается в военном авиастроении (научный руководитель проекта ND Marine пришел именно из этой отрасли). Однако если на самолетах используется оргстекло толщиной 10 мм, то здесь — как минимум 60 мм. Бонусами оргстекла такой вытяжки стала повышенная по сравнению с зарубежными образцами устойчивость к ударам, растрескиванию и воздействию УФ-излучения. Прозрачную полусферу снизу дополняет другая, из морского алюминия. Этот «шар» формирует прочный корпус лодки.

Ограниченная ресурсная база не позволила ND Marine пойти по пути именитых конкурентов. Там, где это не касалось безопасности, процессы производства были упрощены. Так, купол делается без литья и продолжительной ручной обработки оргстекла. Не стали ставить автоматику для продувки балластных цистерн, потому как глубины не столь велики — вентили продувки в аппарате открываются вручную. Это не только удешевляет лодку, но и дает определенное преимущество в плане надежности.

Композитный корпус аппарата разделен переборками на четыре балластные емкости, по две спереди и сзади. При погружении в них самотеком поступает забортная вода. После заполнения балластных емкостей аппарат вручную стабилизируется в воде с помощью уравнильной цистерны. При подъеме на поверхность на определенной глубине (обычно это 2–10 м) производится продувка балластных цистерн сжатым воздухом. В экстренных случаях это допустимо делать и на глубине 100 м.

Аппарат снабжен тремя электрическими моторами по 0,95 кВт. Два из них, в корме, обеспечивают горизонтальное движение в толще воды, а носовой двигатель отвечает за вертикальное перемещение со скоростью 0,4 узла. В качестве батарей используется восемь свинцово-кислотных аккумуляторов по 190 А·ч, а в следующих моделях аппарата планируют ставить более емкие литий-ионные батареи.

Систему подачи кислорода дополняет устройство, абсорбирующее углекислый газ из воздуха при помощи химического известкового поглотителя — натронной извести. Время автономной работы под водой — до 8 ч, а при аварии аппарат сможет обеспечить выживание экипажа на протяжении 12–24 ч. На этот случай запасы сжатого воздуха, кислорода и поглотителя дублированы, но пользоваться этим резервом можно только в экстренной ситуации. При отказе двигателя можно вручную сбросить балласт — 120-килограммовую чугунную болванку.



Кабина аппарата имеет подогрев воздуха для комфортных погружений в холодные воды



Опытный экземпляр успешно прошел серию испытаний

«Мировая практика подводного аппаратостроения пошла в направлении элитного туризма, — говорит Виктор Растеряев, руководитель компании ND Marine. — А мы хотим сделать такой аппарат доступнее и проще в применении и обслуживании, чтобы им могли управлять люди без специальных навыков. Сейчас базовая версия «Марины» стоит от 25 млн рублей. Это дешевле зарубежных аналогов минимум в четыре раза. Итоговая стоимость зависит от того, какое оборудование клиент захочет поставить, — аппарат способен нести большую полезную нагрузку. Это могут быть манипуляторы, специализированные гидролокаторы для поиска или что-то еще. Наши технологии позволяют сделать аппарат, способный погружаться на 300 м, однако создавать универсальную версию не имеет смысла — существенно изменится как вес, так и цена».

Аппарат пригоден не только для погружений с борта крупного судна. «Марина» имеет стандартные габариты (4,5 × 2,48 × 1,78 м) и вес (2,9 т) для перевозки по дорогам общего назначения на добротном лодочном прицепе. Днище аппарата по форме схоже с лодочным, так что устройство без про-

блем можно буксировать катером к месту погружения со скоростью до 20 узлов.

На выставке наибольшее внимание к субмарине проявляли частные лица, и это хороший знак, хотя для самоокупаемости проекта в дальнейшем необходим интерес и со стороны различных организаций. Работы предстоит еще много, ведь на этом поприще компания ND Marine — первопроходец и практически все делает с нуля. Кое-что зависит не только от производителя: перед запуском серийного производства, намеченным на следующий год, нужно решить вопросы с одобрением проекта Российским Морским регистром судоходства, да и лицензии пилота на право управления подобным аппаратом пока просто не существует. За рубежом эти вопросы в целом урегулированы: при наличии страховки аппарата и связанных рисков допускается выход в море без каких-либо специальных документов.

Пока что развитие проекта осуществляется за счет доходов от основного бизнеса учредителей ND Marine, строительного, а субмарины — дерзкая попытка воплотить в жизнь мечту. Такое вот «хобби!» **Y MAG**

А МЫ ИДЕМ НА СЕВЕР!

Текст: Евгений Китаев

Фото: «Клуб полярных путешествий»,
«Сила ветра», European Geosciences Union

Русский Север всегда манил и торговцев, ищущих короткий путь в Китай и Индию, и промышленников, осваивающих природные богатства. В последние годы по стопам поморов и голландцев отправились многочисленные суда с туристами. Мы пообщались с представителями трех разных компаний: «Морской практики», «Клуба полярных путешествий» и «Силы ветра», — организующих морские путешествия на Север, чтобы выяснить, почему растет спрос на такие экспедиции и зачем вообще туда едут люди.

Как получилось, что вы стали организовывать морские экспедиции в труднодоступные места на Севере?

Константин Попов, основатель «Морской практики»: «Я вырос в семье ученых в Новосибирском академгородке. Когда мне было 8 лет, в руки попала книжка “Паруса над волнами” Николая Внукова про путешествия Лаперуза, Кука, Беллинсгаузена, Лазарева, Дрейка, в общем, история Великих географических открытий. Я эту книжку зачитывал до дыр.

В 2014 году я прошел практику на знаменитом паруснике “Крузенштерн”. Я знал минимум два десятка увлеченных парусами и морем людей и решил превратить свою страсть в образовательный проект. Так появилась “Морская практика”.

Сначала мы ходили только на “Крузенштерне”, потом добавили “Седова”, “Херсонес”, “Палладу”, нам стало не хватать российских парусников, и мы стали ходить на иностранных лодках.

В какой-то момент посмотрели, где мы, русские, можем выиграть конкуренцию. Конкурировать с голландцами в Северном море бесполезно: они знают здесь все ходы-выходы. Выяснилось, что самые интересные районы для нас — Арктика и Антарктика. Русские освоили эти моря и имеют большой багаж знаний.

Мы начали ходить на Север на маленькой яхте. И сегодня в нашей копилке уже и Антарктида, и Новая Земля, и Земля Франца-Иосифа...»

Николай Савельев, основатель «Клуба полярных путешествий»:

«Я сибиряк, родился в Кемеровской области. В детстве мы с семьей переехали в Новороссийск, и я пошел учиться в Высшее мореходное училище. В начале 1990-х годов я приехал в Мурманск, попал в Мурманское морское пароходство на ледоколы, прошел по Северному морскому пути и навсегда влюбился в Арктику.

Когда распался Советский Союз, огромная часть флота оказалась невостребованной. Я основал судоходную компанию “Посейдон”, мы управляли несколькими старыми сухогрузными судами, которые в 1997 году были проданы. Встал вопрос: что делать дальше? И тут Мурманское морское пароходство предложило нам попробовать заняться полярным туризмом.

Так в конце 1990-х появился “Клуб полярных путешествий”. Тогда мы организовывали экспедиционные круизы на Северный полюс и по Русской Арктике на борту ледоколов, а сегодня компания — один из мировых лидеров на рынке экспедиционных круизов в полярные регионы. А в России — единственный организатор путешествий в Арктику, Антарктику и на Северный полюс на ледоколе и экспедиционных судах ледового класса».

Александр Сколков, креативный директор и сооснователь «Силы ветра»:

«В 2015 году я почти случайно в Интернете набрел на Чупинский морской клуб, посмотрел их проекты и понял, что это классные ребята. Я собрал друзей и приехал к ним, чтобы попутешествовать на их лодках, познакомиться и что-то узнать про то, как выглядит водный поход по Белому морю и Карелии. В это все я мгновенно влюбился.

Чупинский морской клуб появился достаточно давно, еще во времена Российской империи, а сам поселок Чупа спрятан в длинном беломорском фьорде, который защищает его от ветров.

Из нашего желания показать аудитории новые прекрасные места и гостеприимности ребят из чупинского клуба выросла экспедиция на Белое море. За все время нам удалось отвезти туда сотни людей. Теперь у нас есть возможность показать Север всем, а у клуба появился приток денег, которые они тратят на ремонт лодок, проведение образовательных мероприятий и экологических акций».

Круизы с «Клубом полярных путешествий» не совсем похожи на таковые: это скорее познавательные приключения или небольшие экспедиции

Какие суда вы используете? Чем путь по воде лучше, нежели по суше?

Константин Попов: «Я предпочитаю шхуны. На яхте вся природа близко, только руку протяни. Я привык видеть, чувствовать эту стихию на кончиках пальцев — только так ты ее понимаешь.

Важна и вовлеченность. У нас группа на борту — до 25 человек, фактически одна семья. Вы знаете всех в лицо, вы становитесь частью экипажа, учитесь управлять парусами. Одно дело, когда вам лекции читают на борту и показывают какие-то слайды, а другое — когда вы делаете все сами. Мы практики, а не теоретики. Плюс ко всему мы тихие, экологичные, и да, паруса — это еще и очень красиво!»

Николай Савельев: «Посещение труднодоступных и малоисследованных мест — это не про стандартный круизный отдых, а про более глубокое погружение в природу и историю региона, про новые знания и встречи с единомышленниками.

Для круизов на Северный полюс мы фрахтуем самый мощный ледокол в мире, способный перевозить пассажи-

ров, — “50 лет Победы”. В зимний период он проводит научно-исследовательские и грузовые суда по Северному морскому пути, а летом у путешественников появляется уникальная возможность отправиться на нем к самой северной точке планеты.

На борту для пассажиров созданы максимально комфортные условия: удобные каюты, спортзал, бассейн с подогреваемой морской водой, две сауны, ресторан, библиотека и лекторий. Однако ледокол “50 лет Победы” — это не круизный лайнер, а настоящий арктический атомоход с двумя реакторами на борту. Поэтому путешествие на нем — уже невероятное приключение.

Круизы в другие регионы Арктики и в Антарктику проходят на экспедиционном судне ледового класса *Sea Spirit*. Оно может заходить в самые труднодоступные места, закрытые для больших судов, а также подходить максимально близко к ледникам и скалам.

Во многих полярных регионах действуют природоохранные ограничения, на берегу одновременно могут находиться не более 100 человек. На *Sea Spirit* размещаются 114 пассажи-

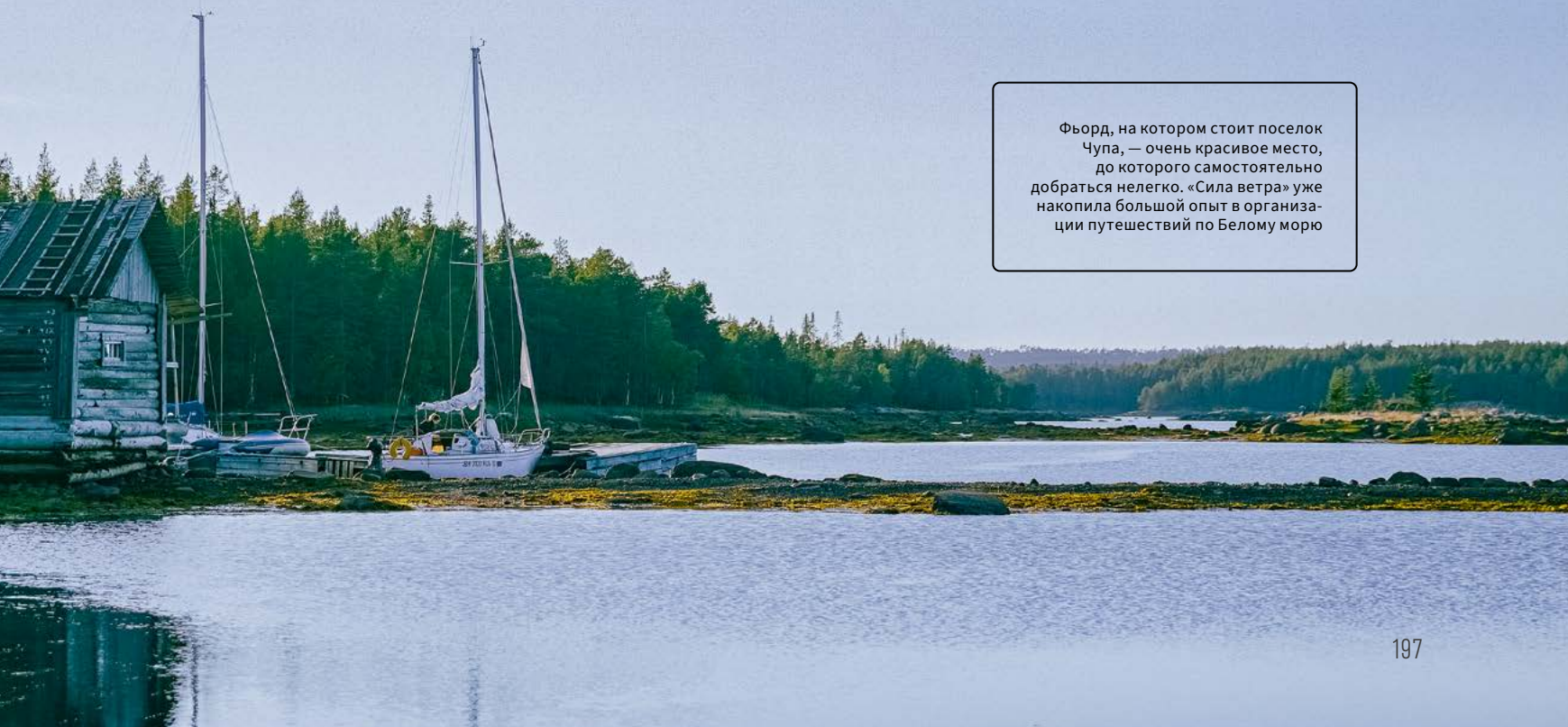


Наблюдение за морскими млекопитающими во время путешествий по Северу становится ежедневным ритуалом

ров, и все они могут участвовать в высадках на сушу одновременно. Это позволяет проводить больше времени на континенте и посещать больше интересных мест. Для сравнения: на судах с пассажироместимостью 200 человек часть людей ждет своей очереди на высадку полдня».

Александра Котова, тревел-координатор «Силы ветра»: «Мы любим экспедиции под парусом за то, что они дают возможность найти единение с природой. Нет звуков мотора,

животные и птицы не пугаются твоего приближения. Можно довольно близко подойти к диким животным, настолько, что их легко рассмотреть без бинокля. А еще путешествие под парусом — это настоящая магия. Тут нет пассажиров и водителя — тут есть команда, которая полноценно участвует в жизни лодки, и капитан. Вы довольно быстро сближаетесь за разговорами и общими делами и через пять дней уже можете выйти с лодки лучшими друзьями».



Фьорд, на котором стоит поселок Чупа, — очень красивое место, до которого самостоятельно добраться нелегко. «Сила ветра» уже накопила большой опыт в организации путешествий по Белому морю

Расскажите про ваши направления. Какой из маршрутов вам больше всего нравится и почему?

Константин Попов: «Один из моих самых любимых северных проектов — созвучные нам “Морские практики”. Женя Шкаруба, мой друг и товарищ, строит карбасы — классические поморские суда на три-четыре человека. В 2020 году мы запустили совместный проект в Кенозерском заповеднике в Архангельской области. У нас есть флотилия из трех карбасов, инструктор, и люди самостоятельно совершают настоящее плавание. Красота неопишуемая, вокруг деревянное зодчество, северная природа...

Если говорить о чисто полярных историях, открыть Русский Север для публики помог коронавирус. Ходить в Гренландию значительно проще, как ни странно. А тут случился COVID, и все сошло.

В прошлом году мы ходили на Чукотку на яхте “Елизавета”. Потрясающие места! В этом году планируем сделать шесть походов на Новую Землю и один в августе на Землю Франца-Иосифа. Если поход на Новую Землю занимает восемь дней, то на Землю Франца-Иосифа — 20–22 дня, из них десять дней — в море. Это настоящий вызов.

Лучшее время для наблюдения северного сияния на Земле Франца-Иосифа — сентябрь

Земля Франца-Иосифа — жемчужина Русской Арктики. Удивительная нетронутая природа: белые медведи, киты, ледники, айсберги. Мы наблюдаем за морскими млекопитающими, ищем их по заданию ученых, ставим фотоловушки на островах архипелага».

Николай Савельев: «Если говорить про Русский Север, мы организуем экспедиционные круизы на Северный полюс, Шпицберген, Землю Франца-Иосифа.


Последние несколько лет я являюсь экспедиционным лидером в путешествиях на Северный полюс, и это направление мне нравится больше всего. Здесь мы реализуем самые смелые задумки и продолжаем удивлять наших гостей: ставим настоящую баню прямо на льду, организуем одиночную полярную станцию для Федора Конюхова. Путешественники

встречают удивительных людей, летают на вертолете над арктической пустыней, видят белых медведей в их естественной среде обитания, ощущают, как ледокол проходит через трехметровые льды.


Приглашаем интересных гостей. В прошлом году были Евгений Гришковец, Гоша Куценко, космонавт Сергей Рязанский, а в следующем году с нами идут Федор Конюхов, Андрей Шаронов и Клим Шипенко».

Александра Котова: «Мы уже пятый год исследуем Белое море под парусом. В этом году будем делать заезды с пересечением Полярного круга. Здесь в разное время года можно оказаться в совершенно разных условиях: в июле искупаться в Белом море, собрать черники и грибов, а в сентябре на том же маршруте уже увидеть северное сияние и получить огромное удовольствие от посиделок у костра».





Бухта Благополучия,
Новая Земля. Фото
сделано Валентиной
Сергеевой, участницей
научно-иссле-
дательской экспедиции
2018 года на судне
«Академик Мстислав
Келдыш»



Шпицберген, июнь
2012 года. Фото Фабь-
ена Дарузэ — сотруд-
ника Бельгийского
института космической
аэронавтики

С какими трудностями сопряжена организация такого рода экспедиций?

Константин Попов: «В первую очередь подготовка к экспедиции — это установление партнерских отношений с теми, кто работает в арктической зоне. В Арктике нет конкурентов — здесь есть только партнеры, и на этой взаимопомощи держится вся наша деятельность».

Каждый раз, выходя в море, мы прорабатываем так называемый протокол спасения. Если что-то пойдет не так, мы понимаем, что будем делать в той или иной ситуации, где находятся суда, которые могут оказать нам помощь. Наши пограничники нас контролируют, и у нас на борту даже есть трекер, по которому они за нами следят. Плюс мы точно знаем, когда и какой ветер подует, можем обходить зоны штормов и за три дня корректировать свой курс».

Николай Савельев: «Наши экспедиционные круизы сильно отличаются от привычных путешествий, но их нельзя назвать экстремальными».

Здесь действует много природоохранных правил, есть своя специфика по высадкам на необорудованные берега, по использованию экспедиционных лодок и вертолетов. Мы

работаем только с опытными инструкторами и экспедиционными лидерами, тщательно продумываем каждый этап, готовы к любым ситуациям».

Например, однажды, когда мы возвращались с Северного полюса, лед был настолько крепким, что сломал лопасть винта. Мы встали посреди ледяной пустыни, где до горизонта — ничего, кроме льда. Приняли решение заменить лопасть. Для этого на ледоколе есть все необходимое. Водолазы спускаются под лед, вываривают остатки лопасти, опускают кранами под воду запасную. У нас ушли на это сутки, но мы успешно справились и продолжили путешествие».

Александра Котова: «У нас классные и опытные капитаны, которые знают, при каком ветре в какой бухте можно встать, а в какой — нет. Мы всегда вольны изменить маршрут в зависимости от погоды, чтобы он был насыщен впечатлениями и точно оставался безопасным».

Конечно, мы всегда стараемся, чтобы все шло по плану, но предупреждаем людей, что погода может внести коррективы».



Ожившая обертка от конфет «Мишка на Севере». Эти милые животные настолько фотогеничны, что так и просятся в объектив

В чем вы видите роль государства в развитии северного туризма? Не мешать, помогать?

Константин Попов: «Ограничения со стороны государства серьезные: у судна обязательно должны быть разрешения Минтранса, при перемещении по северным водам нужно ставить специальный маячок, докладывать о себе пограничникам, но основная проблема не в этом. Главное ограничение — отсутствие людей и инфраструктуры. Посмотрите на Дальний Восток или, например, на Териберку. Появляются люди — появляются инфраструктура, сервис, подтягиваются и туристы. В этом плане государство может помочь дотациями и грантами малому бизнесу.

Как только будет решена проблема отсутствия предпринимателей на Севере, туризм станет развиваться более интенсивно.

На Севере нет соперников, есть только соратники, поэтому чем больше будет компаний, тем лучше для всех».

Николай Савельев: «Мы изучили опыт Гренландии, Чили, Аргентины, США в Арктике. Все эти страны сначала строили военные аэродромы, а затем принимали нормативно-правовые акты для использования их в двойном назначении. Если такое проделают у нас, то туризм начнет автоматически развиваться.

Необходимо налаживать и транспортную доступность региона. Туроператоры увидят, что на Север можно легко добраться, а после уже начнет развиваться и инфраструктура, увеличиваться турпоток».

Александр Сколков: «Самое главное, чего хочется от государства, — это диалога. Сейчас он почти отсутствует, не к кому прийти с программой, которая могла бы изменить ситуацию. Много ограничений, которые с наших позиций кажутся нецелесообразными. Внедрение законов и мер не должно исходить только от одной стороны — должно быть скорее совместное “творчество”».

Арктический туризм — это всегда приключение. Будьте готовы к сплавам на каяках в ледяной воде и прочим непривычным активностям



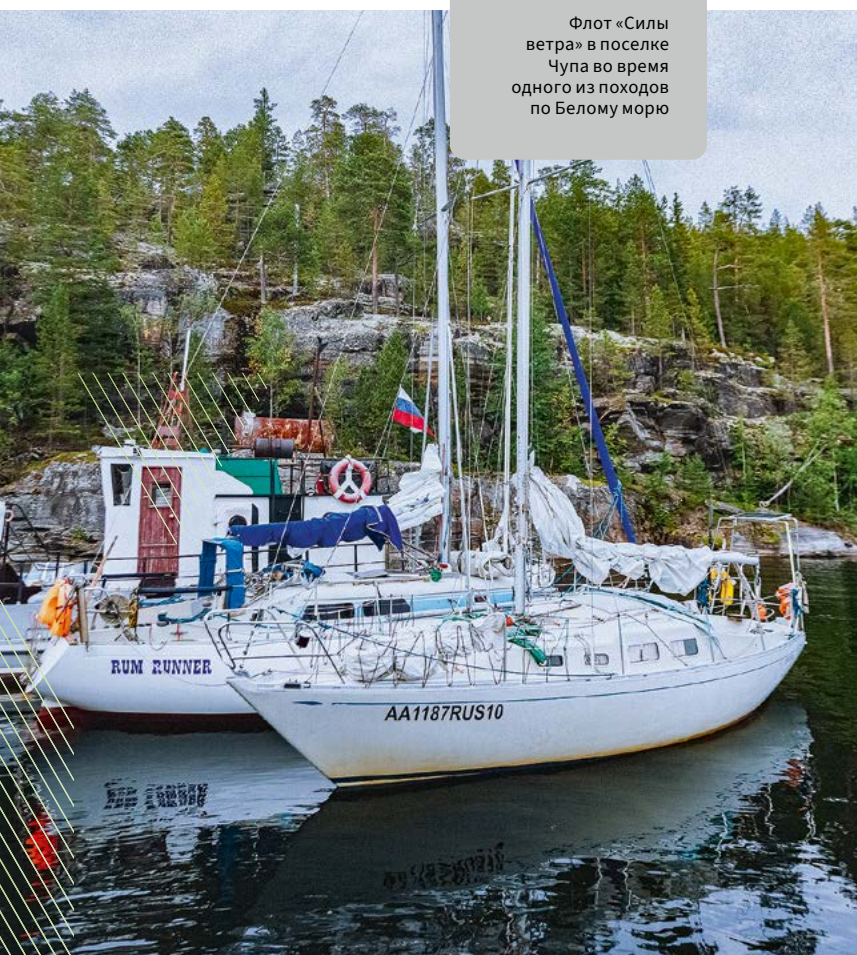
Границы остаются закрытыми. Значит ли это, что будет расти спрос на северные экспедиции?

Константин Попов: «Туристы поедут туда, где будет нормальная инфраструктура. Мы сейчас заходим в труднодоступные районы, а там, например, прачечной нет, приходится с гостиницами договариваться. Я работаю с администрацией Ямало-Ненецкого автономного округа, и там прямо говорят о том, что предпринимателей можно привезти с Большой земли — надо лишь создать им хорошие условия. Но нет того органа, который может инициировать компетентный диалог. Поэтому мы создаем в Нарьян-Маре университет, у нас есть образовательная лицензия, но мы в начале пути. Хотим, чтобы арктический туризм развивался и предпринимателям было интересно сюда ехать».

Николай Савельев: «Мы видим большой интерес к круизам на Северный полюс, потому что путешествие начинается и заканчивается в Мурманске — это очень простая логистика, не нужен даже загранпаспорт. Но в то же время искушенных путешественников не смущают ни долгий перелет, ни другой конец света, и никаких препятствий или сложностей с этим нет. Я думаю, что спрос на такие путешествия будет расти. Людям все больше начинают нравиться поездки со смыслом, а не просто развлечения».

Александр Сколков: «Сейчас полет на Камчатку стал намного доступнее и быстрее, чем поездка в Грецию или Италию на регату, поэтому многие используют возможность, чтобы исследовать нашу страну и побывать на Дальнем Востоке или Севере». **YMAG**

Флот «Силы ветра» в поселке Чупа во время одного из походов по Белому морю



ВЗГЛЯД В ГЛУБИНУ

Текст: **Мария Мошкина**

Фото: **Triton Submarines, EYOS Expeditions**

На страницах этого номера мы много говорим об экспедициях на Север, куда отправляется все больше туристов, чтобы увидеть своими глазами айсберги, белых медведей и китов. Однако есть и такие люди, что решаются посмотреть на Северный и Южный полюса совсем с другого ракурса.



Предприниматель и исследователь Виктор Весково своим погружением на субмарине для особых миссий Triton 3600/2 определенно привлек внимание к проблемам Мирового океана



Основатель компании EYOS Expeditions Роб Маккаллум считает, что погружение на мини-субмарине в Антарктике — обязательная часть программы

В конце августа 2019 года американский предприниматель, исследователь и экстремал Виктор Весково завершил кругосветное путешествие, целью которого было погрузиться в самые глубокие впадины на дне каждого из пяти океанов. Последней стала впадина Моллой, что в 170 милях от острова Шпицберген и на 5,5 км вглубь. Погружение было задокументировано каналом Discovery. Весково погружался на субмарине Triton 3600/2 — самой глубоководной в мире и потому не пригодной для частного использования. Компания Triton Submarines, которая занимается производством субмарин и для частных яхт, и для круизных кораблей, спроектировала ее специально для научных экспедиций. И задачей экстремального погружения Виктора Весково как раз и было привлечь внимание к изучению самых таинственных уголков нашей планеты и доказать, как много мы еще не знаем о Мировом океане.

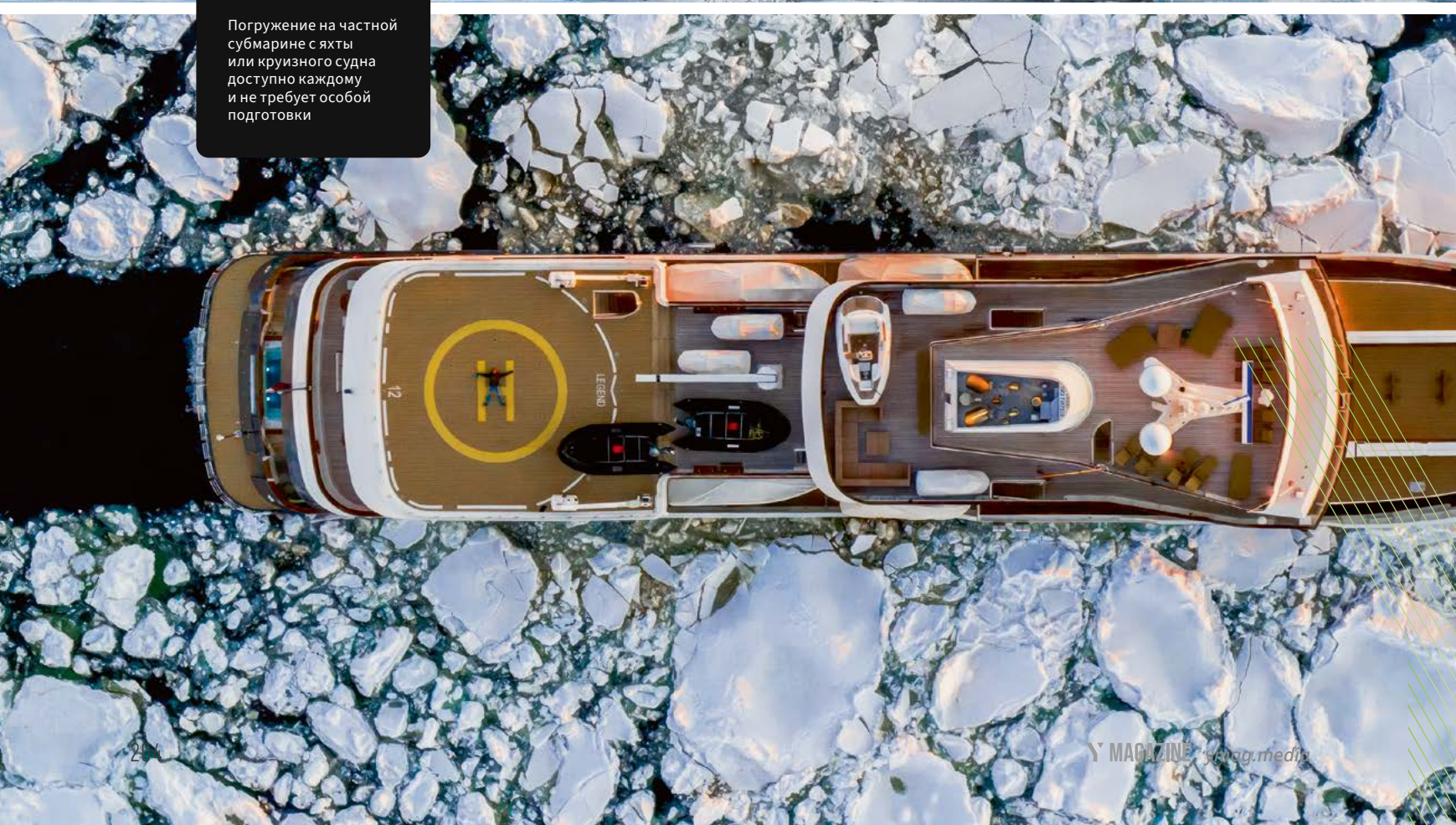
Координировал экспедицию Весково основатель компании EYOS Expeditions Роб Маккаллум. Он организовал не одно погружение, пусть на субмаринах поскромнее, для самых любопытных из своих клиентов на обоих полюсах. Когда мы готовили этот выпуск, Роб был в круизе в Антарктиде и тем не менее нашел время созвониться и ответить на несколько вопросов.



Подводные лодки Triton Submarines во время круиза по Антарктике



Погружение на частной субмарине с яхты или круизного судна доступно каждому и не требует особой подготовки



Каков ваш опыт эксплуатации мини-субмарин в Арктике и Антарктике?

EYOS Expeditions работает с несколькими судами, и многие из них имеют на борту небольшие подводные лодки. Погружения на них пользуются особым спросом в Антарктике. Люди думают, что это царство льда и скал, но как только погружаются, видят совсем другой мир. Подводная Антарктика очень богата морской живностью, кораллами и, в отличие от надводной, имеет мириады цветов! Вода здесь — основа жизни. А увидеть ее изнутри, сидя в удобном кресле, — самый удивительный опыт на свете.

Нужны ли специальная подготовка или медицинское заключение, чтобы опуститься на подобной субмарине в воды Северного Ледовитого или Южного океана?

Нет. На частной субмарине с круизного судна любой турист может совершить такое погружение.

К чему следует быть готовым, отправляясь в круиз на Северный или Южный полюс?

В первую очередь к тому, что вы собираетесь в место, у которого определенно есть магия. Здесь нетронутая природа, и она потрясающе красива. Надо понимать, что в Антарктике нет никакой инфраструктуры вообще, а в Арктике она очень слабая. Поэтому следует особенно внимательно подойти к выбору судна, на котором вы планируете путешествовать.

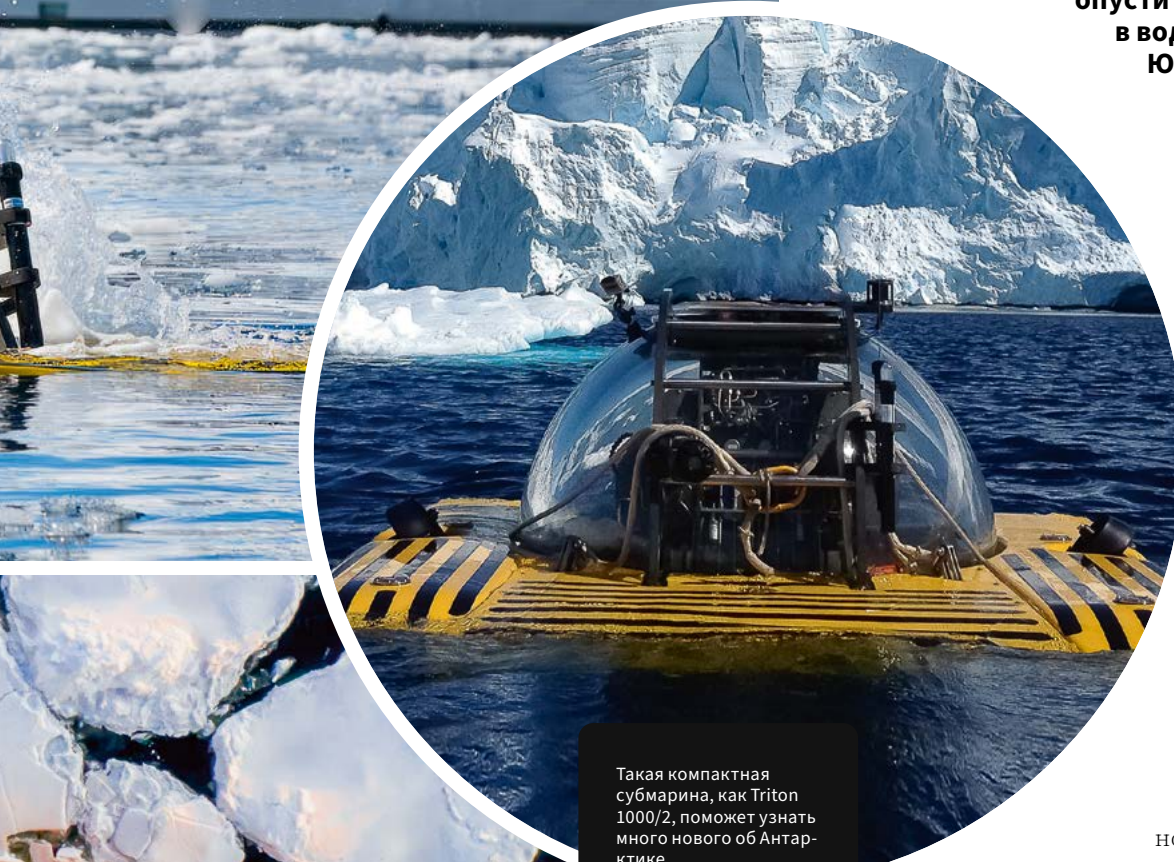
Именно в таких местах оно становится вашим уютным коконом и надежным проводником.

Что бы вы советовали сделать и увидеть в Антарктике обязательно?

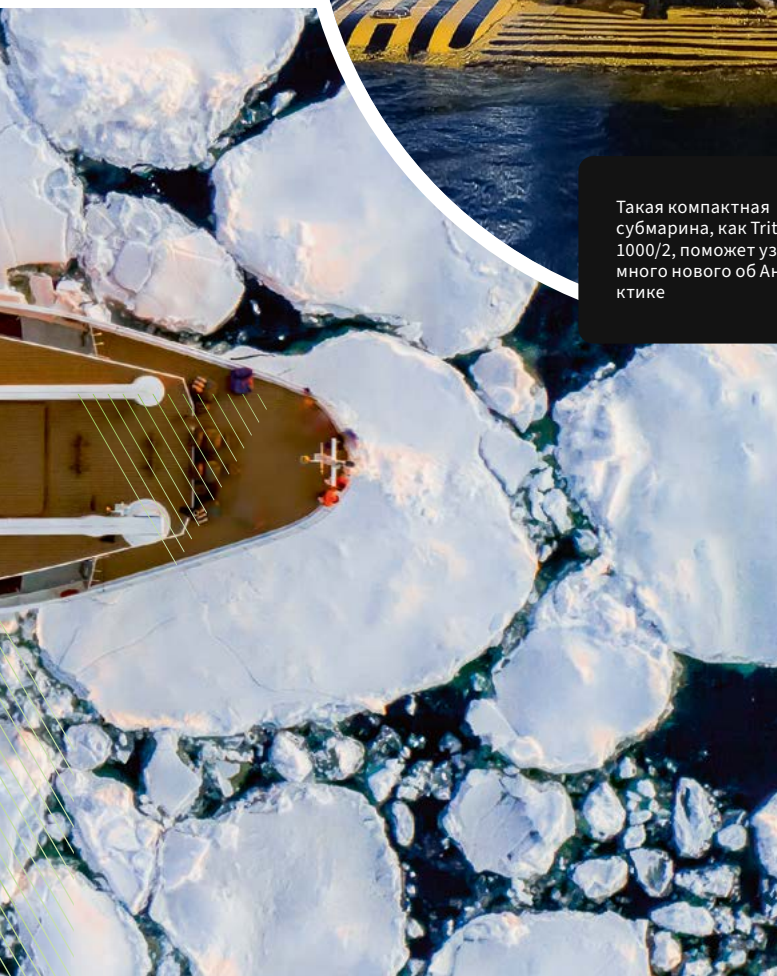
Для новичков это четыре пункта: хелиски, погружение на мини-субмарине, наблюдение за дикой природой и пикник с шампанским среди айсбергов.

На Северном и Южном полюсах работает много ученых. Ваша компания как-то поддерживает их проекты?

Конечно. Более того, EYOS Expeditions — одна из компаний-основателей союза Yachts for Science, чья задача — наладить взаимодействие между индустрией яхт и научным сообществом. **YMAG**



Такая компактная субмарина, как Triton 1000/2, поможет узнать много нового об Антарктике





PERSHING 56, 2008

Местоположение	Россия, Москва
Длина	18,12 м
Ширина	4,8 м
Осадка	1,32 м
Двигатели	MAN 2 x 1360
Наработка	590 м/ч
Каюты	3
Растаможена	Да
ГИМС	Да

70 000 000 RUB

GALEON 440 FLY, 2008

Местоположение	Россия, Москва
Длина	13,42 м
Ширина	4,1 м
Осадка	1,2 м
Двигатели	2 x Volvo IPS 600
Наработка	1 650 м/ч
Каюты	3
Растаможена	Да
ГИМС	Да

45 000 000 RUB



MERIDIAN 391, 2007

Местоположение	Россия, Москва
Длина	12,5 м
Ширина	4,2 м
Осадка	0,9 м
Двигатели	2 x Cummins 380
Наработка	690 м/ч
Каюты	2
Растаможена	Да
ГИМС	Да

39 000 000 RUB



ПРОДАЖА | ЧАРТЕР | СЕРВИС | TRADE-IN
 +7 495 787 87 57 | www.marinepoint.com



FERRETTI 460, 2008

Местоположение	Россия, МО
Длина	14,35 м
Ширина	4,34 м
Осадка	1,3 м
Двигатели	2 x Volvo Penta D9 6L
Наработка	900 м/ч
Каюты	3 + 1
Растаможена	Да
ГИМС	Да

40 900 000 RUB

PRINCESS V40, 2020

Местоположение	Россия, Москва
Длина	13 м
Ширина	3.81 м
Осадка	1.02 м
Двигатели	2 x Volvo Penta D6-330
Наработка	160 м/ч
Каюты	2
Растаможена	Да
ГИМС	Да

82 000 000 RUB



SEALINE C335 V, 2022



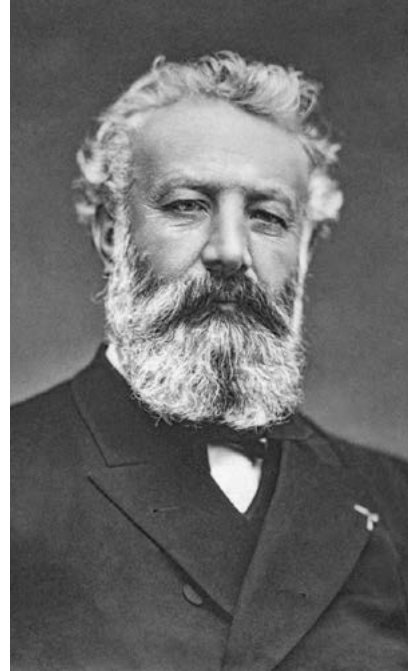
Местоположение	Россия, Москва
Длина	10.31 м
Ширина	3.5 м
Осадка	1.03 м
Двигатели	Yamaha V300
Наработка	200 м/ч
Каюты	2
Растаможена	Да
ГИМС	Да

43 500 000 RUB



MARINEPOINT

ПУТЕШЕСТВИЕ И ПРИКЛЮЧЕНИЯ КАПИТАНА ГАТТЕРАСА



**ЖЮЛЬ ВЕРН
(1828–1905),
ФРАНЦУЗСКИЙ
ПИСАТЕЛЬ**

Отрывок из романа

Вскоре многочисленные стаи буревестников и тупиков — обитателей этих печальных мест — возвестили о близости Гренландии. «Форвард» быстро двигался к северу, оставляя за собой длинную полосу черного дыма.

Во вторник, 17 апреля, около одиннадцати часов утра ледовый лоцман впервые заметил на небе ледяной отблеск. Ледяное поле должно было находиться по крайней мере в двадцати милях к северу. Несмотря на довольно густые облака, над горизонтом стояло ослепительное белое сияние. Опытные моряки не могли ошибиться насчет этого явления: по яркости отблеска они заключили, что его отбрасывает большое скопление льда, находящееся вне поля зрения, миль за тридцать от брига.

К вечеру подул южный попутный ветер; Шандон в целях экономии приказал поднять паруса и прекратить пары. «Форвард» под марселями, кливером и фоком быстро направился к мысу Фарвель.

Восемнадцатого числа, в три часа, был замечен ледяной поток; на поверхности моря, на фоне неба, ярко вырисовывалась тонкая ярко-белая полоска. По-видимому, поток шел от восточных берегов Гренландии, а не из Девисова пролива, потому что льды преимущественно держатся у западных берегов Баффинова залива. Час спустя «Форвард» уже пробирался между льдинами; в самых сплоченных частях ледяного потока льдины колыхались от зыби, хотя были крепко спаяны между собой.

На следующий день на рассвете вахтенный приметил какой-то корабль. То был датский корвет «Валькирия», шед-

ший контр-галсом к «Форварду» и направлявшийся к Ньюфаундленду. Сила течения пролива начала чувствоваться, и, чтобы противостоять ей, пришлось прибавить парусов.

Шандон, доктор, Джемс Уолл и Джонсон стояли на юте, наблюдая скорость и направление течения.

— Доказано ли, — спросил доктор, — что в Баффиновом заливе существует постоянное течение?

— Ну, конечно, — ответил Шандон, — ведь парусные суда с трудом идут против него.

— Тем более, — добавил Джемс Уолл, — что оно встречается у восточных берегов Америки и западных берегов Гренландии.

— В таком случае этот факт подтверждает мнение моряков, уверенных в существовании Северо-Западного прохода, — сказал доктор. — Скорость этого течения приблизительно пять миль в час, и трудно допустить, чтобы оно начиналось в заливе.

— Ваше рассуждение очень убедительно, доктор, — заметил Шандон, — потому что этот поток направляется с севера на юг, а в Беринговом проливе существует другое течение, которое идет с юга на север и, по всей вероятности, дает начало первому.

— Таким образом, господа, — сказал доктор, — можно допустить, что Америка совершенно отделена от полярных земель и что воды Тихого океана, обогнув ее северные берега, изливаются в Атлантический океан. Впрочем, вследствие более высокого уровня Тихого океана воды его должны направляться к морям Европы. **УМАГ**

Стальные экспедиционные яхты B72/B78/B88/B120/B145



- Длина: 44,2 м
- Ширина: 9,7 м
- Запас хода: 5000 морских миль
- Валовая вместимость: 499 гТ
- Полное водоизмещение: 514 мТ

Bering Yachts
Турция, Анталия
+7 914 557-50-07 (What's app)
+90 541 834 89 26
sales@beringyachts.com
ru.beringyachts.com

BORK

ОТКРОЙТЕ ДЛЯ СЕБЯ НОВЫЙ ОПЫТ РЕЛАКСАЦИИ



Массажная капсула
AVALON