

MOTORBOAT & YACHTING

ЯХТА НОМЕРА WINDY 48 TRITON

ГОРДОСТЬ НОРВЕГИИ

Пробуем в деле 48-футовый
трехкаютный спортивный
круизер, претендующий
на титул «лучший в классе»



ОБЗОРЫ

Sessa C54
Corvette 340
Altura 840
MCY 76
Arcadia 85
Aquastar 84

ТЕСТ-ДРАЙВ

КАЧЕСТВО ОПРАВДЫВАЕТ ЦЕНУ

По рекам и каналам
на Nord West 370

МАРШРУТЫ И КРУИЗЫ

СИЦИЛИЙСКАЯ ЗАЩИТА

Путеводитель по родине
итальянской мафии

ЧАРТЕР 2010

ПРАВИЛА СЪЕМА

Что нельзя делать на борту
чартерной яхты

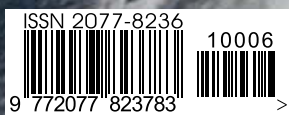
НАЧИНАЮЩИМ ЯХТСМЕНАМ

ИЗ ВАРЯГ В ГРЕКИ

Как правильно
транспортировать яхту

С ВЕЩАМИ НА ВЫХОД

Что нужно знать, впервые
собираясь в море



9 772077 823783

MOTOR BOAT & YACHTING

Все о моторных яхтах и катерах



Надежная курьерская доставка
Motor Boat & Yachting
в любую точку РФ

6 ВЫПУСКОВ **1200 руб.**
12 ВЫПУСКОВ **2000 руб.**

Узнайте подробности на www.mby.ru

Для тех, кто уже сегодня хочет получать максимум
от своих рекламных вложений:
+7 (812) 244 -24 -07,
отдел маркетинга и рекламы
или info@mb.ru

МВУ Россия

Учредитель и издатель ООО «Мотор Боат Медиа»,
197022. Россия, С.-Петербург, Песочная наб., 18А
Тел./факс +7 (812) 244-24-07
E-mail: info@mby.ru

Веб-сайт www.mby.ru

Редакция

Директор Сергей Артемов
Главный редактор Глеб Леонидович Тарабутин
Арт-директор Михаил Смотров
Выпускающий редактор Антон Черкасов
Корректора Надежда Баталова
Технический перевод GS Translation, Инга Азарова
Менеджер по дистрибуции Дмитрий Макаров

Отдел рекламы

Директор по рекламе Ирина Развозова
Менеджер по рекламе Евгений Кольяпин

МВУ UK

Motor Boat & Yachting, IPC Media, Blue Fin Building,
110 Southwark Street, London SE1 0SU.
ISSN: 770027 178204. Published monthly.

Editorial

Tel: +44 (0)20 3148 4651 Fax: +44 (0)20 3148 8127.
E-mail: mby@ipcmedia.com Website: www.mby.com
Editor Hugo Andreae
Deputy Editor Rob Peake
Consultant Editor Alan Harper
Technical Editor David Marsh
Art Editor Caroline Creighton-Metcalf
Production Editor Paul Ashton
Sub Editor Chantal Borciani
Technical Writer Greg Copp
Staff Writer Sue Goddard
Staff Writer Jack Haines
Chief Photographer Lester McCarthy
Photographer Graham Snook
Editorial Artist Maggie Nelson

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 яхты, услуги и дополнительное оборудование указаны при условии приобретения в Европе, без учета налогов и пошлин Российской Федерации

Распространение

ЗАО «Нева-Пресс»,
192236, С.-Петербург, ул. Белы Куна, д. 32, корпус 2

ООО «ТК «Пресс-Экспо»
115114, Москва, 1-й Дербеневский пер., д. 5, подъезд 4, оф. 307

ООО «ПрессХаус»
127051, Москва, Цветной б-р, д. 30, строение 1

ООО «Пресс-Логистик»
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, строение 2

ООО «АРПИ «Сибирь»
630048, Новосибирск, ул. Немировича-Данченко, д. 104

Сеть магазинов прессы «Первая Полоса»
191024, С.-Петербург, ул. Миргородская, д. 1

Тираж 35 000 экз.

Свидетельство о регистрации СМИ
ПИ № ФС77-38759 от 28.01.2010

Цена свободная

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

2010 Copyright of IPC Media Limited. All rights reserved.

ParaType PunaMusta

Слово редактора



Л

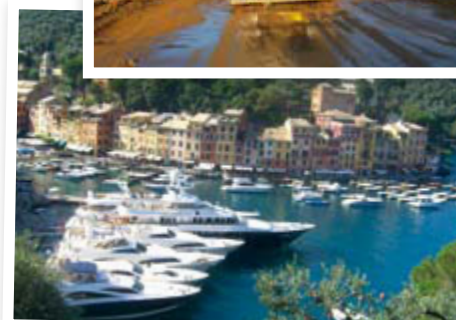
етний сезон в разгаре. Все чаще даже те из нас, кто не имеет собственной яхты, мечтают провести отпуск в путешествии по бирюзовым водам Средиземноморья – открыть для себя

неизведанные ранее уголки Греции, Италии, Черногории, до

которых не всегда можно добраться по суше. Помимо обычных для МВУ обзоров и тест-драйвов значительная часть этого номера посвящена чартерным круизам, как на яхте с командой, так и самостоятельным.

Во всем мире уже давно существует практика аренды лодки без капитана. От вас потребуются лишь навыки управления судном и умение читать лоции. Яхтенная культура хоть и медленно, но развивается у россиян, и мы стараемся по мере сил способствовать ускорению этого процесса. На наших страницах вы найдете информацию о том, как спланировать чартерную поездку, избежать ошибок и оптимальным образом распорядиться финансами.

Мы надеемся, что для вас яхта является не символом достатка, а прежде всего средством передвижения, существенно расширяющим возможности для путешествий. Многие опытные мореманы туристический потенциал Подмосковья, да и Северо-Запада России уже исчерпали. Давно хочется перевезти лодку куда-нибудь южнее, но как это лучше сделать? О том, кто и как транспортирует наши яхты, вы тоже сможете прочитать на страницах четвертого номера МВУ.



Главный редактор

Глеб Тарабутин

Содержание

июль-август 2010



Высшая проба Windy 48 Triton

стр 30

ЯХТА
НОМЕРА



Все о Beneteau Antares 42

стр 62



Тестируем Nord West 370 Sports Top

стр 46

Новости МВУ

- 8 СОБЫТИЯ**
VIBS-2010
Балтийский морской фестиваль
Черная дыра: ВР не справляется
- 12 ВОКРУГ ЕВРОПЫ**
Морской язык: о невнимательности и
севшем аккумуляторе
- 13 ВОКРУГ СВЕТА**
Такой маленький мир

Со стапеля

- 18 НОВОСТИ С ВЕРФЕЙ МИРА**
Corvette 340; Sessa C54;
Maritimo Aegian 60;
«Полярная звезда» M1550/2;
Absolute 50 Fly;
Aqua-Star 84; Albatro 50

Механика и навигация

- 22 МОДЕРНИЗАЦИЯ ПРИВОДА**
АРНЕСОНА
- 24 IPS1050/1200 — НОВИНКА**
ОТ VOLVO ДЛЯ СУПЕРЯХТ
- 26 КОММУНИКАЦИОННЫЙ**
СТАНДАРТ NMEA2000
- 28 ПИТЕР КАМБЕЛИДЖ:**
РАЗМЫШЛЕНИЯ О ДЮНКЕРКЕ

Начинающему яхтсмену

- 38 КАК ПОДГОТОВИТЬСЯ**
К ПЕРВОМУ ВЫХОДУ В МОРЕ
- 70 ТРАНСПОРТИРОВКА ЯХТ**
Все о перевозках лодок по России и
Европе: мнения специалистов и рассказ
участников



репортаж
НОМЕРА

Чартер

тема
НОМЕРА



**102 ПО СРЕДИЗЕМНОМУ МОРЮ
НА СУПЕРЯХТЕ HELIOS²**

**108 МАНЕРЫ ПОВЕДЕНИЯ НА БОРТУ
АРЕНДОВАННОЙ ЯХТЫ**

**110 ПРОГУЛКА ПО ВЕНЕЦИАНСКОЙ
ГАВАНИ**

**114 ЧАРТЕР БЕЗ КОМАНДЫ:
ЛУЧШИЕ НАПРАВЛЕНИЯ**

Навыки, Знания, Инструменты

**120 ВСЕ О БОРТОВЫХ СИСТЕМАХ
КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ**

**124 ЧТО ДЕЛАТЬ, КЭП?
Как не стать жертвой удара молнии на лодке**

**126 ПРОВЕРЕНО МВУ
Надувной тендер и винты Magic Marine**

**128 НАШИ ЯХТЫ
Преждевременная коррозия винтов:
кто виноват и что делать?**

День из жизни

138 СЕМЕЙНОЕ ДЕЛО

Хотите восстановить старую лодку, не один год гниющую на заднем дворе? Отличная мысль, но трижды проверьте все жизненно важные узлы и механизмы судна перед тем, как впервые выйти на ней в открытое море



По гаваням Сицилии **стр 54**



маршрут
НОМЕРА

Суперяхты

Monte Carlo Yachts MCY76 **стр 84**



Wallyship 26M, Monte Fino S112, Custom Line 124
Откровения шкипера

**стр 83
стр 87**

Arcadia 85 **стр 88**



Справочник покупателя МВУ

130 ВТОРЫЕ РУКИ:

Fairline Phantom 40

Созданная на основе удачного V-образного корпуса яхта обладает прекрасными мореходными характеристиками. Найти ухоженный экземпляр Fairline Phantom 40, удовлетворяющий вашему бюджету и местоположению, несложно — эти модели столь популярны в Европе, что практически во всех портовых городах всегда есть выбор





КТО БОЛЬШЕ?

Команде 35-метрового паром-катамарана *Eagle* можно только посочувствовать. В этот раз им пришлось буксировать за судном аж 114 водолазников. Все верно, это очередная попытка установить мировой рекорд по количеству человек на водных лыжах, которое протянуло за собой одно судно на дистанции в одну морскую милю. Мероприятие состоялось в марте на Тасмании, и организаторы израсходовали шесть километров веревок, чтобы соединить всех участников воедино. Радует, что усилия были не напрасны: предыдущий рекорд, установленный в Австралии в 1986 году, был превзойден на 14 «голов». Ранее *Eagle* уже пытался попасть в книгу рекордов, но с первого раза смог захватить лишь 99 человек. Теперь, когда планка взята, самое время прицепить к парому сотню-другую парашютистов!





Черная дыра

Последствия ЧП на платформе Deerwater Horizon пока еще невозможно оценить. Ясно одно: Мексиканский залив восстановится еще очень не скоро

Авария на нефтедобывающей платформе переросла в крупнейшую экологическую катастрофу

Весь мир следит за развитием событий вокруг поврежденной нефтедобывающей платформы Deerwater Horizon компании British Petroleum в Мексиканском заливе. Проблема давно вышла за границы небольшого ЧП, повлекшего утечку нефти. С 22 апреля из скважины на полуторакилометровой глубине в воду ежедневно попадает порядка 800 тонн черного золота. Масштаб экологического бедствия огромен, и дело взято под контроль правительствами разных стран. Очевидно, что компания не может устранить последствия аварии своими силами. В работах задействовано около 20 тысяч человек, включая вооруженные силы нескольких государств, и порядка тысячи судов. На поверхности океана установлено 2000 км боновых заграждений, идет

активный сбор нефти, пока специалисты BP пытаются всевозможными способами остановить утечку. Трудность заключается в том, что до сих пор нет опыта ликвидации аварий в скважинах на большой глубине, нефтяникам приходится реализовывать чисто теоретические умозаключения ученых.

Параллельно с бурением отводной скважины, которая должна понизить внутреннее давление и сократить объем неконтролируемого выброса сырья, предпринимается попытка с помощью специальной конструкции ввести в разрушенную скважину трубу меньшего диаметра, через нее временно начнется подача нефти на поверхность. Ситуация осложняется образованием кристаллических газовых гидратов, затрудняющих ток нефти по трубопроводу. По этой

причине специалисты BP были вынуждены поднять установленный ранее защитный колокол. С гидратами борются введением в скважину метилового спирта, предотвращающего появление кристаллов. План запечатать скважину посредством тяжелых буровых растворов и цементной пробки провалился. Правительство США требует, чтобы руководство BP решило проблему в кратчайшие сроки.

Экономические потери компании оцениваются в 10 млн долларов в сутки (общая сумма уже превысила \$1,6 млрд), а имиджевый ущерб BP вряд ли можно выразить в денежном эквиваленте. Урон, нанесенный ближайшим к месту разлива морским и прибрежным экосистемам, колоссален.

Нефтяные пятна достигли берегов Флориды, Луизианы и Миссисипи.



Нефтяной след уже выходит за пределы залива

corbis

Кроме того, нефть разносится течениями в сторону Кубы. Тысячи мертвых животных, парализованный рыбный промысел, коллапс в туристической индустрии региона — это лишь малая часть проблем, которыми придется расплачиваться нефтяникам за свои ошибки.

Многие люди по всему миру не остались равнодушными к бедствию и приняли участие в сборе волос и шерсти, проводимом благотворительной организацией Matter of Trust. Добровольцы набивают волосами колготки, из которых получают отличные боны, способные за счет большой площади поверхности впитывать значительно количество нефти.

О ХОРОШЕМ...

В Петербурге появился специальный «экологический» ледокол «Невская застава», который круглый год будет бороться с нефтяными загрязнениями в акватории Финского залива.



О ПЛОХОМ...

Почти 40 процентов коралловых рифов в Южной Азии мертвы из-за повсеместного незаконного использования самодельных динамитных шашек местными рыбаками.



Штатный порядок

Где в США больше всего любят яхтинг?

Соединенные Штаты
славятся богатой
культурой яхтинга

Американская национальная ассоциация морских производителей (NMMA, National Marine Manufacturers Association) ежегодно публикует статистические бюллетени, наглядно иллюстрирующие экономическую ситуацию в яхтенной индустрии. Учитывая, что порядка 90% американцев живут в часе езды от какого-либо крупного водоема, яхтинг в Соединенных Штатах действительно является национальным видом отдыха. Благодаря крайне благоприятному климату масса людей проводит каждые выходные с семьей и друзьями на воде. Специалисты NMMA в очередной раз решили

выяснить, основываясь на данных по продаже катеров, яхт, моторов, трейлеров и сопутствующего оборудования, какие из 50 штатов составляют десятку самых «яхтенных» регионов страны.

Картина за 2009 год получилась достаточно интересная: в тройку лидеров ожидаемо вошли Флорида (продажи на 1,2 млрд долларов), Техас (\$906 млн) и Калифорния (\$417 млн). Любопытно, что многие держат свои суда не на побережье океана, а на внутренних пресных озерах, которые зачастую отличаются небольшой глубиной и достаточно мутной водой. Так, например, на четвертом месте стоит Северная

Каролина (\$395 млн) с прекрасными атлантическими пляжами, однако яхтсмены с удовольствием ходят по огромному искусственному озеру Норман, его береговая линия составляет почти 850 км. Далее с незначительным отрывом идут Нью-Йорк и Луизиана (\$381 и \$370 млн соответственно), где также выделяется «пресноводный» сегмент. На седьмом месте списка разместился Вашингтон (\$339 млн). За ним — маленький, но любимый яхтсменами Делавэр (\$330 млн). Завершают «мокрую» десятку лидеров два штата вблизи Великих озер — Мичиган и Миннесота (\$317 и \$305 млн).

ВЫ В КУРСЕ?

Литу Бетьюну, скандально известному капитану тримарана *Adu Gil*, японскими властями были предъявлены обвинения по пяти пунктам, включая причинение физического ущерба. Если суд установит вину Бетьюна, то проникновение на японское китобойное судно с попыткой гражданского ареста капитана может стоить ему 15 лет тюрьмы.



Отважный новозеландец Джереми Бурфут планирует отправиться в первое в мире путешествие из Лондона в Сидней на водном мотоцикле. За четыре месяца гидроциклист-авантюрист рассчитывает добраться до Австралии вначале по внутренним водным путям Европы, а затем перемещаясь вдоль побережий.

Ученые просят фотографов, снимающих морскую природу, помочь в сборе сведений о повадках и миграциях дельфинов. Сделать это можно, прислав снимки спинных плавников замеченных животных с описанием места, погодных условий и другой информации на адрес photo@seawatchfoundation.org.uk



Власти Великобритании планируют ввести Норфолкские озера в число объектов мирового наследия. Если задумка удастся, то красивейшие заповедные территории пополнят знаменитый список, в который включены такие сокровища, как водопад Виктория, Большой барьерный риф, Мачу-Пикчу и другие.



ЭТО ВЫГОДНО

Такой катер RIB не оставит равнодушным истинного любителя экстремальных путешествий, даже если заявленная стоимость покажется слишком высокой. Десятиметровый *Scoutar C10* был построен специально к экспедиции Эдварда Гриллса, однако оказался маловат для конкретных условий. Уникальная модель с усиленным кевларовым корпусом, максимальной скоростью 65-70 узлов и огромным запасом топлива продается за €175 000. Двигатели судна наработали лишь несколько тестовых часов и находятся на заводской гарантии. У экстремалов есть хороший шанс начать подготовку к рекордным походам на этой отменной лодке.

Интернет: www.jameslist.com

В гости к викингам

Путешествие по скандинавским верфям



День открытых дверей — это не простая выставка

В конце лета многие верфи скандинавских стран устраивают традиционные дни открытых дверей, на которые стекаются ценители яхт со всей Европы. Такие мероприятия заметно отличаются от обычных выставок, поскольку гостям не только демонстрируют готовые лодки, но и предоставляют уникальную возможность попасть на производство, чтобы увидеть практически все этапы постройки

судна. И поверьте, это того стоит. За неделю с 25 по 31 августа можно не только проехаться по Финляндии, Швеции и Норвегии, но и узнать множество интересных вещей о моторных и парусных яхтах. Отдельным пунктом в программе стоит тест-драйв эксклюзивных спортивных катеров, после которого отношение к высокой скорости на воде неизбежно меняется.

Интернет: www.open-yard.ru

Презентация под открытым небом всегда располагает к общению



Эксклюзивные яхты и автомобили в Терийоки

Традиционно сложилось, что владельцы моторных яхт питают слабость к эксклюзивным автомобилям класса премиум и нередко подбирают соответствующую по экстерьеру и интерьеру модель в пару к своему любимому судну. Не беремся утверждать, что достоверна и обратная зависимость, но сочетать премьеры и показы яхт и машин производители и дилеры предпочитают не только в России. Такая смесь действительно гораздо более интересна для гостей, чем узкоспециализированное монобрендовое событие, к тому же

с ценными экспонатами лучше знакомиться не в официальной обстановке выставочного зала, а в непринужденной атмосфере дружеской вечеринки.

Согласитесь, намного приятнее обсуждать технические характеристики спортивного суперкара или прицениваться к роскошной яхте, потягивая коктейль в хорошей компании, чем выслушивать нудный вызубренный рассказ офисного менеджера. В начале июня на пристани петербургского яхтенного клуба «Терийоки» были привезены без преувеличения шедевры европейской

конструкторской и технической мысли: автомобильный мир представляли шикарные модели большой итальянской тройки — Ferrari, Maserati и Lamborghini, к которым присоединились серьезные англичане из семейства Bentley. На эти автомобили трудно не обратить внимания в городском потоке. Многие поклонники люксовых авто в тот вечер впервые побывали на яхтах, которые вполне могут составить конкуренцию по уровню комфорта на воде. Посетители увидели недавно доставленные из Швеции элегантную парусную модель Hallberg-Rassy

и роскошную моторную яхту Nord West 370 Sports Top. На первой при наличии соответствующего опыта мореплавания ничто не мешает обогнуть земной шар, а второе судно способно стать вашим верным спутником в путешествиях по местным рекам и озерам (читайте тест-драйв NW370 на с. 46). К яхтам, как и к автомобилям, можно относиться по-разному, но, бесспорно, оба вида транспорта привносят в нашу жизнь свободу. Нам лишь остается выбрать, в какую форму эту свободу облечь.

Luxury нужно одному, а не всем!



Парад брендов Burevestnik Group



Соотношение «люди — яхты» приближается к единице

Москва, конец мая, первая жара, ужасные пробки на выезде из города. Глядя на запаренных охранников в толстой черной униформе, невольно задвигаешь ползунок автомобильного кондиционера в крайнюю синюю зону. На территории выставки царит лепота «а-ля рюсс» — шумят лиственной березки, чирикают птички, светски общаются дамы, у понтонов раскачиваются «ривы», «санскеры» и «фэйрлайны» одна другой краше. Мы приехали на BIBS-2010, чтобы лишний раз утвердиться в мысли,

что Андрей Бойко знает толк в образе жизни luxury. Его стихия — роскошные яхты и авто Aston Martin — неперенные атрибуты slow-life хоть на Лазурном Берегу, хоть в российской столице.

На наш взгляд, идилическую картину на водах Клязьминского водохранилища сложно назвать boat-show. Яхтенная выставка — мероприятие, рассчитанное на массового посетителя, в то время как BIBS-2010 более походил на красивую светскую «тусу», на которую не всех звали и никого не ждали. Однозначно давалось понять, что если вы, успешный мужчина лет сорока, собирающийся приобрести 50-футовую яхту для повышения собственного статуса, намертво встали в дорожном заторе или вообще проигнорировали шоу, запив с друзьями на рублевской дачке, никто особо и не расстроится.

Позиция организаторов ясна: дело в том, что термин «лакшери»

не предполагает толп праздных зевак, и Андрей Бойко осознает это лучше других. Совладелец Burevestnik Group придумал гениальный способ подогрева интереса к своим коммерческим проектам: «Обойдемся и без вас! Чем меньше людей придет, тем лучше!» Как ни странно, такая схема в среде отечественных бизнесменов работает безотказно.

На экспозиции преобладали товары из ассортимента Burevestnik Group с акцентом на относительно свежие моторные яхты верфи Fairline. Новинки и российских премьер не было. Парадоксально, но мероприятие BIBS-2010 можно смело назвать успешным, ибо предназначение свое — утверждение элитного статуса группы Burevestnik, оно выполнило на сто процентов.

Восьмая международная выставка яхт на воде — 8-th international boat show on water

БУРЕВЕСТНИК Boat Show '10

September 2–5 сентября

+7 495 287 8003; www.bibs.ru

Москва, яхт-клуб «Буревестник» — Moscow, "Burevestnik" yacht-club

Генеральный информационный партнер:
General Information partner:

Генеральный спонсор:
General sponsor:

YACHTING
RUSSIA'S PREMIER MARINE MAGAZINE



ASTON MARTIN



Центральная яхтенная «группировка» фестиваля

В МОЛОКО ИЛИ В ЯБЛОЧКО?

Официальная процедура открытия прошла скромно



На конкурсе моделей традиционно преобладали парусники и «боевики»



Великая княгиня М. В. Романова провожает команду парусника «Петр I»



Морская выставка — событие для приморского города Петербурга, к сожалению, редкое, если не сказать уникальное. Казалось бы, в морской и культурной столице можно регулярно собирать отечественных и европейских экспонентов, благо условия позволяют. В действительности получается так, что «морская столица» — не более чем громкий титул из прошлого, не имеющий ничего общего с реальностью. Балтийский морской фестиваль, который прошел в выставочном комплексе «Ленэкспо» в начале июня, мог бы стать отличной возможностью объединить под одной крышей всех предпринимателей, чей бизнес так или иначе связан с морем.

Сравнивая фестиваль с подобными мероприятиями в соседней Финляндии, не перестаешь удивляться, почему отечественные производители и дилеры лодок и сопутствующего оборудования не желают собраться на отличной выставочной площадке на берегу Финского залива. Вспомните, например, ежегодную летнюю выставку на воде в Хельсинки — сотни полторы яхт и катеров разного калибра, ряды шатров и стенов с одеждой и оборудованием и, как следствие, море посетителей, в том числе и из России. Что

мешает нам сделать то же самое в Петербурге, куда, вероятно, придут скандинавские судостроители?

Вроде бы для этого есть все предпосылки, к тому же территория выставочного комплекса входит в зону морского порта «Санкт-Петербург», где могут временно швартоваться суда под иностранными флагами. Это позволяет дилерам временно ввозить лодки без уплаты таможенной пошлины. При приобретении судна не возникает никаких вопросов с доставкой, покупателю нужно лишь оплатить лодку и налоги.

Почему не устроить в Петербурге крупнейшее в стране боут-шоу? Ответ, на наш взгляд, лежит на поверхности — это существенные отличия в национальной культуре яхтинга у нас и в Европе, серьезные организационные просчеты, многочисленные бюрократические препоны и даже политические интриги.

Балтийский морской фестиваль поставил задачу сделать еще один шаг в развитии нашей морской культуры и шаг этот сделал. Но движение вперед из-за перечисленных причин получилось весьма неуверенным. Выставку можно и нужно критиковать за бросающуюся в глаза провинциальность и экспозиционную бедность, поскольку число серьезных участников даже по сравнению со скучноватыми столичными шоу было невелико. Тем не менее организаторы провели колоссальную работу по реанимации почившего

было мероприятия, хоть успех некоторых ключевых моментов и остался под вопросом.

На пристани у «Ленэкспо» посетители могли посмотреть всего лишь дюжину относительно небольших моторных яхт и столько же катеров — слабо по «фестивальным» меркам! Пожалуй, устроителям стоило привлечь специалистов из яхтенной индустрии, чтобы основательно проработать это направление. Наиболее ответственно подготовилась к мероприятию питерская компания «Хард Топ Марин», не поленившаяся пригнать на выставку и показать людям шесть лодок, причем самая крупная из них — Botnia Targa 44 — была весьма солидно «упакована».

Какая судьба ждет Балтийский морской фестиваль в следующем году, можно только гадать. Сумеет ли мероприятие перерасти в событие в масштабах страны или останется лишь опцией воскресного досуга для жителей окрестных районов, покажет время.

Посмотрим, какие решения будут приняты в ходе июльской конференции «Петербург — морская столица России». МВУ искренне надеется, что ее участники действительно смогут создать и, главное, реализовать план превращения города в яхтенную Мекку. От этого выиграют все — яхтенная индустрия начнет развиваться, а государственная казна будет пополняться за счет налоговых и таможенных платежей.



У КАТЕРОВ HYDROLIFT ОЩУЩЕНИЕ ПОЛЕТА ВКЛЮЧЕНО В БАЗОВУЮ КОМПЛЕКТАЦИЮ

Когда вы контролируете полет катера над водой со скоростью более 100 км/ч, стирается грань между мечтой и реальностью. Именно сейчас дизайн обретает истинное значение. Смысл не только в том, как лодка выглядит со стороны. Дизайн корпуса определяет скоростные и динамические характеристики лодки, а значит и ее характер. Hydrolift разгоняется до 55 узлов (100 км/ч) за считанные секунды и летит, едва касаясь поверхности воды. На катерах Hydrolift действительно можно ставить рекорды — благодаря продуманному корпусу и двигателям до 1200 л.с. они способны достичь сенсационных для серийных лодок 87 узлов (161 км/ч). При этом речь идет о каютном катере, то есть об удобной, практичной прогулочной лодке, на которой можно проводить выходные дни с семьей и друзьями.

Компания Hydrolift является частью Eker Group, дизайнерского и инженерного бюро, создавшего Koenigsegg — легендарный спортивный автомобиль, скоростные характеристики которого до сих пор не смогла превзойти ни одна серийная модель. Команде Hydrolift принадлежат множественные скоростные рекорды и титул чемпионов мира 2005 года в гонках UIM Class 1 (Формула 1 на воде). Hydrolift — нечто большее, чем просто катер, — это скандинавское судно для северного климата и беспокойной воды.

Мы ждем вас на тест-драйв: приготовьтесь к полету над водой — это ощущение, к которому вы еще не привыкли.

Jonacor
marine

197022, Санкт-Петербург,
Песочная наб., 18, литер А, пом. 5Н,
+7 (812) 702-47-70
info@jonacor-marine.ru
www.jonacor-marine.ru



Испанский сапожок

Мадрид увеличил налоги на яхты

Испанские дилеры и производители яхт с пессимизмом восприняли известие о двухпроцентном повышении НДС, которое вступает в силу с июля. В результате налог достигнет 18 процентов и вместе с 12-процентным взносом за регистрацию составит практически треть от стоимости судна.

И продавцы, и покупатели пребывают в депрессивном настроении. Первые предвосхищают катастрофическое падение продаж, а вторые пересчитывают накопления и думают, где выгоднее держать лодку. Чиновники, не испытывающие жалости по отношению к жажточным

согражданам, рьяно взялись за тщательный пересмотр законодательства в сфере яхтенной индустрии. Министры отмечают, что действующая схема весьма сложна и изжила себя, а повышение налогов наряду с введением новых законов позволит избавиться от бюрократических препон и создаст такие же возможности для развития яхтинга в Испании, как в других европейских государствах. Учитывая 20-процентный уровень безработицы и высокий регистрационный налог, яхты могут стать доступными только для узкого круга очень обеспеченных людей.



Законодателям предстоит поработать, чтобы найти оптимальное решение проблемы

Турецкий сливной вопрос

Планы по сточным водам пришлось отложить

Турецкие власти решили повременить с введением жестких ограничений на сброс бортовых сточных вод в территориальных водах страны. Как оказалось, разработать приемлемую с экономической и практической точки зрения схему не так уж просто. Ранее планировалось запретить сброс любых стоков в популярной акватории между Бодрумом и Фетие. Вместо этого яхтсменам пришлось бы заходить на специальные насосные станции и откачивать отходы за определенную плату. Отметки об этом планировалось

вносить в Голубую карту, чтобы контролирующие службы могли оценивать объем отданных стоков и выявлять нарушителей исходя из размера судна. Изначально власти установили «сливной» ценник в размере 70 турецких лир (€36,5), но эта сумма достаточно велика для местных владельцев небольших лодок, у которых к тому же отсутствуют накопительные емкости для использованной воды. Хочется верить, что турецкие законодатели найдут оптимальный компромисс.

МОРСКОЙ ЯЗЫК

Новости Средиземноморья с Дэвидом Кроссландом



Каждый капитан, впрочем, как и автомобилист, знает, сколь неприятна тишина при попытке запуска стартера. Порой лучше обнаружить течь в корпусе от удара о пристань, чем слушать это предательское молчание в двух днях пути от дома. Такая ситуация легко может испортить если не весь долгожданный отпуск, то уж точно целый день. Диагноз простой — «умер» аккумулятор. Решение проблемы очевидно, но где, черт побери, достать новый? Мы застряли на живописной якорной стоянке рядом с пляжным баром Сапауо и безымянной хибарой позади него на небольшом Ионическом островке Монгиниши, который отделен от Паксоса узким проливом с мостом. На Монгиниши нет ничего, кроме этого бара и маленькой таверны, где мы достойно провели вечер. Отличное вино, великолепная еда и никаких шансов найти яхтенный аккумулятор. Относительно недалеко расположен милый городок Гайос, столица Паксоса. Осознав, что раздобыть батарею требуемого размера и емкости на Монгиниши невозможно, я решил попытать счастья на Паксосе.

Помощь можно найти гораздо ближе, чем вы предполагаете

Судя по карте, Гайос раскинулся неподалеку, и я убедил друзей совершить небольшую пешую прогулку. К сожалению, я не учел, что переход через горы под палящим полуденным греческим солнцем занятие не из легких. Изрядно обгоревшие и изнуренные, мы добрались до города и еще час посвятили поискам автомобильного магазина. Тщетно.

В команде уже назревал бунт, в округе не обнаружилось ни одной авторемонтной мастерской, где можно было бы найти хоть какой-нибудь аккумулятор.

Последняя надежда — центр информации для туристов, и, как это часто бывает в Греции, просьба о помощи не осталась не услышанной. Молодой сотрудник понятия не имел, что такое АКБ для яхты, но очень хотел помочь. Получив от нас нужные параметры батареи, он засел за телефон, порекомендовав нам пока пропустить кружку-другую холодного пива в соседнем баре, ведь поиск займет некоторое время. Спустя полчаса он стоял в дверях пивной, широко улыбаясь. «Я нашел то, что вам нужно! — радостно заявил парень. — Проблема в том, что сервис моих знакомых находится не в Гайосе... и даже не на Паксосе. Вам придется идти в Монгиниши, где они держат крошечную мастерскую без вывески позади бара Сапауо!» Мораль такова: помощь можно найти гораздо ближе, чем вы предполагаете.



Решение проблемы находилось за баром Сапауо.

Гайос — прекрасный город, но где же яхтенные магазины?

Такой маленький мир...

Южная Америка

Чтобы добраться до стартовой линии ежегодного заплыва у слияния рек Ориноко и Корони, 900 пловцов до отказа заполнили отведенную для этого баржу.



Северный полюс

Британский путешественник Джок Вискарт собирается возглавить команду гребцов в экспедиции к Северному полюсу протяженностью 450 миль. Со времен сэра Эрнеста Шэкльтона гребные суда больше не достигали полюса.



США

Американские военно-морские силы получили новый литоральный корабль USS Independence. Это быстрое и подвижное судно способно развивать скорость до 50 узлов и предназначено для ведения боя на мелководье.



Северное море

Поля ветровых электростанций находятся под угрозой выхода из строя из-за тонущих турбин. Фундаменты многих ветряков неуклонно проседают, и стоимость устранения проблемы исчисляется миллионами евро.

Аргентина

Активисты Гринпис отпраздновали Международный день воды в Буэнос-Айресе, окрасив воду реки Риачуэло натуральным природным красителем зеленого цвета.



Аденский залив

Сомалийские пираты, видимо, были не в себе, когда решили атаковать корабль ВМФ США. Ответный огонь превратил их лодку в груды дымящихся обломков, а смельчаки были доставлены на борт и арестованы.



Япония

Жители Токио имели возможность наблюдать феерическое световое шоу на воде в районе Одиоба. Цветные картинки проецировались на водный экран, созданный фонтанами на фоне Радужного моста.

Есть что сказать? Пишите нам: info@mby.ru

Интервью МВУ

Генеральный директор расположенной в Шлиссельбурге Laky Verf Константин Бурьянов о клейме «Made in Russia», конкуренции с Европой и новом многоцелевом катере



В 2010 году Laky Verf исполнилось пять лет. Расскажите о вашем первом проекте. Почему вы взялись за столь необычный по тем временам для России бизнес?

Начиналось все просто — с приобретения яхты в Голландии. Оказалось, это очень удобно: днем вы без пробок перемещаетесь по центру города, проводите деловые встречи, а вечером с комфортом отдыхаете, как дома. На российском рынке уже присутствовала столичная компания — Московский судоремонтно-судостроительный завод. Именно тогда и у нас возникла идея заняться строительством яхт в Питере. В отличие от коллег из Москвы, мы не ставили себе задачу сразу прыгнуть в «большой» формат — выпускать суперяхты, поскольку начинали новое для себя дело и понимали, что освоить в короткий срок столь серьезный объем работ будет сложно.

Мы разрабатывали первую лодку специально для Петербурга, учитывая, что судно с традиционными пропорциями и длиной более 24 метров не сможет днем пройти по Неве — придется ждать разводки мостов. По нашему техническому заданию голландец Гвидо Де Грут нарисовал проект 23-метровой яхты, и работа закипела. Компания разместилась на территории Невского судоремонтного завода и полностью модернизировала производственные помещения — от старых зданий остались только стены. Мы выбрали грунт, положили бетон — 55 сантиметров, армированный, двухслойный. Там ракеты можно запускать!

Работа по первому корпусу шла непросто. На тот момент мы не всё могли делать самостоятельно. Приходилось работать с отечественными предприятиями, которые, сами знаете, и сроки не выдерживали, и с качеством выполнения заказа у них нередко возникали проблемы. В итоге первую

яхту мы строили почти 18 месяцев. Лодка испытывалась на воде в ноябре, что необычно для этого времени года — хорошо, что зима была теплой.

Давайте поговорим о российском рынке яхт. Каковы ваши перспективы? Какие суда предпочитают россияне?

Оценивать рынок — дело неблагоприятное, поскольку каждый смотрит на него со своей колокольни. Я считаю, что потенциальных заказчиков на суда нашего размера много — сограждане активно приобретают моторные яхты. Что покупать — вопрос открытый. Почему наши едут за лодками в Голландию или Германию? В этих странах сложились хорошие традиции, верфи показывают на протяжении многих лет высокое качество работ, выдерживают сроки. Российским компаниям есть на что ориентироваться.

Наше преимущество в том, что мы находимся в России — нет проблем с таможней. Еще один плюс — заказчику легче контролировать процесс постройки яхты. Согласитесь,

до Питера ближе, чем до Голландии или Германии.

Кого вы считаете конкурентами?

Не люблю слово «конкурент». Даже футболисты, на мой взгляд, не конкуренты друг другу, пока их не набьется на поле столько, что двигаться негде. Тогда уже начинается игра на выживание. Если параллельно с нами трудится еще одна компания, ради бога — работы хватит на всех. Я считаю нашим «старшим братом» в России верфь «Тиммерман». Что касается европейцев, то с ними сложно конкурировать. Но можно. Главный плюс крупных европейских компаний в универсальности, они делают яхты любого размера. Нам на разработку проекта нужного размера потребуется некоторое время.

Клеймо «Made in Russia» не отпугивает покупателей?

Скажем так: накладывает определенный отпечаток. Но от этого никуда не деться. Были случаи, когда люди приходили смотреть яхты и говорили: «Вот почему умеют строить в Европе, а у нас — нет?» Я просил


CV: КОНСТАНТИН БУРЬЯНОВ

Возраст: 39 лет

Образование: высшее, Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций

Семейное положение: женат

Увлечения: работа и яхты



показать, где мы сделали хуже, чем в Европе, и аргументированно ответить они уже не могли. Вспоминается грустный анекдот: «Мы готовы поддержать отечественного производителя, только покупать у него ничего не хочется». Чтобы искоренить этот менталитет, должно вырасти поколение рабочих людей, которые знают, что такое качество, и понимают, как производить качественный продукт.

Ведете ли вы собственные разработки?

Компания разработала и закрепила за собой права на новый проект — многоцелевой алюминиевый катер 13М, предназначенный как для

отдыха — охоты, рыбалки, так и для более серьезных задач, связанных с патрулированием и инспекцией объектов. 13М — трехуровневое судно общей полезной площадью 35 квадратных метров, то есть это практически однокомнатная квартира на воде со всеми удобствами: туалетом, душем и двумя полноценными каютами.

В России лучше зарабатывать на дорогих вещах или на дешевых?

Если у вас есть возможность находить достойных клиентов, лучше зарабатывать на дорогих штучных вещах. Каждый по-своему оценивает рынок.

Kotka
YACHT STORE
 www.kotkayachtstore.fi

Enjoy
YOUR BOAT

Мы обслуживаем ее • проводим сервис
 • обеспечиваем принадлежностями
 • транспортируем • докуем • храним
 ————— круглый год —————

NEW PORT *Kotka*
 ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЙ ЯХТОВЫЙ ПОРТ И ЦЕНТР УСЛУГ



Корпус Corvette 340 идентичен 320-й модели, но теперь кормовая каюта вытянулась от борта до борта



Конструкторы сузили боковые проходы, чтобы увеличить пространство в салоне

Corvette 340

Возможно, Corvette 340 ожидает большое будущее, учитывая, что мореходные качества яхты остались на уровне младшей 320-й модели. Дело в том, что компания строит суда на основе одного и того же корпуса уже много лет, и серьезные изменения претерпевают лишь интерьеры. В данном случае в глаза сразу бросаются узкие боковые проходы — их урезали на 15 см, чтобы сделать салон и флайбридж на фут шире. Лишние 30 см оказались весьма кстати — у проектировщиков появилась возможность установить двухместное кресло рулевого на главном посту управления. Каюту владельца в кормовой части корпуса тоже расширили, а в санузле появилась отдельная душевая кабина. К слову, и все дверные проемы стали немного свободнее.

Теперь, когда бренд перешел в собственность верфи Flemming, репутация американских судостроителей будет гарантировать качество постройки яхт Corvette. Например, в корпусе 340-й модели используются те же детали из нержавеющей стали, что и у Flemming 65.

Поклонники Corvette 320 могут не переживать,

поскольку модель не снимают с производства, она будет лишь стоить на €35 000 меньше новинки. Покупателям предлагается выбрать двигатели согласно потребностям: либо два 315-сильных Yanmar, разгоняющих Corvette до максимальной скорости 24 узла, либо пару Cummins QSB5.9 (330 л.с. каждый), на которых яхта разгоняется на узел больше.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 33 ф (10,10 м) **Ширина** 13 ф (3,96 м)

Двигатели 2×Yanmar 315 л.с. **Максимальная скорость** 24 узла **Стоимость** в Европе от €309 200



Внешне 54-я модель повторяет облик популярной С68

Sessa C54

Вторая в модельном ряду верфи круизная яхта с жесткой крышей надстройки как две капли воды похожа на С68, и производитель акцентирует на этом внимание. Замысел довольно прост: почему бы после успеха старшей модели не перенести удачный дизайн на яхты меньшего размера?

Круглые иллюминаторы на бортах, уже знакомый профиль и высокая степень остекления надстройки

сформировали фирменный стиль Sessa. Три каюты расположены на нижней палубе, в то время как верхняя целиком отдана под отдых и развлечения, и для этого есть все необходимое — от обеденной зоны с баром и столом на восемь персон до лежаков для загара.

С54 — четвертая по счету модель верфи, оснащенная системой приводов Volvo IPS. Два

IPS900 разгоняют Sessa до максимальной скорости в 34 узла и гарантируют отличную управляемость корпуса.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 53 ф (16,36 м) **Ширина** 15 ф (4,70 м)
Двигатели 2×Volvo Penta IPS 900 **Максимальная скорость** ~34 узла **Стоимость** не объявлена

«Полярная звезда» M1550/2

Подмосковная верфь «Полярная звезда» приступила к постройке новой модификации моторной яхты траулерного типа — M1550/2. В отличие от предыдущего проекта 1550/1 с уменьшенной осадкой и пониженным мостовым просветом для эксплуатации преимущественно во внутренних водах, новинка строится под океанский класс «А» по европейской классификации (CE) без ограничения дальности.

Изменения в дизайне коснулись в основном флайбриджа, который теперь разместился над ходовой рубкой, мощной полой мачты со встроенной вентиляцией для установки антенн навигационных приборов и спутниковой связи, а также полностью «защитых» фальшбортов без вырезов. Другой стала и планировка кают, а их дизайн выполнен в теплых бежевых тонах с использованием белого дуба и венге. На яхте будут установлены независимый кондиционер и автономный дизельный отопитель, обеспечивающий подогрев пола в каютах и горячее водоснабжение.



Обновленная «Полярная звезда» рассчитана на серьезные путешествия

Ориентированное на расширенную навигацию и дальние походы судно будет иметь увеличенный в два раза запас топлива и пресной воды, что позволит достичь автономности до 3000 миль.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 55 ф (17,00 м) **Ширина** 16 ф (5,00 м) **Двигатель** Volvo Penta D7 (235 л.с.) **Максимальная скорость** 10 узлов
Стоимость не объявлена



Закрытый флайбридж пока что не прижился в Европе



Maritimo Aegean 60 E

С выпуском этой модели верфь Maritimo вернулась к производству привычных для себя яхт с закрытым флайбриджем. Поскольку единственный пост управления судном находится наверху, все пространство надстройки на основной палубе используется под салон, который днем освещается солнечными лучами через иллюминаторы. Лестница наверх расположена внутри, отчего кокпит только выигрывает: здесь предусмотрены гараж для тендера и площадка для загара. Такая планировка нечасто встречается среди 60-футовых яхт, что должно привлечь к Maritimo Aegean 60 E новых поклонников.

Каюту владельца с внушительных размеров санузлом разместили в середине нижней палубы. Крупные иллюминаторы прекрасно справляются с ее освещением в светлое время суток. Гостевая каюта и VIP вынесены в носовую часть корпуса.

Яхта, несомненно, стоит своих денег, особенно если учесть неограниченный регион плавания — дополнительный аргумент в пользу покупки Aegean 60.



Диваны и столик вместо внутреннего поста управления



Каюта владельца с иллюминаторами в изголовье кровати

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 62 ф (19,11 м) **Ширина** 17 ф (5,20 м) **Двигатели** 2×Volvo Penta D12 800 л.с. **Максимальная скорость** ≈32 узла **Стоимость** в Европе от €1 200 000

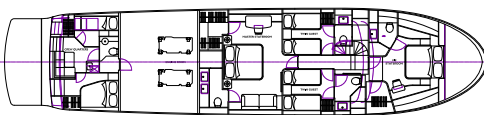
Aqua-Star 84

Компания Aqua-Star, позиционируя свою новинку, утверждает, что это яхта для тех, кто планирует серьезные плавания, но не хочет жертвовать комфортом и броским внешним видом судна в угоду мореходным качествам. У судна небольшая ширина корпуса и гигантские топливные баки. Два дизельных 1150-сильных двигателя разгоняют яхту до «максималки» в 18 узлов, однако в целях экономии топлива рекомендуется поддерживать крейсерскую скорость порядка 14 узлов. По желанию заказчика верфь может установить как более мощные моторы, так и род-приводы CMD Zeus.

Дизайнеры и конструкторы действовали по проверенной схеме, сочетая отличное качество постройки с индивидуальным стилем интерьеров. В стандартную планировку заложены четыре каюты с санузлами, причем каюта владельца расположена в центральной части корпуса, а помещения для экипажа предусмотрены в корме позади моторного отсека. Первый прототип Aqua-Star 84 уже тестируется на мореходность.



Эта модель станет флагманом верфи



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 84 ф (25,60 м) **Ширина** 19 ф (6,00 м) **Двигатели** 2×CAT C18 1550 л.с. **Максимальная скорость** 18 узлов **Стоимость** в Европе от €2 646 000



Сможет ли большой RIB агрессивного дизайна завоевать европейский рынок?

Albatro 50

Владельцы суперяхт любят демонстрировать мощь и красоту своих лодок, при этом они не прочь устроить гонки на тендерах. Но, скажем, двухместная надувная шлюпка с трехильным мотором способна испортить имидж яхтсмена в глазах восторженно наблюдающих за состязаниями дам. А вот экзотический итальянский RIB-тендер Albatro 50 вряд ли подведет. Тройка 660-сильных «коней» Mercruiser с полупогружными приводами Jolly JDM Special разгонит его до максимальных 57 узлов — соперники наверняка окажутся далеко позади. Свободного места на Albatro предостаточно, поэтому ничто не помешает отправиться на тендере вместе с дюжиной друзей в ближайший ресторанчик и

отпраздновать победу. На RIBе можно даже совершить небольшое путешествие — две каюты и камбуз позволят вам с комфортом устроиться на ночлег. На Albatro есть все необходимое для кратковременного пребывания нескольких человек, что сильно расширяет область его использования. Производители предлагают к установке на скоростной катер четыре дизельных и бензиновых двигателя.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 50 ф (15,30 м) **Ширина** 15 ф (4,71 м)
Двигатели 3×Mercruiser 660 л.с. **Максимальная скорость** 57 узлов **Стоимость** не объявлена



Салон и камбуз



Носовая каюта есть теперь даже на RIBах



Флайбридж ничуть не портит внешний вид популярной яхты Absolute

Absolute 50 Fly

Флайбриджная лихорадка охватила в последнее время всех производителей спортивных яхт: сначала верхними мостиками заболела Sessa, потом Bavaria, и вот теперь с флайбриджем дебютирует Absolute. Внешний вид лодки отражает ее спортивный характер. Не совсем понятно, правда, зачем инженеры установили нескладывающуюся крышу над флайбриджем, хотя она защитит вас и от дождя, и от солнца.

Планировка нижней палубы самая что ни на есть классическая: в носу расположена каюта владельца, две двухместные комнаты для гостей предусмотрены в центральной части корпуса. Камбуз находится между ними, но обедать предполагается наверху. Благодаря такому подходу в салоне более чем достаточно места для комфортного отдыха небольшой компании.

В стандартной комплектации яхта оснащается парой приводов IPS600, но при желании покупателя улучшить скоростные характеристики возможна установка и трех таких систем.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 53 ф (16,20 м) **Ширина** 15 ф (4,65 м)
Двигатели 2×IPS600 **Максимальная скорость** ≈32 узла
Стоимость не объявлена



Верфь Alen Yachts установила двигатели Flexidrive Power 2000 на яхту Metaphor 68



ПОВЕРХНОСТНОЕ ОТНОШЕНИЕ

Разработан привод Арнесона, в котором решены проблемы маневренности

До сегодняшнего дня приводы Арнесона устанавливались на высокоскоростных моторных судах и не применялись для круизных яхт семейного типа. Все дело в технических особенностях привода — ограниченной маневренности на низких скоростях и в штатном режиме работы; для него больше подходит фраза «все или ничего». Итальянская компания Flexitab в сотрудничестве с производителем моторных лодок Victory Design разработала приводы, которые, согласно спецификациям, могут устанавливаться даже на круизные лодки, поскольку проблемы маневрирования на низких скоростях у них решены. Новая конструкция рулевого пера и возможность «поджимать» валы приводов заметно улучшили и маневренность, и производительность.

По заявлениям Flexitab, Flexidrive подходит для установки на все виды

судов — от суперяхт до 40-футовых спортивных лодок. Двигатель выпускается в трех конфигурациях в диапазоне мощностей от 500 до 2800 л.с. Девиз компании-разработчика: «Мощность — для больших глиссирующих крейсеров, скорость — для легких скоростных катеров, высокая эффективность — для суперяхт и судов специального назначения».

Мощные скоростные системы Flexidrive имеют функцию регулировки угла наклона привода, что обеспечивает приемистость в начале режима глиссирования, которая даже не снится многим частично-погруженным приводам. В Flexitab уверяют, что для 46-футового однокорпусного судна им удалось добиться выхода на глиссирование всего при 12 узлах.

Наклон привода и управление

Регулируемый угол наклона привода — изобретение едва ли новое. Такая возможность заложена и в приводе Арнесона. В то же время существуют

приводы Trimax, которые зафиксированы относительно корпуса судна, и для управления ими используется обычное рулевое перо. Flexidrive разместили посередине, поскольку в нем управление осуществляется как за счет поворота привода, так и при помощи руля.

Слабым местом частично-погруженных приводов всегда была швартовка — при движении задним ходом они теряют до двух третей упора. В компании Flexitab заверили,

что их продукция имеет такую же маневренность при швартовке, как и классический валовый привод. Именно по этой причине Flexidrive могут использоваться на всех лодках глиссирующего типа.

Система монтируется на транце; привод, размещенный в алюминиевом корпусе, соединен с двигателем через шарнир равных угловых скоростей. Регулировка угла наклона осуществляется работой гидравлической системы, она же приводит в действие и рули. Данная концепция позволяет считать Flexidrive «подвесным движителем». Турецкие судостроители из верфи Alen Yachts смонтировали силовую установку от Flexitab мощностью 2000 л.с. на 68-футовую яхту Metaphor 68, и результат оказался более чем впечатляющим.

Интернет: www.flexitab.com



Гидравлическая система управления размещена в блоке над винтами. Она же отвечает за рули

Буря в стакане

Новая лодка C-Fury обладает управляемостью гидроцикла и функциональностью RIBa.

Можно сказать, что C-Fury Storm произвела мини-революцию в представлениях о том, каким должен быть катер-тендер. Сочетающая в себе все лучшие качества гидроцикла и моторной лодки типа RIB, модель C-Fury создана для того, чтобы доставлять удовольствие от езды и быть надежной «рабочей лошадкой» для владельцев яхт. Основатели компании Энди и Саймон МакЛофлины реализовали идею многофункционального тендера, который может послужить также и для развлечения. Новый проект прост в управлении, быстр, устойчив на скорости до 40 узлов практически при любых погодных условиях, экономичен и легко помещается в любой эллинг для тендера. C-Fury можно перевозить на автомобильном прицепе. Форма



C-Fury может двигаться со скоростью 25 узлов при волнении высотой 1 м

корпуса — катамаран на подводных крыльях — была выбрана потому, что именно она наилучшим образом соответствует всем вышеперечисленным требованиям.

Первый прототип был построен в 2005 году, а в 2006-м эта успешная конструкция была запатентована. Глиссирующий корпус длиной 3,9 м снабжен продольными реданами и расположенным между корпусами подводным крылом.

Во время испытаний C-Fury выяснилось, что туннель под корпусом значительно стабилизирует движение благодаря создаваемому в нем избыточному давлению воздуха. Особенно ярко это

проявляется при движении против ветра. На спокойной воде при скорости 25 узлов корпус имеет осадку в транце менее 75 мм. Малая смоченная поверхность позволила лодке с двигателем Yamaha F60 развить заявленную скорость в 40 узлов. Разработчики уверяют, что C-Fury может идти по волне высотой 1 м со скоростью в 25 узлов не зарываясь.

Управление тендером организовано предельно просто, оно очень напоминает рулевое управление гидроцикла. Новинка продается пока только в Англии и с двигателем Yamaha мощностью 20 л.с. стоит около 16 000 евро.

Интернет: www.c-fury.com



Солнечные лучи против водорослей

Система защиты от обрастания Ultra Solar с питанием от солнечных батарей

Ultra Solar — новая оригинальная версия уже существующей системы против обрастания Ultrasonic. Устройство спроектировано для применения на лодках, лишенных возможности подключения к береговой электросети, и питается от солнечных батарей. Специальный контроллер отслеживает степень заряда встроенного аккумулятора. Ultra Solar излучает высокочастотные звуковые волны малой мощности, которые уничтожают водоросли и предупреждают размножение ракообразных и других обростателей.

Тест, проведенный на лодке сотрудника MBV, показал, что устройство достаточно эффективно в работе, но лучше использовать его вместе со специальным антифоулинговым покрытием корпуса. Цена от 1720 евро.

Интернет: www.ultrasonic-antifouling.com.

Система защиты от обрастания корпуса питается от солнечной энергии



МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ:

СИСТЕМА COMMON RAIL



- Почти все современные дизельные двигатели имеют систему впрыска топлива типа common rail, в которой топливный насос высокого давления (ТНВД), управляемый электроникой, подает в магистраль топливо под высоким давлением. Каждая из форсунок-инжекторов, присоединенная к магистрали, осуществляет за цикл несколько впрысков.
- Электроника делает процесс открытия форсунок более точным и регулирует длительность и количество впрысков за один такт, а также количество впрыснутого топлива.
- Давление топлива, создаваемое ТНВД, приближается к 1800 бар, что очень важно для полного сгорания топлива. В турбированных дизельных двигателях степень сжатия достигает 16 единиц.
- Столь точный контроль подачи топлива гарантирует его эффективное сгорание, что, в свою очередь, обеспечивает его экономию при высокой мощности двигателя и низком уровне вредных веществ в выхлопных газах.
- Электронный блок управления подачей топлива обрабатывает огромное количество информации с датчиков. Он считывает обороты двигателя, моменты открытия и закрытия клапанов и дроссельной заслонки, давление в ТНВД, температуру воздуха и двигателя.
- Один из минусов системы common rail состоит в том, что она критична к качеству топлива. Запуск двигателя практически невозможен в случае, если произойдет отказ электронного блока управления.



Корпус типа катамаран гарантирует ровный и плавный ход



Шкиперы катамарана Жерар Дабовиль (слева) и Рафаэль Домжан

И ВОСХОДИТ СОЛНЦЕ

Экологичный катамаран, приспособленный для кругосветного плавания

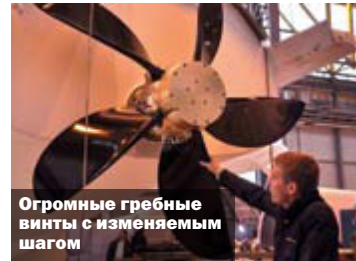
Мечта человечества о судне, работающем от солнечной энергии, еще на шаг приблизилась к претворению в жизнь: недавно публике был представлен Planet Solar — 31-метровый катамаран, на котором в будущем году планируется совершить кругосветное путешествие. Судно построено в немецком городе Киле мастерами яхт-клуба Knierim с использованием передовых технологий. Корпус катамарана изготовлен из углеволокна и рассчитан так, чтобы двигаться с минимальным сопротивлением. Несмотря на солидный вес (около 60 т), судно способно идти со скоростью 8 узлов, потребляя при этом около 20 кВт электроэнергии, что сопоставимо по мощности с работой подвесного двигателя мощностью 25 л. с. Длинный



500 кв. м фотоэлектрических панелей на палубе

узкий корпус буквально «вспарывает» волны, что более выгодно, чем скользить по поверхности. Корпус покрыт материалом, обладающим малым коэффициентом трения и препятствующим обрастанию.

Энергия вырабатывается фотоэлектрическими панелями, которыми устлана палуба лодки — всего около 500 кв. м. Фотоэлементы обеспечивают максимальную мощность до 103,4 кВт (около



Огромные гребные винты с изменяемым шагом

140 л. с.). Для поддержания крейсерского хода требуется всего лишь пятая часть энергии, остальное запасается в восьмистах литиево-полимерных аккумуляторах. При полном заряде батарей катамаран может пройти 575 миль. Один аккумулятор имеет емкость 500 А•ч, а вся аккумуляторная батарея весит около 11 т.

В каждом из двух корпусов — собственный электромотор. Основной

двигатель развивает максимальную мощность 180 кВт, что дает возможность поддерживать стабильную скорость в 14 узлов и противостоять погодным условиям. Второй, менее мощный двигатель позволяет комфортно и экономично двигаться с меньшей скоростью. Ровный ход гарантируют два пятилопастных винта.

В запланированном на следующий апрель кругосветном плавании на борту этого катамарана будут находиться только два человека, однако судно способно принять до 50 гостей. Главная цель проекта — доказать безграничные возможности солнечной энергии и немного приблизить будущее, в котором люди будут ходить по морям на экологически чистых судах.

Интернет: www.planetsolar.org

Двойной турбо-Pod Drive от Volvo

Новые IPS-приводы Volvo с увеличенным крутящим моментом

Новинка от Volvo — IPS 1050/1200 выпускается в сдвоенном, строенном и даже в четверном вариантах и рассчитана на использование на судах длиной до 30 м. По заявлениям Volvo, в паре с новым 12,78-литровым двигателем D13 IPS позволяют сэкономить около 10% топлива по сравнению с меньшим по объему, но обладающим той же мощностью двигателем D12.

В Volvo считают, что высокая эффективность горения топлива — ключ к его экономии и низкому уровню выбросов, и добавляют, что

достигли этого результата благодаря улучшенной электронной системе впрыска EMS2.

Чтобы сочетать топливную экономичность с высоким крутящим моментом, инженеры Volvo применили новый двухступенчатый турбокомпрессор. Компания сообщает о высоком крутящем моменте в 3300 нм при 1300 оборотах в минуту, что является великолепным результатом для 12,8-литрового двигателя при столь низких оборотах. Для сравнения: 12-литровый (705 л.с.) Caterpillar C12 производит момент в 2042 нм при на

1300 оборотах. При этом даже 18-литровый (1000 л.с.) C18 способен «раскрутиться» лишь до 3297 нм. Предусмотрена опция управления с помощью джойстика и троллинговый режим работы. Доступна система динамического позиционирования, поддерживающая неизменное положение лодки благодаря совместной работе GPS-приемника и системы EVC, контролирующей рулевое управление, трансмиссию и дроссельные заслонки.

Интернет: www.volvopenta.com



Этот турбокомпрессор выдает крутящий момент в 3300 нм на 1300 оборотах

Средство от качки

Выпущены новые компактные системы стабилизации

Компания Sleipner разработала компактные самоподстраивающиеся системы стабилизации, рассчитанные на установку на яхты длиной от 45 до 130 футов. Устройства разного размера возможно монтировать на лодки, на которых стандартные стабилизаторы не уместятся из-за недостатка пространства. Компактная схема стала возможной благодаря использованию двух противоположных маховиков с коротким валом,

уравновешивающих друг друга. Перья стабилизаторов сделаны из стали и покрыты слоем винилэстера, устойчивого к осмотическим явлениям. Геометрия устройства позволяет использовать его как на глянцевых, так и на водоизмещающих корпусах. Координирует работу стабилизаторов Sleipner электронная система датчиков положения со специальным микроконтроллером.

Интернет: www.sleipner.com



Складная сила

Компактный источник питания на фотоэлементах

Компания Solar Technology International начинает производство компактных зарядных устройств мощностью 4 Вт на солнечных батареях. Размеры новинки 240×230×34 мм, вес всего 810 г. Такой источник питания удобен при использовании на открытом воздухе, имеет фиксатор для настройки оптимального угла падения солнечных лучей и индикатор заряда. Предусмотрена диодная защита на случай неправильного подключения. Устройство подключается к потребителю энергии либо через 12-вольтовый разъем, подобный автоприкуривателю, либо через обычные клеммы. Аппарат малой мощности предназначен для поддержания в рабочем состоянии аккумуляторов, не используемых в течение длительного времени, с его помощью можно подзарядить любую 12-вольтовую батарею. Мы



испробовали зарядное устройство на паре аккумуляторов емкостью 120 А•ч от 43-футовой яхты, и результат нас вполне удовлетворил, хотя мощность прибора могла бы быть чуть больше. Если емкость батареи превышает 35 А•ч, то отдельный контроллер для предотвращения перезаряда не требуется. Цена новинки — €30.00

Интернет: www.solartechology.co.uk

СТРАННОВЕДЕНИЕ

СУДНО МЕСЯЦА:
102-метровый
тримаран от верфи
Austal

Повод для разговора:

Следующая реинкарнация знаменитого тримарана Benchijiga Express австралийского производства. В цифрах: длина — 102 м, вместимость — 1000 человек, скорость — до 40 узлов.

Силовая установка:

Судно длиной 344 фута 6 дюймов (102 м) и шириной 87 футов 9 дюймов (26,8 м) приводится в движение тремя дизелями MTU 20 V M71 L, каждый из которых обладает мощностью 8000 л.с. Три водомета Wartsila разгоняют судно почти до 40 узлов. Осадка тримарана — 13 футов 8 дюймов (4,2 м).



Этот тримаран способен перевозить более 1000 человек со скоростью 40 узлов

В чем уникальность?

Предшественник, паром-тримаран Benchijiga Express, — один из самых больших и быстроходных в мире. Новое морское судно, как говорят, обладает еще более серьезной мощностью и лучшими мореходными качествами. Оно экономичнее и, разумеется, значительно превосходит предыдущую модель по грузоподъемности.

Почему именно тримаран?

Предпочтение такому типу корпуса было отдано австралийцами ради улучшения остойчивости и увеличения пассажироместности. Применив новую конструкцию, разработчики компании Austal избавились от неприятной качки, тем самым сделав длительные океанские путешествия более комфортными.

Грузоподъемность

На борт судна могут подняться от 950 до 1165 человек в зависимости от расположения сидячих мест. В трюме поместятся 245 автомобилей, причем в общей сложности около 190 м внутренних палуб зарезервировано для грузовиков. Кстати, максимальной скорости 40 узлов тримаран достигает при полной загрузке.



На одном языке

Сетевой стандарт NMEA 2000 позволяет устройствам от разных производителей общаться друг с другом

NMEA 2000 (или N2K, как ее иногда называют) — внутренняя коммуникационная система, распределяющая питание и организующая информационный обмен между различными электронными приборами на борту судна. Например, она позволяет пересылать сведения с координатами от GPS-навигатора на DSC-рацию. С помощью N2K можно выводить статистические данные о работе двигателя на экран картплоттера. Используя NMEA 2000, шкипер способен не только

контролировать уровень сточных вод в цистерне, но и выкачивать отходы, не покидая мостика (разумеется, там, где предусмотрена европейская система сбора «темных» вод. — Прим. ред.). До недавнего момента обмен информацией между яхтенными устройствами происходил посредством далекой от совершенства NMEA 0183. NMEA 2000 проектировалась «с нуля», поэтому она лишена недостатков своей предшественницы и имеет множество преимуществ по сравнению со старой системой.

NMEA 2000-совместимые устройства появились в 2002 году, и в то время они не всегда работали хорошо, но за последнее десятилетие ситуация в корне изменилась. Сейчас все ведущие производители навигационной электроники, в том числе такие крупные компании, как Raymarine и Simrad, продвигают совместимость своей продукции по стандарту NMEA 2000 как ключевую функцию.

Важное преимущество интерфейса NMEA 2000 состоит в том, что по кабелям передается не только информация, но и обеспечивается зарядка элементов питания. Напряжение в этой сети невысокое, однако достаточное для функционирования большинства электронных устройств, включая радары и автопилот. При наличии разъема NMEA 2000 не нужно подводить питание к каждому прибору отдельно, это значительно сокращает время на монтаж устройств. Чтобы запитать все приборы, на современной яхте потребуется лишь один источник электропитания в центральном устройстве.

Основной недостаток прежнего стандарта NMEA 0183 заключался в том, что каждое «говорящее» устройство способно передавать информацию последовательно весьма ограниченному числу «приемников». Устаревший протокол был хорош для организации односторонней связи от передатчика к приемнику. Если вам требовался двусторонний канал, необходимо было прокладывать ответный пучок проводов. Монтаж NMEA 0183 на среднего размера яхте — долгая и кропотливая работа. За приборной панелью в рулевой рубке приходилось скрывать толстые связки проводов. Даже профессионалы допускали ошибки при подключении, на исправление которых уходило довольно много времени.

NMEA 2000 позволяет подключать параллельно до 50 различных устройств,



NMEA 2000 дает возможность объединить все эти приборы в одну сеть





сообщающихся друг с другом через единую шину данных. При передаче информационных сообщений действует система приоритетов, согласно которой предпочтения отдаются наиболее важным устройствам на борту. Монтаж приборов NMEA 2000 быстр и прост. Питание и данные передаются по пятижильной шине. Два канала — красный и черный — отвечают за питание. По синему и белому происходит обмен информацией. Пятый провод, как правило, без изоляции, служит заземлением. Подключение дополнительных устройств осуществляется через T-образные коннекторы — коммуникационные разъемы, которые могут быть включены в сеть в любой ее точке.

С помощью стандартных заглушек, розеток и кабелей монтируется сеть из нескольких устройств NMEA 2000, причем процесс этот довольно легкий. Если вы аккуратно следуете монтажной инструкции, ошибок не возникает. Все необходимые T-образные коннекторы и шины данных присоединяются к приборной панели уже на этапе ее изготовления. Когда консоль управления устанавливается на яхту, сборщикам остается лишь соединить разъемы.

Некоторые крупные компании выпускают коммуникационные системы по собственным стандартам. У Simrad это SimNet, у Raymarine — протокол передачи данных Sea Talk NG. Обе фирмы старательно скрывают тот факт, что их разработки аналогичны NMEA 2000: для передачи данных используются такие же информационные сообщения, в сети поддерживается такое же напряжение, шины данных состоят из тех же пяти жил. Разница лишь в форме разъемов — классический пример маркетинговых войн.

Согласно директивам NMEA — Национальной ассоциации производителей морской электроники США — каждое устройство должно иметь отдельный ответственный кабель, в то время как Simrad поддерживает «последовательное подключение» нескольких устройств с одним общим выходом. Несмотря на подобные нюансы, сходств между устройствами разных производителей гораздо больше, чем различий, а это значит, что NMEA 2000 скорее всего станет промышленным стандартом по всему миру.

AIS в руках

Персональное мобильное сигнальное устройство Easy Rescue

Немецкая компания Weatherdock запускает производство портативных (128 мм в длину, вес 350 г) радиомаяков AIS со встроенными GPS-приемниками — AIS-трансмиссиверов класса В с батареей, гарантирующей работу устройства в течение 96 часов.

Устройство Easy Rescue, официально классифицированное как AIS SART, разрабатывалось, чтобы отвечать стандартам, позволяющим иметь AIS-трансмиссиверы в корабельных спасательных шлюпках. Именно по этой причине в маячке установлена довольно мощная батарея. Однако Weatherdock не является полностью автоматическим устройством,



поскольку потерпевший должен высвободить

подпружиненную антенну и нажать кнопку включения. Прибор будет передавать сигнал бедствия и координаты несколько раз в минуту. Его сигнал будет приходить на МФД или специальные дисплеи каждого судна, оснащенного AIS, в радиусе около трех миль. Хотя стандарт AIS пока не сертифицирован на территории РФ, подобные устройства весьма актуальны в дальних путешествиях по Европе и Северной Америке.

EasyRescue AIS SART стоит €380, приобрести устройство можно через [интернет: www.echopilot.com](http://www.echopilot.com).

В море с BlackBerry

Морская гарнитура Cobra MR F300

Смартфоны BlackBerry и iPhone демонстрируют все чудеса современных технологий, но они абсолютно беззащитны перед стихией, что является серьезным минусом для мореходов. В случае попадания воды последствия для этих устройств бывают плачевными. К тому же порывы ветра, шум рассекаемых волн и рев двигателя заглушают разговоры. Устройство Cobra MR F300 BT создано для того, чтобы избавить вас от проблем.

Благодаря технологии Bluetooth вы можете с полным комфортом пользоваться большинством функций вашего мобильного телефона. Спрячьте аппарат в защищенное от влаги и шума

место и продолжайте общение. Внешне похожая на портативную радиацию, а не на аудиогарнитуру с громкоговорителем, MR F300 BT защищена от непогоды и способна пережить получасовое купание в морской воде. Аппарат оснащен микрофоном с системой шумоподавления и динамиком, он может быть подключен к бортовой аудиосистеме вашей яхты. Цена от €200.

[Интернет: www.cobra.com](http://www.cobra.com)



Cobra подключается к любому телефону с Bluetooth

Кнопка ПОМОЩИ

Карманные спасательные маяки

Индивидуальные спасательные маячки становятся еще компактнее и, что немаловажно, доступнее. Компания McMurdo модернизировала знаменитый портативный Fastfind — теперь прибор поставляется в новом влагозащитном корпусе с более мощной батареей, которая способна обеспечивать непрерывную работу в течение двух суток, и GPS-приемником под торговой маркой Fastfind Max. Программа Коспас-Сарсат, к которой привязан маяк, уже зарекомендовала себя в качестве надежной спасательной системы. При всех плюсах 150-граммового устройства размером не более сотового телефона у него есть один маленький недочет — вам постоянно необходимо помнить о том, что маячок обладает отрицательной плавучестью и немедленно утонет, оказавшись в воде.

Портативные устройства аварийного позиционирования с использованием системы спутников GPS получают все более широкое развитие не только среди яхтсменов, но и среди наземных путешественников. Компания SPOT также обновила популярную модель маячка Find Me до второй версии, улучшив ряд характеристик. Прибор, работающий от пары батареек AAA, передает сигнал бедствия с координатами через спутники Inmarsat каждые пять минут в течение недели. Кроме того, маячок способен в режиме реального времени отсылать ваши координаты на сервер Google, который прорисовывает маршрут на картах Google Maps. Стоимость таких маячков составляет порядка €300–400 плюс подписка на услуги обойдется €200 в год.

[Интернет: www.fastfindplb.com](http://www.fastfindplb.com)
[и www.findmespot.com](http://www.findmespot.com)





Вход в гавань Дюнкерка
Bassin du Commerce
через шлюз



Эхо Дюнкерка

Путешествие по северу Франции навеяло воспоминания об одной из трагедий Второй мировой войны

Прошлым летом мы перегоняли через Ла-Манш старушку Number 34, шли из Хамбла в голландский город Флиссинген, который расположен на реке Шельде. Эту лодку я неплохо знал по предыдущим путешествиям — прочный и устойчивый корпус полуглиссирующего типа позволял не обращать внимания на погодные капризы Северного моря. Размеренный рокот дизелей Sabre Perkins придавал нам уверенности в том, что мы выйдем победителями из любой метеопередряги.

Устойчивый северо-восточный ветер сделал пересечение пролива весьма неприятным из-за высоких волн. Бортовая качка несколько уменьшилась, когда мы повернули в направлении города Кале, где я планировал остановиться на ночь. На французской стороне ветер немного поутих, и яхта вела себя превосходно. Мы поспешили к гавани Дюнкерка.

Дело было в мае, но погода на «большой земле» выдалась практически летняя — светило яркое солнце, и волны улеглись. Чуть поодаль от Кале песчаные берега выглядели совершенно пустынными. Мы увидели два живописных пирса в районе Гравлина, которые были защищены волнорезами. Вглядываясь

в побережье, я представил себе то, что происходило в Дюнкерке 70 лет назад. В ходе военной операции «Динамо» 340 тысяч британских и французских солдат пришлось срочно эвакуировать с атлантических пляжей после того, как они были отрезаны от основных сил превосходящей по численности немецкой группировкой войск. Множество солдат вывезли британские миноносцы и грузовые суда, однако тысячи человек были отправлены в Англию знаменитыми little ships of Dunkirk — стихийно организованной эскадрой из небольших моторных яхт, паромов, рыболовных лодок и спасательных катеров, принадлежавших местным жителям. Самым маленьким плавсредством оказался 15-футовый рыболовный ял *Tamzine* из города Маргит.

К счастью, погода оставалась спокойной на протяжении всей эвакуации — с 26 мая по 4 июня 1940 года. В мемуарах Уинстон Черчилль назвал операцию «Динамо» божественным избавлением. В первые дни лодкам удавалось незаметно для врага проскальзывать к французскому побережью. Вскоре немцы узнали о «Динамо», и постоянные налеты авиации сделали операцию смертельно опасной. Было принято решение о том, что little ships of Dunkirk должны подходить к берегам Франции только ночью.

В большинстве своем эти лодки были

одномоторными и весьма медлительными. Пыхтя слабыми двигателями, они шли со скоростью от пяти до восьми узлов. Количество топлива, выделяемое на каждое судно, было строго ограничено. Капитаны чаще всего ориентировались на вспышки снарядов и дым пожаров. Никакой болтовни по рациям — лишь быстрое «удачи, старина» на пристани Дувра, и вы уходите в море. Капитан последнего корабля, прибывшего в Англию, угощал коллег выпивкой.

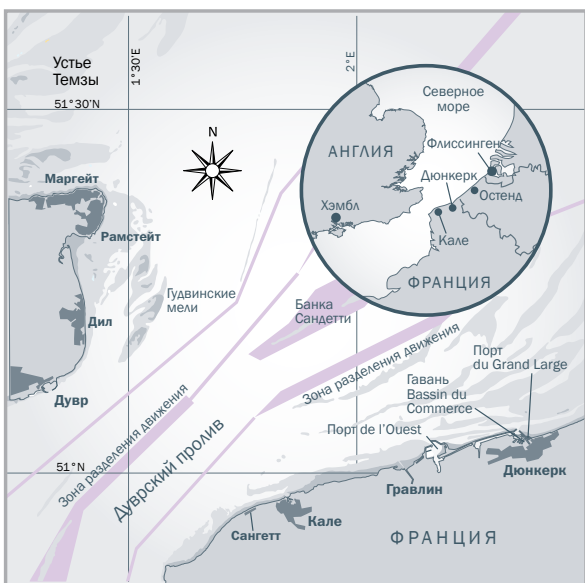
Я задумался, насколько наша лодка Number 34 могла быть востребована при эвакуации. Высокие скоростные характеристики это безусловный плюс при переходе через пролив. Крепкий корпус необходим при подходе к французскому берегу. Самыми уязвимыми на мелководье, пожалуй, стали бы винты, зато низкий кокпит идеален для погрузки отступающих войск. Сколько человек способна вывезти за раз наша яхта? По моим прикидкам — две дюжины, максимум тридцать солдат.

При холодном северо-восточном ветре успех операции «Динамо» стоял бы под огромным вопросом. Даже крупным судам маневры при таких порывах доставили бы немало хлопот. В 1940 году союзникам повезло — метеопрогноз был идеальным. Уже не раз случалось, что именно капризы погоды предопределяли ход истории.

На таких катерах происходила эвакуация войск из Дюнкерка



Трехмачтовая яхта La Duchesse Anne в центре Дюнкерка



Солдаты объединенных сил ожидают своей очереди на эвакуацию в июне 1940 года



Photo: Corbis

Выйдя за пределы Гравлина мы скрылись от волн за перекрывающимися друг друга насыпями, сделанными на расстоянии десяти миль от береговой линии. Промзона Дюнкерка, которая начинается с самой большой в Европе атомной электростанции, вытянута вдоль берега на восемь миль — от крупного порта Port de l'Ouest до симпатичного пирса восточной гавани города. Эклектичный индустриальный пейзаж: трубы заводов, силосные башни, цистерны-накопители нефтеперерабатывающих производств.

Обычно путешественники стараются поскорее миновать этот кусок французского побережья, торопятся прибыть в Остенде. Поэтому мало кто знает, что в Дюнкерке есть прекрасно оборудованные для длительных стоянок гавани, а центр города любопытен с туристической точки зрения. Изящные здания выстроились вдоль набережной Bassin du Commerce. Украшением центральной гавани является великолепная трехмачтовая яхта *La Duchesse Anne*, чьи величественные очертания возвышаются над восстановленными с любовью зданиями портовых складов. Главный минус —

швартовка в гавани Bassin du Commerce требует навыков, поэтому если вы не очень опытный моряк, лучше пройти на стоянку в Port du Grand Large, что в миле от восточной гавани. К тому же здесь к вашим услугам будет и топливная заправка.

Вынужденная остановка в Дюнкерке обернулась пешеходной экскурсией по городу. Девушка из службы туристической информации предложила нам посетить экспозицию, посвященную операции «Динамо», в зале Memorial du Souvenir. Нас впечатлила громадная подборка фотографий и личных вещей участников тех трагических событий. Только в Memorial du Souvenir можно ощутить весь гигантский масштаб происшедшего.

Поест мы решили в центре города в ресторане L'Estouffade на Quai de la Citadelle, что напротив парусного судна *La Duchesse Anne*. Меню заведения предлагает немало изысканных блюд из морепродуктов. В обеденное время зал L'Estouffade наполняется веселым звуком откупоривающихся пробок, звоном бокалов и столовых приборов. По пути на свою яхту мы познакомились с пожилой супружеской парой



Photo: iStockphoto

Побережье Дюнкерка сегодня

из Нидерландов — они спросили нас, как им попасть на выставку. Голландцы оказались владельцами старой, но прекрасно сохранившейся стальной баржи, приспособленной для жилья, и пригласили нас на бокал вина. Они недавно вышли на пенсию и намеревались исследовать водные пути Франции. Потягивая вкусные коктейли в уютной гостиной, оставалось похорошему завидовать планам радушной четы, ведь им предстояло увидеть одни из самых красивых пейзажей Европы.

МВУ

ГОРДОСТЬ НОРВЕГИИ

Яхты производства норвежской верфи Windy — это морские традиции и высочайшее качество изготовления. МВУ вышел в открытое море на 48 Triton, чтобы проверить, насколько оправданна трехкаютная планировка на лодке такого размера

Текст Дэвид Марш Фото Лестер МакКарти



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 47 ф (14,52м)

Крейсерская скорость 34,4 узла

Двигатели 2×Volvo D6
(435 л.с. каждый)

Стоимость в Европе от €560 000



Всем известно, что верфь Windy строит стремительные спортивные лодки с великолепным экстерьером. К вопросам дизайна скандинавы всегда подходили серьезно, к тому же Норвегия показалась нам необычайно романтическим местом, идеальной страной, вдохновляющей на создание шедевров. Природа, люди, лодки — здесь буквально все вызывает восторг. В наши дни соперничество среди производителей яхт невероятно сильно, поэтому эффектный внешний вид — решающий фактор при выборе судна 10 лет назад, сейчас находится в начале огромного списка обязательных качеств конкурентоспособной лодки. Windy 48 Triton по своей начинке и исполнению вполне соответствует духу времени.

Плюсы и минусы

Одним из главных плюсов 48-футовой лодки (ее длина 14 м 52 см) является наличие трех двухместных кают — не самый обычный маркетинговый ход в случае спортивной яхты такого размера. Стандартно на подобных моделях проектировщики ограничиваются двумя жилыми помещениями. Нельзя сказать, что в яхты до 50 футов раньше не втискивали три каюты, но ради этого чаще всего приходилось жертвовать пространством салона. Примеры тому — Elan Power 48 или Atlantis 5054. Наш Triton имеет три полноценные каюты и великолепное машинное отделение. Даже если вы никогда не выходите из гавани дольше чем на выходные, выгода очевидна: теперь вы сможете отправиться в путешествие не с двумя лучшими друзьями, а взять с собой компанию из четырех человек. Еще одно достоинство этой яхты — прекрасная палуба. Изысканного дизайна двери из тонированного стекла ограничивают пространство под жесткой крышей надстройки со стороны кормовой части. На лодке нет гаража для тендера, поэтому палуба под «хард-топом» выглядит словно салон яхты большего размера. Все двери запираются на солидные с виду замки, что должно помочь сберечь дорогое яхтенное оборудование от нечистых на руку личностей, орудующих в маринах некоторых вполне благополучных государств.

Несмотря на то что в корме яхты не планируется устанавливать лежаки для загара, вы можете разместить там небольшой обеденный столик с диваном — получится в меру комфортная зона для отдыха и приема пищи. По просторному кокпиту, свободному от яхтенной мебели, удобно передвигаться, к тому же ничто не мешает обзору при швартовке кормой, и это непременно оценят шкиперы. А если солнечные ванны — обязательный для вас атрибут отдыха на воде, вы можете вытащить складной шезлонг на переднюю палубу.

Что на палубе?

В соответствии с последними тенденциями инженеры Windy сфокусировали внимание на интерьерах и освещении салона. Эффективный верхний свет, отделка дубовым шпоном светлых тонов, яркая обивка диванов и широкие дверные проемы в гостевых каютах — все это помогает создать ощущение, что лодка внутри больше, чем кажется снаружи. Даже самая маленькая двухместная каюта сделана уютной, остальные жилые помещения тоже позволяют путешественникам устроиться с полным



В панель приборов легко смонтировать любое дополнительное навигационное устройство



Высокий уровень безопасности на палубе: обратите внимание на релинги



Панель тумблеров в кокпите



Вет-бар



Безопасный салон: качественная шумоизоляция и защита от воров

комфортом. В отличие от 44-футовой модели Chinook, младшей сестры Triton, 48-футовая лодка оборудована большим количеством приятных мелочей. К примеру, на камбузе есть выдвигаемая доска для разделывания и поднос для напитков. Внутренние ящики смонтированы на специальных «штормоустойчивых» направляющих, все шкафы имеют надежные замки и гарантированно не откроются даже во время сильной качки. Мы сразу же обратили внимание на удобный винный шкаф в салоне и емкости для хранения, находящиеся под люком в напольном покрытии. Инженеры Windy предусмотрели все: подсветку внутри платяных шкафов, регуляторы освещения вместо обычных кнопок, надежные релинги по периметру корпуса, освещение ступеней, ведущих в салон, и даже систему обогрева ветрового стекла. За эти удобства, правда, придется доплачивать отдельно.

Triton имеет три полноценные каюты и великолепное машинное отделение



+ Нравится

Стол богатая отделка тиком встречается в наше время крайне редко

— Не нравится

При движении из панели управления не должно исходить никаких посторонних звуков



Удобный диван с рундуком в основании



Открывающийся вверх холодильник напротив дивана



Диваны в обеденной зоне: тесно, но вшестером, или с комфортом, но вчетвером



Гостевая каюта



Третья каюта на 48-футовой лодке



По левому борту
каюта владельца
с санузлом



Широкая кровать,
необычный дизайн
секций для хранения

В отсутствии гаража для тендера есть как плюсы, так и минусы. С одной стороны, ощущается нехватка места для перевозки водных технических игрушек, скажем, вейкбордов и гидроциклов. Просторная секция для хранения имеется лишь внутри дивана в задней части лодки. С другой — на палубе, да и в моторном отсеке свободно. Особенно комфортно будет механикам, обслуживающим двигатели: из-за отсутствия гаража для тендера высота потолка в машинном отделении на Triton больше, чем у многих одноклассников. Нельзя не упомянуть и оригинальное дизайнерское решение: с потолка машинного отделения свисает плотный черный мешок — дополнительная емкость для хранения.

На ходу

Один из основных козырей лодок производства верфи Windy — великолепные ходовые качества. Благодаря безукоризненно сделанным корпусам этим яхтам всегда удавалось выиграть пару-тройку узлов у конкурентов. С силовой установкой суммарной мощностью 870 л. с. (два дизельных двигателя) и системой Volvo IPS 48-футовая яхта разгоняется до 40 узлов (согласно информации, полученной от компании Windy Marine Russia и одного из владельцев модели Windy 48 Triton). Согласитесь, не так уж и плохо. Дизайнеры немного изменили пропорции лодки: корпус Triton шире, чем обычно у Windy, — почти 14 футов или 4 м 20 см, что превосходит «формы» одного из лидеров в классе — Princess V48. Опционально норвежская верфь оснащает новинку поворотно-откидными колонками с 370-сильными дизелями Volvo, что также позволяет яхте демонстрировать свой спортивный нрав. В этом случае официально заявленная «максималка» на 2,5 узла выше, хотя, по нашим ощущениям, никакой разницы в скоростях между IPS и поворотно-откидными колонками не будет.

В отсутствии гаража для тендера есть свои плюсы и минусы

Корпус 48-футового судна был спроектирован Хансом Йоргеном Йонсенем, человеком, создавшим все последние шедевры от Windy. Здесь важно отметить, что «сорок восьмая» — его первая яхта с возможностью установки IPS. Мы тестировали лодку с IPS и можем авторитетно сказать, что у нее неплохие мореходные качества, она прогнозируема в движении и покорно слушается руля. Как мы понимаем, все дело в том, что проектировщику необходимо время на то, чтобы вникнуть в нюансы динамического поведения корпуса с этим типом приводов, до сих пор считающимся новинкой.

Мы не перестаем восхищаться продуманной организацией рабочего места рулевого — это всегда считалось «фирменным знаком» верфи Windy. Какой бы длины ни была яхта, штурману должны быть созданы оптимальные условия. Несмотря на отсутствие «легкости» движения, все маневры Triton выполняет безукоризненно. Подставка под ноги с электрическим приводом гарантирует, что даже невысокому человеку будет комфортно стоять за штурвалом. К тому же круговой обзор из рубки великолепен. Из практических мелочей отметим хорошо читающиеся парные приборы

контроля за двигателями и антибликовое покрытие плоской широкой приборной панели, в которую удобно встраивать любое навигационное оборудование — картплоттеры с МФД большого размера, экраны радаров. Если вы предпочитаете пользоваться бумажными картами, их можно разложить на той же приборной доске, благо места для этого предостаточно.

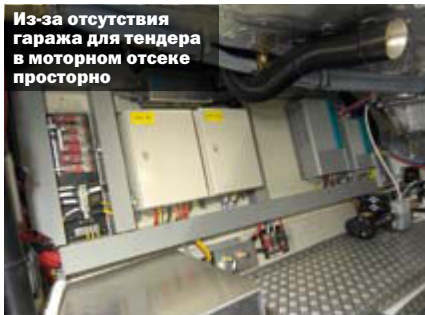
К сожалению, дизайнеры не позаботились о том, где штурману хранить всякую всячину, — есть лишь два скромных держателя по краям «торпедо», что явно не лучший вариант. Хотя большие средники иллюминаторов создают несколько слепых зон, при минимальном опыте управления Triton 48 с места рулевого можно увидеть всё и вся. Как это часто бывает с лодками с IPS, «сорок восьмая» на ходу задирает нос немного сильнее, чем аналогичная лодка с откидными колонками. Для достижения оптимального режима движения угол дифферента корпуса яхты приходится регулировать с помощью транцевых плит. На первые модели Windy ставили транцевые плиты Bennett, но теперь предпочтение отдано бренду Humphrey.

Уровень шума во всех помещениях Triton 48 оказался самым низким, если сравнивать моторные яхты подобного размера, исключение составляет лишь Absolute 47. Увы, но приборная панель новинки «разговаривала» с нами при прохождении волн, что встречалось на лодках Windy и раньше. Инженеры верфи пообещали нам разобраться с этой проблемой в кратчайшие сроки. *МВУ*

Корпус Triton шире, чем обычно у Windy



Triton 48 оснащается либо IPS (435 л.с.), либо колонками (370 л.с.)



Из-за отсутствия гаража для тендера в моторном отсеке просторно



Работать с двигателями удобно

При изготовлении корпуса используются самые передовые технологии



Досье Windy 48 Triton

Вердикт

Windy 48 Triton — это своего рода уменьшенная копия известной лодки Xanthos 52, которая выпускается уже почти пять лет. На обеих моделях отсутствуют гаражи для тендера и лежаки в задней части, что позволяет путешественникам с комфортом общаться и обедать на просторной палубе. В машинном отделении много свободного места. Салон яхты надежно запирается на ключ, таким образом, значительно снижается вероятность кражи дорогостоящего оборудования.



Подобно Xanthos, Triton имеет три каюты, что весьма необычно для яхты длиной менее 50 футов. Актуальность наличия третьего жилого помещения всецело зависит от того, как вы планируете использовать лодку. Напоследок хочется заметить, что ни одна модель Windy не является «среднячком», все они строятся по высшим мировым стандартам. По мнению самих производителей, 48 Triton ни в чем не уступает вышеупомянутой Windy 52 Xanthos.

МВУ

За и против

ЗА

- Большая верхняя палуба
- Три каюты на 48 футах длины
- IPS или колонки на выбор клиента
- Великолепное рабочее место рулевого
- Защищенный от воровства салон
- Удобное машинное отделение
- Передовые технологии в производстве корпуса

ПРОТИВ

- Высокая цена
- Скрипы в приборной панели

Конкуренты



Absolute 47, цена в РФ от €630 000

Соперник по максимальной скорости — «Абсолют» разгоняется почти до 40 узлов с аналогичными Triton IPS 600. Здесь гораздо меньше свободного места на верхней палубе и всего две каюты, но апартаменты владельца превосходны, шумоизоляция безупречна, базовая цена привлекательна.



Sessa C46, цена в Европе от €483 000

Две каюты, красивые интерьеры, двуспальные кровати, качественная отделка, максимальная скорость 33 узла.



Sunseeker Portofino 47, цена в Европе от €615 500

Windy предлагает установить IPS или поворотнo-откидные колонки, в опциях Sunseeker значатся валы или IPS. На яхте явно нехватает третьей каюты, зато в машинном отделении все организовано на высшем уровне. Яхта с валами превосходно чувствует себя в штормовую погоду.

Характеристики

Длина	47 ф (14,52 м)
Ширина	13 ф (4,20 м)
Водоизмещение	12,5 т;
	14,1 т в снаряженном состоянии (включая топливо и воду)
Осадка	3 ф 5 д (1,03 м)
Запас топлива	1500 л
Запас воды	350 л

Двигатель

2×Volvo IPS600. 435 л.с. при 3500 об/мин, 6 цилиндров, объем 5,5 л							
Об/мин	2400	2600	2800	3000	3200	3400	3600
Скорость	17,1	20,4	23,7	27,0	29,4	31,8	34,4
Дифферент	6,0	5,5	5,0	5,0	4,0	4,0	3,5
Расход	62	74	88	106	126	152	171
Миль/л	0,28	0,27	0,27	0,26	0,23	0,21	0,20
Дальность	332	330	323	306	280	251	242

Скорость в узлах, расход в л/час, расстояние в морских милях с учетом 20%-ного резерва. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных, особенно на низких скоростях. Загрузка: 32% топлива, 50% воды, 4 человека на борту, спасательное снаряжение. Температура воздуха 22 °С, давление 1006 мбар, волна 60 см, скорость ветра при скоростных заездах — 4 балла

Крейсерская скорость	28,2 узла, 293 мили при 3100 об/мин
Максимальная скорость	34,4 узла, 242 мили при 3600 об/мин

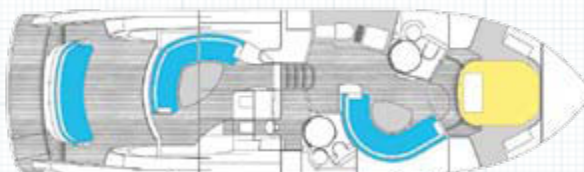
Уровни шума, дБ	Салон	Кокпит	Флайбридж
Крейс. скорость	75	78	74
Макс. скорость	79	80	78

Замеры уровня шума производились с открытым люком и закрытыми дверьми кокпита

Стоимость в Европе	от €560 000
Дизайн	Ханс Йорген Джонсен и Windy, 2007

Контакт	Официальный дистрибьютор в России Windy Marine Russia
тел.:	+7 (495) 221-12-19; +7 (916) 643-18-84 www.windy.ru;
e-mail:	info@windymarine.ru

Планировка Windy 48 Triton



ВПЕРВЫЕ НА КАНАЛЕ

Первый выход в открытое море запоминается на всю жизнь независимо от того, насколько он был успешен. На примере перехода через Ла-Манш мы пытаемся выяснить основные премудрости морского путешествия. Что важно знать при подготовке и как избежать распространенных ошибок? Текст Питер Камбелидж





«Массивные суда проходили рядом с нами, и через минуту-другую нас настигали поднятые ими волны»

Первый выход в открытое море — это судьбоносный момент в карьере любого яхтсмана, опыт, который останется с вами навсегда.

Психологическая разница между вальяжными прогулками вдоль побережья и настоящим плаванием весьма значительна. Я до сих пор в деталях помню собственный первый переход из Дартмута в Гернси — 70 миль, которые на карте выглядели столь пугающе. Метеорологи прогнозировали слабый восточный ветер и небольшое волнение, что заставляло мое сердце биться все чаще и чаще. Как только яхта миновала замки Дартмута, я почувствовал себя немного одиноко. А когда английские берега исчезли из виду, это чувство усилилось, впрочем, вскоре я вполне приспособился к независимой жизни на своей лодке — маленьком плавучем островке среди водных просторов. Море успокоилось, однако легкий туман существенно сокращал обзор, и я вошел в зону трансокеанских маршрутов. Огромный танкер возник будто из ниоткуда, затем появились контейнеровозы, неожиданно быстро увеличивающиеся в размере по мере сближения. Массивные суда проходили совсем рядом с нами, и через минуту-другую нас достигали поднятые ими волны.

Наши расчеты оказались весьма точными — мы пришли к северной оконечности Гернси и снова погрузились в густую, как молоко, пелену тумана. Мимо медленно проплыл буй — ловушка для крабов, сорванная с креплений мощным течением. Вскоре я приметил низкий маяк на некотором удалении от берега. Мои надежды, что это Platte Fougere, оправдались, но до него было еще довольно далеко.

Отлив отбросил нас на запад, поэтому обратно мы пробирались вдоль приливной волны, увертываясь от пузатых буйков и пытаясь не потерять из виду наш единственный ориентир. Зайдя в Литтл-Рассел, я сбился с курса на черно-белой карте и прошел маяк Roustel не с той стороны. Все же нам удалось войти в порт Сент-Питер в целости и сохранности. Местные жители были весьма дружелюбны и приветливы.

Первый самостоятельный поход — реальный повод для волнений?

Уверяю вас, многие вещи заставят понервничать перед первым выходом в открытое море. Самый распространенный страх среди новичков — быть застигнутым непогодой вдали от берега. Даже опытные капитаны стараются избежать встречи со стихией, однако новичкам кажется, что боги только и думают о том, чтобы внезапно атаковать их яхты порывами ветра,



КРИС КАССОНС, ЯХТА NIMBUS 350 BLUE HORIZON

Крис Кассонс увлекается яхтами с 2002 года и держит Nimbus 350 в гавани Чичестера. Лодка *Blue Horizon* была куплена им три года назад. Кассонс в основном ходил вдоль южного побережья Британии, не решаясь на путешествие во Францию. Вскоре соблазн перейти Ла-Манш стал столь велик, что наш герой задался целью добраться до Шербурга в компании подруги Пэт для того, чтобы приобрести несколько бутылок хорошего вина.

Отец Кассонса был пилотом одной из авиакомпаний, а сам Крис какое-то время пилотировал планеры, поэтому что такое безопасность движения он знает очень неплохо. Крис окончил курсы RYA (Royal Yachting Association — Королевская ассоциация яхтенного спорта Британии) и убежден, что «чем больше вы знаете о лодках и навигации, тем больше удовольствия вы получите от путешествий и будете находиться в большей безопасности».

Крис крайне внимательно изучал лощи перед выходом в море. Приблизился день начала путешествия. Атлантика гудела, дул постепенно ослабевающий северо-западный ветер. Крис хотел даже отложить переход, поскольку поднималось давление, и он опасался непогоды: «Метеорологи обещали западный ветер силой два-три балла, временами до четырех. Утро показалось нам спокойным, и мы решили отправиться наудачу».

«Норси мы покинули примерно в 11:00, чтобы пересечь отмель Чичестера и идти напрямую

в Шербур, который находится в 70 милях, — продолжает Кассонс. — Было относительно тихо, пока мы шли до Наба, но, пересекая Сент-Кэтерин, мы вошли в зону волнения. Ветер в четыре балла всерьез обеспокоил меня, и я снизил скорость с 19 узлов до 16. Разница оказалась ощутимой: яхта гораздо лучше поддавалась управлению, однако вращать штурвал приходилось весьма энергично. Перспектива расхождения с океанскими судами представлялась мне ужасающей, — добавляет Крис. — На деле, при хорошей видимости, мы расходились с большими кораблями без каких-либо проблем. Времени для расчета параметров сближения было более чем достаточно, и я своевременно принимал меры для того, чтобы избежать столкновения».

Когда впереди показались берега Франции, Крис вздохнул с облегчением и по-настоящему начал получать удовольствие от поездки. Яхта *Blue Horizon* благополучно прибыла в Шербур, и Кассонс открыл первую бутылку пива неподалеку от гавани. Крис и Пэт наслаждались пребыванием на французском побережье в течение двух дней.

СОВЕТ МВУ

Пример Криса Кассонса показывает, что между двухбалльным и четырехбалльным ветром существенная разница. Страх перед четырьмя баллами пройдет лишь после нескольких длительных переходов.



Порт Сент-Питер в Гернси представляет живой интерес для туристов

СЕМЬЯ БЕРТОН, ЯХТА SEAWINGS 277 SANDRA-JANE

Карл Бертон держит свою яхту Seawings 277 в Пуле. Надежная и практичная *Sandra-Jane* вполне приспособлена для перехода через Ла-Манш. Двигатели Volvo KAD42 разгоняют лодку до 24-25 узлов в спокойной воде. Прошлым летом семья участвовала в групповом круизе по Бретани, организованном Роджером Скваерсом из Cobbs Quay berth-holders association. Экипаж состоял из Карла, его жены Сандры, дочери Джорджины (13 лет) и сына Сэмюэля (8 лет).

Первый отрезок маршрута имел конечной целью Гернси, но метеорологи прогнозировали северо-западный ветер силой четыре-пять баллов, местами ослабевающий до трех. Путешественники решили проверить себя на прочность, убежденные, что всегда могут повернуть обратно, если погода испортится окончательно. Большинство яхт прошли Ла-Манш, и лишь одна лодка вернулась в Пул.

«Когда Сэмюэл увидел, что соседняя яхта

возвращается обратно, он сказал, что и нам нужно повернуть назад, — вспоминает Карл. — Однако мы с женой решили не пасовать перед стихией. Джорджина сидела рядом со мной на месте рулевого. Сандру и Сэмюэля защищали от дождя и брызг накидки. Вскоре мы вошли в ритм перехода и не обращали никакого внимания на волны и качку. Мне приходилось подруливать при каждой волне, и мы сожгли намного больше топлива, чем в спокойных условиях».

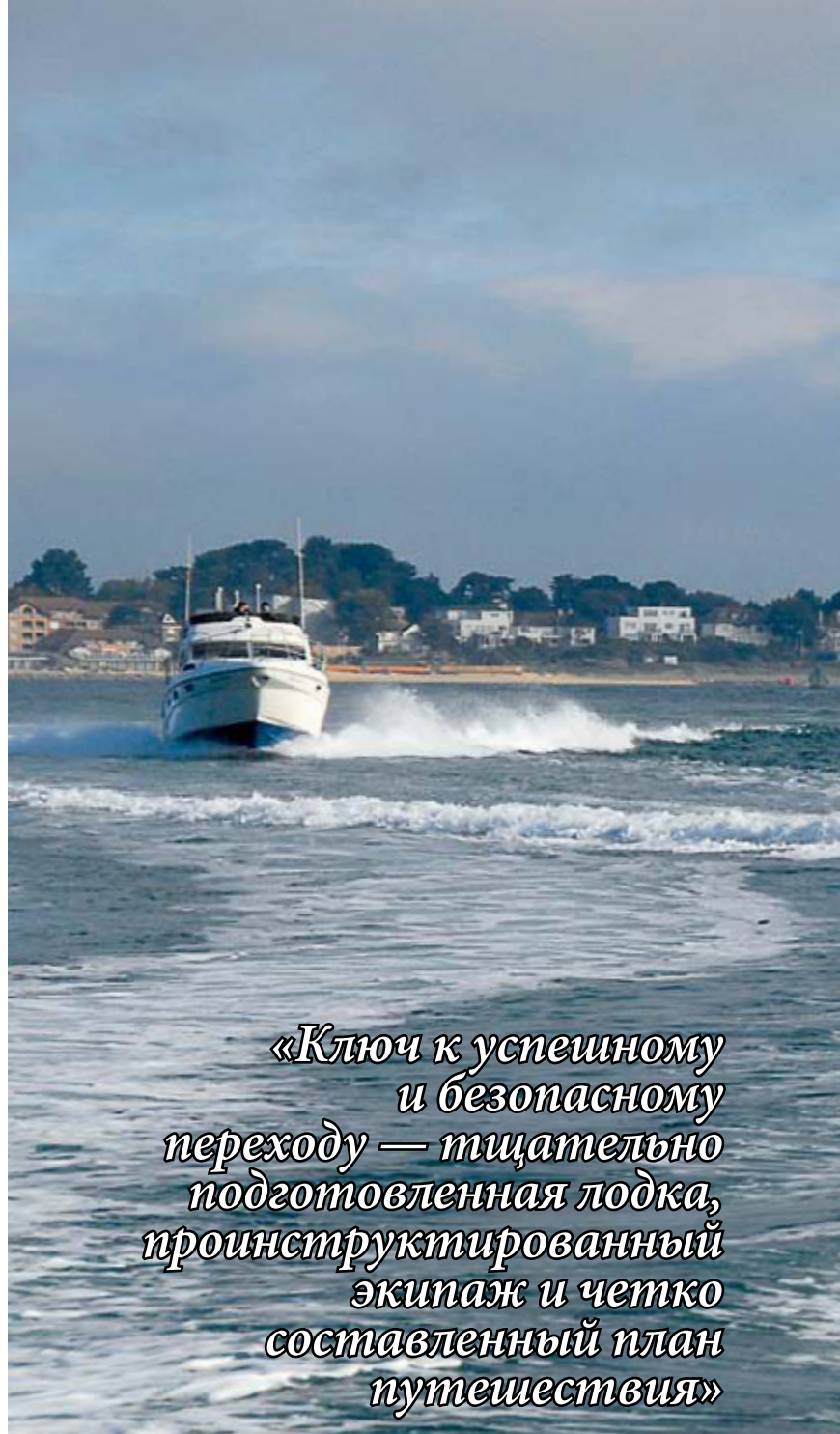
Море штормило на протяжении почти всего пути до Олдерни, хотя ветер стих к середине канала. Продвижение вперед было заметно медленнее, чем планировалось. Вся флотилия опоздала к приливу в Олдерни.

На некоторое время скорость была снижена до 10 узлов, но по мере приближения к Гернси яхты набрали обороты. До Франции дошли все и с хорошим настроением! «Мы ощутили огромное удовлетворение от достигнутого. Было ужасно приятно осознавать, что мы победили стихию», — подытожил Карл.

СОВЕТ МВУ

Для того чтобы поддерживать в семье интерес к путешествиям на яхте, следует изредка совершать такие экстремальные переходы.

Триумф в пункте назначения того стоит! В этом случае очень важно пройти до конца по запланированному маршруту. Карл принял верное решение, руководствуясь интуицией, и его круиз удался.



«Ключ к успешному и безопасному переходу — тщательно подготовленная лодка, проинструктированный экипаж и четко составленный план путешествия»

туманами и волнами. Вы беспокоитесь, не заглохнут ли двигатели и не свалит ли вас морская болезнь, не столкнетесь ли вы с каким-нибудь океанским лайнером.

К счастью, на современных лодках стоит превосходное навигационное оборудование, тем не менее даже сейчас открытое море может заставить усомниться в реальности яркой точки на экране плоттера.

Одиночество — неизменный спутник морских путешествий, и это чувство наиболее сильно во время первого дальнего перехода.

Опасения и мрачные предчувствия в день старта — нормальное явление, но если погода будет благоволить, скоро нервное состояние сойдет на нет. Вы отвлекетесь, контролируя по приборам собственное местоположение и рассчитывая маневры расхождения со встречными кораблями и рыбацкими лодками. Когда же на горизонте появится полоска берега, вас посетит пьянящее чувство



Sandra-Jane прибывает в Сент-Питер



Poseidon в группе других лодок пересекает Ла-Манш



МАЙК И ДЖЕННИ БРАЙН, ЯХТА SEALINE 310 POSEIDON

Эта семья осуществила первое путешествие через Ла-Манш несколько лет тому назад, однако прошлогодний опыт показал, как быстро переход может стать неудачным. Переждав неделю ветреной погоды в Гернси на Sealine 310, Марк и Джейн в сопровождении нескольких английских лодок отправились обратно в Пул. Прогноз погоды

на момент отплытия обещал легкую рябь на воде и юго-восточный ветер в два балла. Тем не менее на момент прохождения Олдерни над морем навис туман, ветер достиг четырех баллов, в Ла-Манше поднялись метровые волны.

Внезапно *Poseidon* остановился. «Мы посмотрели друг на друга с беспокойством, — вспоминает Майк. — Двигатели замолчали,

и я никак не мог перезапустить их. Дженни подошла к транцу и увидела сеть, тянущуюся за кормой. По рации она сообщила о случившемся находящимся поблизости лодкам и попросила помощи».

Дрейфующую лодку изрядно мотало на волнах. «Те минуты, которые мы провели, выпаскивая траловую сеть из винтов, показались нам вечностью. Нас всех охватили приступы морской болезни, поскольку лодку бросало из стороны в сторону», — вспоминает Майк. Организатор круиза Кевин Батлер пытался срезать сеть, но та была слишком крепкой и прочной. В итоге Питер Хэйтон взял *Poseidon* на буксир своей Bavaria 29 и двинулся по направлению к Шербурю. Вскоре из Гури прибыла спасательная лодка *Mona Rigolet* и отбуксировала яхту Майка к месту ремонта. Двигатели *Poseidon* были сильно повреждены. Ремонт судна в бухте Chantereune Marina занял десять недель.

СОВЕТ МВУ

Вояж в компании других лодок добавляет путешественникам уверенности в себе. Описанный выше случай демонстрирует, что морская болезнь может усугубить и без того неприятную ситуацию. Как только встанут яхтенные двигатели, лодку начинает бесконтрольно качать на волнах. Вероятно, самый важный урок, вынесенный из этого перехода, заключается в том, что при любых обстоятельствах последнее слово всегда остается за стихией.



Спасательная лодка буксирует *Poseidon* в Шербур



Порт Гори, Джерси

победы: вы бросили вызов стихии, преодолели трудности и достигли поставленной цели. Швартовка во французском порту после перехода через Ла-Манш гарантированно доставит вам массу незабываемых ощущений.

Всегда готов

Ключ к успешному и безопасному переходу через Ла-Манш — тщательно подготовленная лодка, хорошо проинструктированный экипаж и четко составленный план путешествия, настолько подробный, будто этот вояж вы уже совершили. Ваша яхта всегда должна быть в технически исправном состоянии, не важно, собираетесь вы выходить в море или нет. Помните, что малейшая поломка в океане может привести к серьезным последствиям.

Подготовка лодки

Прежде всего проверьте двигатель. Даже незначительная протечка масла, на которую можно не обращать внимания во время коротких путешествий, должна быть устранена перед выходом в открытое море. Возьмите с собой дополнительные канистры с маслами для двигателя и редуктора, а также хотя бы два набора охлаждающих импеллеров и запасные ремни генератора. Не забудьте сигнальные факелы, убедитесь в том, что спасательными жилетами обеспечены все члены экипажа. Вы проверили, накачан ли надувной спасательный плот? Осмотрите навигационные огни, запаситесь лампочками.

Обязательно захватите с собой в плавание портативный GPS-навигатор и батарейки к нему на случай, если основная система даст сбой.

Теперь инструктаж команды. Через Ла-Манш курсируют частные яхты, которыми управляют люди с различным опытом мореходства и разными характерами. Кто-то путешествует с семьями и друзьями, кто-то с деловыми партнерами. Встречаются люди среднего возраста, пенсионеры, молодежь... К какой бы из вышеупомянутых категорий ни относились ваши спутники, обязательно привлеките их к планированию маршрута предстоящего вояжа, чтобы они знали, чего ожидать от плавания. Покажите им лоции, объясните маршрут и опишите побережье пункта назначения. Активное участие — великолепная мотивация к путешествию, и это может отвлечь от проявлений морской болезни. Тем, кто все же боится недомоганий, советуем принять таблетку специального средства в ночь перед отплытием и затем во время завтрака. Покажите всем, где лежат сигнальные факелы, объясните как ими пользоваться, удостоверьтесь, что члены экипажа надели свои спасательные жилеты. Предупредите всех о возможных встречах с большими океанскими лайнерами. Не следует отправляться в путь ранним утром, когда многие пребывают в разбитом состоянии. Перед тем как отчалить, убедитесь, что не забыли взять обед. Если кого-то начнет укачивать, предложите человеку встать

«Опытные яхтсмены говорят, что от морской болезни хорошо помогают засахаренные кусочки имбиря»



Фото Corbis

к штурвалу — это обычно помогает в случае приступа морской болезни.

Составление плана перехода

Промежуточные пункты маршрута должны быть известны всему экипажу и нанесены на карту не позже чем за день до отправления. Исходной точкой послужит внешний буй, который находится в поле вашего зрения. Учтите, что острова, расположенные в Ла-Манше, печально известны летними туманами. С подробным маршрутом и GPS-навигацией дойти из Англии до Гернси не составит никакого труда даже в плохих погодных условиях.

Пара слов о непредвиденных обстоятельствах. Запланируйте дополнительные пункты остановки, которые очень пригодятся, если погода резко ухудшится или появятся иные причины, требующие срочно направиться к берегу. Даже во время прямого перехода до Шербура помните о том, что у вас есть «пути для отступления». При западном ветре в зависимости от приливно-отливных условий иногда благоразумнее отправиться в промежуточный пункт, скажем, на один из островов посередине канала, и не страшно, что вам придется отклониться от маршрута на две-три мили на запад. Этот план можно использовать при усилении ветра, который поднимет волны во второй части перехода. При восточном ветре вы можете установить промежуточные пункты маршрута

посередине канала в двух-трех милях к востоку от намеченного вами прямого пути.

Учитывайте приливные волны: планируйте ваш первый переход во время отлива. Это снизит риск встречи с крупными волнами. По той же причине быстрые лодки должны рассчитывать время для 60–70-мильного перехода в условиях отлива или при ветре и волне,двигающихся в одном направлении.

Следите за погодой

Новички должны трезво оценивать прогноз погоды, особенно если на борту дети. Характер распространения волн в открытом море отличен от того, как это происходит в закрытых водах, и пренебрежение метеопрогнозом будет иметь более серьезные последствия в 30 милях от берега, чем, скажем, возле побережья. Выходить в море стоит при силе ветра, не превышающей двух-трех баллов, а еще лучше в безветрие. Устойчивый четырехбалльный ветер в открытой воде может стать причиной качки, ощутимой для небольшой яхты. А ветер силой до пяти баллов существенно осложнит переход через Ла-Манш.

В отличие от известного фильма, размер, в данном случае лодки, имеет значение. Неопытные шкиперы, правда, даже на большом судне будут испытывать волнение в первом самостоятельном походе, причем в спокойных условиях. Вам следует выработать чувство уверенности в себе и уметь контролировать эмоциональную обстановку на борту. Туман может стать для вас тревожным знаком, однако он не так пугает новичков, как бушующее море. Не стоит выходить в открытые воды, когда метеорологи обещают туман. Оказаться в его лапах неприятно и в штиль.

Не расслабляйтесь, пока не доберетесь до цели!

Не расслабляйтесь сами и не ослабляйте контроль над лодкой и экипажем до тех пор, пока не окажетесь в конечной точке маршрута. В качестве компенсации стресса, который вы испытали в начале путешествия и во время нескольких критических ситуаций в пути, вы расслабитесь в момент, когда на горизонте появится земля, и вы поймете, что практически достигли места назначения. Остерегайтесь потерять бдительность, постоянно сверяйте местоположение по GPS, радару и береговым знакам, контролируйте скорость сближения с промежуточными пунктами.

Если вы идете в порт, расположенный в гористой местности, имейте в виду: важно придерживаться определенного угла сближения — это зависит от топографии местности. Сосредоточенность в финальной стадии путешествия требует значительных усилий, но вам нельзя ни на йоту отступать от маршрута. Утешайтесь тем, что вскоре вы сойдете на берег и окажетесь в уютном баре с кружкой любимого пива.



МАЛКОМ И ФРЭНСИС НАЙТ, ЯХТА SEALINE S23 OUT OF THE BLUE

На своей яхте *Out Of Blue* Малколм и Фрэнсис Найт несколько раз участвовали в групповых круизах, проводимых под руководством опытных капитанов из Cobbs Quay berth-holders association. Первое путешествие из Англии в Гернси состоялось в рамках недельного похода до Бретани в практически «тепличных» условиях — в теплую спокойную погоду, причем переход через Ла-Манш занял всего 4,5 часа.

Позже Малколм и Фрэнсис продолжили круиз до Шербура. На сей раз погода решила испытать англичан на прочность. Ветер силой четыре балла сопровождал их на всем пути до Шербура. *Out of the Blue* — маленькая легкая лодка, способная выдержать порывы максимум в три балла, но наши герои были уверены в том, что в случае необходимости помощь придет незамедлительно, и не сдались. Яхта дошла до Шербура в целостности и сохранности, а Малколм и Фрэнсис просто «заболели» путешествиями. В этом году они планируют приобрести Fairline Targa 34.

СОВЕТ МВУ

Если вы вышли в море с опытным руководителем группового круиза, можете без страха «испытывать себя на прочность» в тяжелых погодных условиях. Во время перехода до Шербура многие страдали от морской болезни, но само по себе это путешествие оказалось бесценным опытом. Важно, чтобы после таких испытаний у членов вашей семьи не пропал интерес к яхтенному спорту. Кстати, опытные яхтсмены говорят, что от морской болезни хорошо помогают засахаренные кусочки имбиря.

Out of the Blue на пути
во Францию



САМАЯ ДОРОГАЯ ЯХТА В ГОРОДЕ

МВУ тестирует Nord West 370 Sports Top — пожалуй, самую дорогую моторную яхту длиной до 37 футов в России. Текст МВУ Фото: МВУ, Trend

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 38 ф (11,8 м)

Максимальная скорость 37,4 узла

Двигатели 2×Volvo Penta D4 по 300 л.с.

Стоимость в Европе от € 360 000



Корпус 37-футовой лодки Nord West выдержал испытание временем: с момента запуска в производство прошло почти три года, причем на его основе строят как яхты с поворотноткидными колонками, так и с IPS. Первой в линейке оказалась модель с флайбриджем, затем появилась Soure. Обе яхты демонстрировали великолепные мореходные качества, и было ясно, что спортивную модификацию от Nord West долго ждать не придется. Шведы создали две «заряженные» версии — Sport и Sports Top с идентичными салонами: пара кают под палубой и по-скандинавски аккуратный и рационально организованный кокпит. Для тест-драйва мы выбрали «спортс топ» — на наш взгляд, именно такая лодка хоть и не всегда практична в условиях Европейской части России, зато красива. Путешествуя на ней, можно ощутить весь драйв от плавания — солнце, ветер, соленые морские бризги. В один из солнечных дней короткого питерского лета мы заполнили на три четверти топливом 800-литровый бак и вышли в Финский залив.

Глядя на судно, трудно поверить в то, что его проектировал скандинавский конструктор. Обычно северным лодкам свойственна некоторая прагматичность в хорошем смысле этого слова, растущая из скандинавской мореходной традиции, подразумевающей, что на первый план выдвигается функциональность и удобство пользования лодкой в суровых условиях холодных морей. NW370 с его удлиненной носовой палубой, сдвинутой в корму полуоткрытой рубкой, плавными линиями корпуса и манерой остекления больше напоминает продукцию итальянских дизайнеров, черпающих вдохновение в мимолетности взгляда на проносившийся по волнам силуэт. Борьбу показного шика со шведской скрупулезностью начинаешь ощущать, едва ступив на тиковую палубу, причем последняя побеждает. Мотивы расхожего рекламного слогана «Швеция — сделано с умом» обнаруживаются в каждой детали интерьера. Верфь Nord West всегда придерживалась золотой середины — вот и эта модель не является ни самой крупной лодкой в классе, ни самой экстравагантной по части экстерьера, что не мешает версии «спортс топ» выглядеть элегантно. Некоторые профессионалы — яхтсмены с обостренным чувством прекрасного считают, что надстройка получилась консервативной. Мы же полагаем, что сейчас на рынке достаточно яхт с броской внешностью и посредственными мореходными характеристиками, поэтому чуть старомодные, но добротные лодки всегда будут пользоваться спросом.

На 37-футовом судне в двух каютах совершенно спокойно может разместиться семейный экипаж или две семейные пары, причем управляться с яхтой может один капитан. Помещения «общего пользования» — кокпит, салон с камбузом, галлюн — на NW370 нарочито просторны (высота потолков в салоне — 190 см), а палуба лишена неудобных перепадов высоты. Для приема гостей можно с комфортом устроиться на мягких диванах и в кокпите, и в салоне — в зависимости от погоды, которая ничем не омрачит пребывания на борту.

Салон хорошо освещен через верхний световой люк и настолько велик, что внутри можно сделать тур вальса.



Рациональная организация поста управления



Высокие релинги обеспечивают безопасность нахождения на палубе



В кокпите хватает места для всех гостей

Полноценная душевая кабина с поворотной стеклянной ширмой уникальна для 37-футовой яхты. Асимметрия общего расположения дает ощутимую выгоду и позволяет использовать пространство максимально эффективно. Со спальными каютами проектировщики обошлись более чем разумно: занимают эти помещения ровно столько места, сколько нужно для комфортной ночевки на борту двух семей либо одной семьи с незрелыми еще детьми — короче говоря, планировка не роскошнее, но и не теснее, чем на другом катере схожей длины. С того момента, как вы перешагиваете с причала на борт яхты и с приятным щелчком закрывается дверца на транце, вы ощущаете себя в комфорте и безопасности. Столики в верхнем и нижнем салоне легко складываются при помощи электроприводов, образуя, соответственно, лежак для загара и дополнительное спальное место.

Глядя на Nord West, трудно поверить в то, что судно проектировал скандинавский конструктор



+ Нравится

Высочайшее качество изготовления
Ходовые характеристики
Удобная сдвижная крыша
Передовая система управления с джойстиком
Богатая базовая комплектация

— Не нравится

Сочетание планширя из красного дерева и тика на палубе
Расположение кнопок на приборной панели
Механизм фиксации форточки

Сдвижная крыша над кокпитом, как на кабриолете, раскрывается к радости любителей солнечных ванн либо надежно защищает от дождя и ветра. Из собственного опыта знаем, что такие тенты эффективно снижают уровень шума, проникающего извне в салон яхты, плюс визуально «облегчают» дизайн рулевого поста. Инженеры Nord West серьезно подошли к вопросу проектировки крыши, поскольку, по мнению маркетологов компании, именно этот элемент должен стать одним из ключевых, влияющим на принятие решения в пользу приобретения яхты. Мы придирчиво осмотрели конструкцию — все выполнено просто и добротнo, швы и места, находящиеся под нагрузкой, усилены — прошиты и проклеены должным образом. В задней части навеса есть две матерчатые ручки, за которые удобно держаться, находясь на транце. Поначалу они показались нам хлипкими, чтобы выдержать вес взрослого мужчины



Утка по правому борту



Обеденная зона со складным столом на камбузе



Мастер-каюта с великолепным освещением



Угловой диван во второй каюте



Великолепный санузел



Просторная душевая кабина



Камбуз с газовой плитой и телевизором



Комфортные спальные места для гостей

во время качки, но вскоре нам представилась возможность убедиться в их прочности. Крыша складывается за двадцать секунд, остается лишь небольшой навес черного цвета в кормовой части, к которому на застежках-молниях крепится задник на случай совсем плохой погоды. Согласно инструкции производителя навес можно демонтировать полностью, однако нам показалось, что для этого придется выиграть маленькое сражение с многочисленными крепежами и застежками. Несмотря ни на что, хотим отметить, что Nord West удалось спроектировать тент, как говорится, user-friendly. Возни с матерчатой крышей их производства гораздо меньше, чем с аналогичными конструкциями конкурентов.

Спускаемся на три ступеньки вниз (средняя представляет собой небольшой контейнер для мусора) и оказываемся в салоне. Интерьеры на Nord West выполнены в традиционном скандинавском стиле — минимум стекла, стенные панели и шкафы отделаны красным деревом. Полукруглый диван опционально можно заказать в белой коже. Столик складывается, в случае надобности превращая обеденную зону в полноценное спальное место. Камбуз оборудован всем необходимым: хорошая газовая плита, мойка, холодильник с дверцей из полированной стали, микроволновка и защищенный от влаги телевизор, являющийся к тому же дверцей шкафа. Мастер-каюта в носу яхты покорила рациональным использованием пространства и обилием разнообразных ящичков и полок. На некоторых лодках, например на Bavaria 35, каюта хозяина большего размера, но шведы превосходили сами себя по части организации спального места. Точечные светильники создают ощущение объема в этом помещении.

Салон настолько просторный, что внутри можно сделать тур вальса

Высокие стеклопластиковые борта обеспечивают должную безопасность, а диван позволяет с комфортом устроиться на кокпите. Если для остроты ощущений вы решили перебраться на нос — выход на боковые палубы осуществляется через купальную платформу. Надо отдать должное богатой морской практике шведов: тот владелец, кто не ограничится приемом гостей на борту в комфортной марине и отправится в море, обнаружит, что на NW370 каждый элемент тщательно «заточен» под практическое применение. Все дверцы и ящики надежно запираются, а люки в полу и над мойкой камбуза достаточно тяжелы, чтобы не слететь со своих мест либо не открыться при резкой качке. В целом качеству отделки скрытых полостей уделено не меньше внимания, чем внешним панелям и элементам.

Оборудование кают лишено острых углов, хотя, пожалуй, сделать несколько тиковых ручек внутри не помешало бы. Открывающиеся полости шкафов и рундуков в кокпите снабжены отверстиями для стока случайно попавшей воды. Сдвижная стеклянная дверь в салон фиксируется металлической pedalю — вам не придется ломать пальцы в задвижке замка во время качки. Выйти на нос по бортовым проходам очень просто не только опытному матросу швартовной команды, но и хрупкой подружке владельца, решившей позагорать на носу. И триумф эргономичности штурманского поста — открывающаяся «форточка»

в бортовом окне напротив швартовного кнехта и темная матовая (как вариант: цвета кофе с молоком) окраска панели под наклонным лобовым стеклом. Многие маститые судостроители забывают, что в солнечную погоду глянец белый пластик отчаянно засвечивает вид через стекло, делая управление судном сущим мучением. Шведы отыгрывают свое. Им же в зачет идет немаркая обивка диванов с фирменной вышивкой и стильными крупными стежками швов (выбор материалов обивки велик), тиковое покрытие палубы салона, приятно ощущаемое босыми ногами.

Нельзя не заметить, что фактуры отделки деталей интерьера не везде одинаковы, встречаются и светлые, и темные породы, да и полированный махагон не всегда удачно сочетается с матовым тиком палубы. Кроме того, на лодке ценой более

полумиллиона евро можно было бы более внимательно подобрать кнопки на панели управления. Каждый из участников тест-драйва по несколько раз умудрялся случайно нажимать какую-нибудь клавишу. Впрочем, свою немалую стоимость судно оправдывает, едва мы решаем запустить двигатели и отойти от бон. Пара трехсотсильных Volvo Penta, работающих на привычные угловые колонки, оборудована новейшей системой управления,

позаимствованной у более продвинутого привода IPS. Движением джойстика под правой рукой можно заставить катер двигаться в любом направлении, если, конечно, маневру не помешает сильный ветер или течение. Здесь хорошую морскую практику никто не отменит.

Шум двигателей на малом ходу совершенно не мешает, а на полном он даже немного стихает по сравнению с моментом выхода на глиссирование. Залетающую в кокпит на максимальной скорости водяную пыль и легкий запах выхлопа при попутном ветре мы склонны отнести к особенностям, присущим всем быстроходным судам с открытой кормой. В конце концов, на то и существует тент, выставляемый с радарной арки, чтобы отгородиться от невзгод нашего северного климата. Отопитель Ebespreicher создаст на судне летнюю атмосферу при некомфортной погоде за бортом. Практичность скандинавов успешно побеждает легкомысленный итальянский дизайн, доказывая нам, что NW370 — моторная яхта для любых широт.

А теперь в завершение разговора такие вот кинологические параллели: бывают «породы» лодок служебно-утилитарные, подобные трудягам северным лайкам, бывают яхты сугубо декоративные, очень презентабельные, но бесполезные в море. Протестированный нами экземпляр Nord West сочетанием функциональных и «представительских» качеств напоминает овчарку-бриара — большого мощного зверя с безобидной внешностью и добрейшим, ласковым характером. Это качества верного и надежного друга. **МВУ**

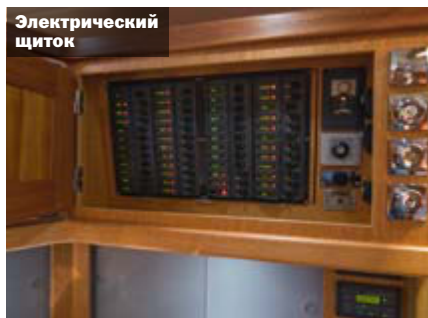
(Редакция благодарит А.Осипова и АСФ «Служба спасения»

за помощь в подготовке материала)

Для приема гостей можно устроиться на мягких диванах и в кокпите, и в салоне — в зависимости от погоды



Система управления с джойстиком в действии



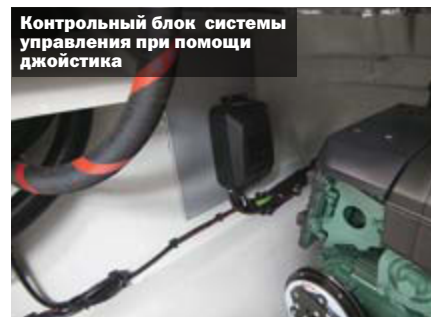
Электрический щиток



Генератор льда



В моторном отсеке просторно



Контрольный блок системы управления при помощи джойстика

Досье Nord West 370 Sports Top

Вердикт

Единичные верфи в мире способны создавать такие добротные, красивые и функциональные яхты — это неоспоримый факт. Несмотря на то что в максимальной скорости Nord West немного уступает некоторым популярным лодкам английского производства, по качеству постройки конкурировать со скандинавами очень и очень сложно. **МВУ**



За и против

ЗА

- Низкий уровень шума в салоне
- Обзор с поста управления
- Система управления с джойстиком
- Качественная отделка
- Большой санузел с душевой кабиной
- Удобное машинное отделение
- Антибликовое покрытие консоли

ПРОТИВ

- Отсутствие ручек в салоне
- Неудобный замок форточки справа от рулевого

Конкуренты



Fairline Targa 38, цена в Европе от €233 600

Серьезный соперник английского производства: неплохое качество постройки и сопоставимая с Nord West динамика. Трехсотсильные дизели D4 от Volvo разгоняют эту эффектную лодку до 37 узлов. Если вы потратитесь на более мощные D6, то «максималка» возрастет до 42 узлов.



Atlantis 35, цена в РФ от €307 000

За меньшие деньги вы получите лодку чуть меньшего размера но с неплохими ходовыми характеристиками. Все плюсы и минусы этого судна очевидны любому, кто всерьез увлечен миром моторных яхт: лодки Atlantis строятся в Италии.



Sessa C43, цена в Европе от €440 000

Приобретение «на вырост». Это достаточно комфортное и обладающее неплохими мореходными качествами судно хочется назвать не моторной яхтой, а бутиком на воде. Великолепный дизайн, роскошные интерьеры, но недостатки конструкции все те же: Made In Italy.

Характеристики

Длина	38 ф (11,8 м)
Ширина	11 ф (3,5 м)
Водоизмещение	9 т
Осадка	3 ф 10 д (1,2 м)
Запас топлива	800 л
Запас воды	435 л

Двигатель

2×Volvo Penta D4 300 л.с. каждый (при 3500 об/мин), 4 цилиндра, объем 3,7 л

Об/мин	Скорость	Расход (л/час)	Дифферент
700	4,5	1,5	0
1000	6,5	3,5	1
1500	8,9	10	3
2000	10,7	22	6 (переходный режим)
2500	19,3	32	8 (глиссирование)
3000	27,8	40	5 (трим -1 градус)

Скорость в узлах, расстояния в морских милях с учетом 20%-ного резерва.

Указанные величины могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 600 л топлива, 100 л воды, 4 человека на борту, температура воздуха 20° С, волна до 0,5 м, сила ветра в скоростных заездах до 3 баллов. Двигатель в режиме обкатки, не выше 3000 об/мин.

Стоимость от €360 000 (в Европе)

Стоимость тестируемого образца в РФ €515 000

Контакт Официальный дистрибьютор в России

Jonacor-Marine

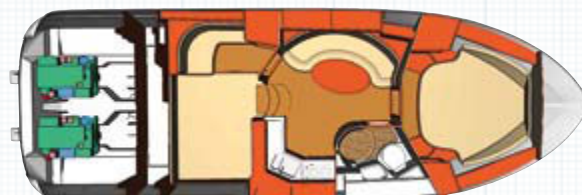
тел.: +7 (812) 702 47 70

+7 (921) 909 56 55

www.jonacor-marine.ru;

e-mail: info@jonacor-marine.ru

Планировка



Нижняя палуба



Верхняя палуба



Вид сверху



Из всех островов западного Средиземноморья Сицилия, наверное, наименее пострадала от времени и нашествия туристов. Впервые я оказался здесь в 1988 году, когда перегонял с Мальты в Канн недавно купленную знакомыми лодку. Проплывая вдоль южных и западных берегов этого острова, я поразился, насколько спокоен и приятен ритм жизни на Сицилии. С превеликим трудом пришлось вырваться из ее объятий и направиться в сторону Корсики и далее к Французской Ривьере.

С тех пор я побывал во многих сицилийских гаванях, и всегда меня встречали как

долгожданного гостя, хотя чиновники иногда и пытаются испортить настроение человеку не с итальянским паспортом. Если вы очарованы материковой Италией и способны оценить типично итальянское умение приятно проводить время, вы обязательно получите удовольствие от радушия и размеренности жизни на острове.

Ваши дни будут согреты не только южным солнцем, но и общением с местными жителями, которые обожают принимать гостей и мгновенно допускают вас в свое общество. Несмотря на то что Сицилия порой ассоциируется с мафией, смею заверить — более дружелюбного народа вы не найдете во всей Европе.

В чем прелесть Сицилии? В ее маленьких гаванях, где рыбаки вечерами чинят свои сети,

а старики сидят на скамейках, смолят сигаретки и обсуждают насущные проблемы. Иногда беседа протекает на повышенных тонах, но никто и не думает ссориться. Как правило, через минуту все заканчивается благочинно и мирно: улыбками, рукопожатиями и пожеланиями здоровья и хорошего завершения дня.

Из-за природной медлительности сицилийцам потребовалось время, чтобы обустроить на своей территории яхтенные пристани с удобствами, которыми яхтсмены привыкли пользоваться, путешествуя по другим уголкам западного Средиземноморья. Сейчас недостатка в оснащенных гаванях на Сицилии нет, поэтому остров можно считать пригодным даже для длительного хранения лодок — как

В ПОДЧИНЕНИИ ВУЛКАНОВ

Самый крупный остров Средиземного моря яхтсмены часто по непонятным причинам обходят стороной. Это удивительное место и приветливое пристанище для яхт

Текст Питер Камбелидж Фотографии: Getty images, iStockphoto, Питер Камбелидж



минимум на сезон или два. На самом деле наиболее популярные якорные стоянки уже переполнены, и вам, скорее всего, придется швартоваться чуть в стороне от них.

Мы попытаемся рассказать о пристанях Сицилии, которые, на наш взгляд, могли бы понравиться россиянам, путешествующим по Средиземноморью. Если вы предполагаете надолго бросить здесь якорь, то, во-первых, не забудьте о сроке действия заграничного паспорта и итальянской визе, а во-вторых, учтите следующее: придется найти переводчика с итальянского языка, поскольку заказать место на несколько месяцев по телефону или электронной почте, пусть даже на хорошем английском, будет трудно. Наверняка вы получите формальный ответ, информирующий об отсутствии свободных мест. Лучший способ разведать реальные возможности стоянки — зайти в гавань и остаться на неделю на гостевом причале, затем вежливо осведомиться, можно ли постоять тут целый месяц или два. Отсюда, кстати, удобно продолжить путешествие по Европе, например, к Мальте, ведь она всего в 50 милях от южной оконечности Сицилии.

В столице Сицилии две гавани для швартовки яхт



Берега Сицилии

Береговая линия Сицилии это около 500 миль пляжей и лагун. Для путешествий наиболее привлекателен южный берег — городки Порто Пало и Мадзара-дель-Валло несколькими милями восточнее Марсалы. Дивные места: песок, невысокие скалы, на которых выстроены отели и оборудованы гавани — в Поццалло, Ликате и Эмпедокле. За пляжами начинаются опаленные солнцем пологие холмы, становящиеся тем выше, чем сильнее вы удаляетесь на запад от Ликаты.

Западное побережье известно соляными озерами, особенно вокруг городов Марсала

и Трапани. Когда вы проплываете мимо, взору открывается немного странное зрелище — сверкающие на солнце ослепительно белые горы соли. Близлежащие Эгадские острова — Фавиньяна, Леванцо и Мареттимо — тема для отдельного разговора. Скажем лишь, что посетить их при наличии свободного времени стоит непременно, однако будьте аккуратны: вокруг островов идет активная промышленная ловля тунца, и вы можете запутаться в сетях. Вся история острова Фавиньяна связана с ловлей тунца — в восточной части гавани вы можете увидеть каменные трубы и черепичные крыши старого консервного завода.

Ландшафт Сицилии постоянно меняется в зависимости от того, где вы находитесь. В западной части северного побережья есть живописный невысокий мыс Сапо Сан Вито с внушительным каменным маяком, в то время как относительно плоский берег вокруг Палермо очень похож на юг Испании. Дальше на восток вблизи деревни Кефалю вы увидите обнаженные горные породы, ну а после Капо Калава утесы переходят в равнину. Местность вокруг гавани Портороса отчасти напоминает Лангедок. К северу от Портороса

“

Лучший способ раскрыть все возможности стоянки — зайти в гавань и остаться там на недельку-другую

”

Романтический вид на гавань в Трапани



Соляные озера близ города
Марсала всегда привлекали
путешественников

Равнинная северо-восточная оконечность Сицилии контрастирует с холмами и горными пейзажами



лежат невзрачные с виду Эолийские острова. Вулкано — ближайший к сицилийскому побережью, и на его территории бьют горячие источники — следы продолжающейся вулканической деятельности. Сюда хорошо заглянуть на денек, но помните о безопасности — бросать якорь лучше в стороне от конусообразного контура вулкана. На северо-востоке архипелага вы обнаружите еще один любопытный остров с вулканической активностью — Стромболи.

Северо-восточная оконечность Сицилии — равнина, и это становится в некотором смысле неожиданностью для большинства капитанов, проходящих Мессинским заливом. По мере того как вы продвигаетесь на юг, на расстоянии дюжины миль вглубь острова от Рипосто в поле вашего зрения появляется легендарный вулкан — гора Этна высотой 11 000 футов. На полпути до Этны от восточного побережья находится знаменитая Катания, а дальше на юг Сиракузы — один из самых ярких портов Сицилии, который вам, безусловно, будет интересно посетить.

Гавани Сицилии

В этой подборке представлены главным образом крупные пристани со стандартными для западного Средиземноморья удобствами для яхтсменов. Мы включили сюда и несколько клубных пристаней, где возможно

организовать длительную стоянку яхты.

Палермо

Столица Сицилии вытянулась вдоль западной части северного побережья острова возле большой бухты в районе гористого выступа Капо Гало. С моря Палермо смотрится великолепно, и именно благодаря этому здесь любят останавливаться круизные суда. У древнего финикийского города богатая история, хотя туристы приезжают сюда все же не так часто. Палермо подвергался сильным обстрелам во время Второй мировой войны, и многие здания в центре были построены во второй половине XX века. К счастью, в старом городе до сих пор сохранилось немало артефактов эпохи сарацин и норманнов. Разглядывая старинные дома и вдыхая воздух Средневековья, не забудьте о собственной безопасности — в Палермо, как и на всем юге Италии, полно карманников.

Клуб Salpancore

Места швартовки в черте города сосредоточены в районе Vucciria, с его узкими улочками и впечатляющим рыбным рынком. Ла Кала — самая старая часть палермской гавани, хорошо защищена от стихии длинной дамбой. Яхт-клуб Salpancore расположен на юго-востоке, и многие путешествующие

по Средиземноморью европейцы находят его вполне милым местечком. Один из лучших, на вкус редакции, ресторанов Палермо — A Vucciria вы найдете прямо за Ла Кала, на улице Via dei Chiavettieri.

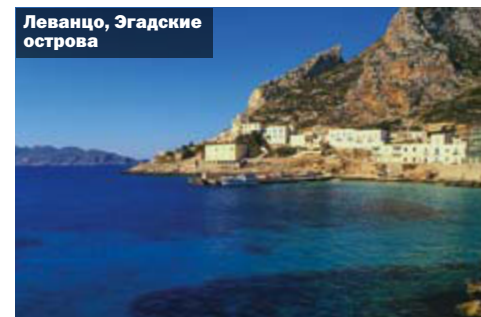
Аэропорт Палермо Falcone Borsellino расположен в 30 км к западу от центра города, прямо на берегу в Пунта Раиси. Автобусы до него ходят от центрального вокзала Stazione Centrale, останавливаясь также на площади Piazza Settimo. Вы, конечно, можете взять такси, но машина обойдется вам во столько же, во сколько перелет из Лондона в Палермо.

Контакты: Salpancore Base Nautica, Via Cala, 90133 Palermo, Sicily.

Тел.: +39 (0)91 331055.

E-mail: salpancore@bigfoot.com

Marina Villa Igiea

Леванцо, Эгадские
острова



Липари — самый
большой остров
Эолийского архипелага

“ Со стен этого крошечного средневекового города-крепости
открывается незабываемый вид на побережье ”

Тихая марина недалеко от центра города находится на севере бухты Палермо. Villa Igiea — с виду не самый ухоженный городской район, однако при более близком рассмотрении вы поймете, что первое впечатление было ошибочным. У Villa Igiea свое очарование. Здесь же расположен отель Villa Igiea Hilton — величественное здание в стиле «либерти» постройки начала XX века. Если вы решили остановиться в другом месте, зайти в «Хилтон» надо в любом случае: в гостинице допоздна работает отличный фортепиано-бар Des Arcades piano.

Контакты: Marina Villa Igiea, Piazza Acquasanta, 90142 Palermo, Sicily.

Тел.: +39 (0)91546910.

E-mail: info@marinavillaigiea.com

Интернет: www.marinavillaigiea.com

Яхтенный сервис Трапани

Гавань Трапани принимает суда различного размера и предназначения: коммерческие корабли на торговых причалах, буксиры, рыбацкие лодки всех мастей, круизные туристические паромы и суда на подводных крыльях, которые курсируют между Сицилией и Эгадскими островами. Яхты и моторные лодки предпочитают швартоваться в восточной части гавани, на местах, принадлежащих

яхтенному сервису Трапани. Эта верфь может поднять на берег судно до 250 тонн и имеет богатый опыт обслуживания крупных моторных яхт.

Контакты: Boat Service Trapani, Via Ilio, 91100 Trapani, Sicily. Тел.: +39 (0)923 29240.

E-mail: info@boatservicetrapani.it

Интернет: www.boatservicetrapani.it

Шакка

На юге Сицилии, в паре миль восточнее Капо Сан-Марко, есть защищенная волнорезами рыбацкая гавань, в которой оборудованы гостевые причалы двух яхт-клубов: Circolo Nautico Il Corallo и Lega Navale. Шакка — одно из тех мест, где вы не сможете договориться о постановке яхты к причалу заранее по телефону или электронной почте. Впрочем, если вы просто придете на лодке, скорее всего, вам найдут местечко даже для длительной стоянки.

В архитектуре Шакки заметно мавританское влияние — городские кварталы кажутся нетипичными для Сицилии.

На окраине находятся минеральные источники горы Кронион, известные лечебными свойствами и притягивающие посетителей из других частей Сицилии. Гуляя по извилистым улочкам Шакки, вы найдете множество вполне демократичных по ценам и превосходных по качеству пищи ресторанов,



Морепродукты — основа сицилийской кухни

большинство из которых специализируется на морепродуктах. Сходите в крошечные семейные трагтории, не имеющие наклеек с логотипами кредитных карт на дверях. Ищите в меню pasta con le sarde — фирменное рыбное блюдо западной Сицилии.

Контакты: Circolo Nautico Il Corallo, Via Lido Esperanto, 92019 Sciacca, Sicily.

Тел.: +39 (0)925 21611.

E-mail: info@circolonauticoilcorallo.it

Интернет: www.circolonauticoilcorallo.it;

Ликата

Расположенный ровно посередине южного побережья Сицилии немного западнее реки Сальсо рыбацкий порт Ликата защищен от непогоды длинными волнорезами. Гавань с живописной портовой площадью называется Marina di Cala del Sole. В настоящее время

здесь все еще идет серьезная стройка, и понтоны для швартовки должны вот-вот появиться в гавани. Но если вы заинтересованы в стоянке именно в этом районе, в Кала Дель Соле однозначно стоит зайти. Вебсайт www.marinadicaladelsole.it дает представление о размерах и внешнем виде почти сданной в эксплуатацию гавани.
Контакты: Inwards Marine, Le Panorama A, 57 Rue Grimaldi, MC 98000 Monaco. Тел.: +377 9350 40 20, E-mail: monaco@inwardsmarine.com
Интернет: www.marinadecaladelsole.it

Марина ди Рагуза

Одни из лучших пляжей Сицилии простираются вдоль ее южного побережья, в восточной части, входящей в состав провинции Рагуза. Несколькими милями восточнее Капо Скаламбри расположен оживленный курорт Марина ди Рагуза с гаванью на 730 яхт. Некоторые швартовочные места предлагаются для долгосрочной аренды, ремонтные мастерские оснащены судовым лифтом на 160 тонн. Строительство береговых сооружений до конца не завершено, и стройплощадка выглядит безлюдно и днем и ночью — это, надо признать, типично

Старые кварталы в Сиракузе



итальянский стиль работы. Есть основания полагать, что на входе в марину может быть свален строительный мусор, поэтому, заходя в гавань, внимательно следите за глубиной.

Городок Марина ди Рагуза начинался когда-то с рыбацкой дереvушки. Старые фотоснимки на стенах одного из баров запечатлели несколько рыбацких хижин и лодки, которые вытягивают на берег ручной лебедкой. Теперь вдоль залитого солнцем пляжа стоят дорогие особняки, а по всему городу разлиты флюиды праздничного безделья, приманивающие туристов со всего света. Сицилийцы приезжают в Марина ди

Рагуза, чтобы поужинать в знаменитых рыбных ресторанах, в большинстве своем сконцентрированных вдоль променада Lungomare Doria. Лучший выбор, на наш взгляд, это Trattoria da Carmelo и Ristorante Alberto il Mago del pesce.

Контакты: Porto Turistico, Via Livorno, 97010 Marina di Ragusa, Sicily. Тел.: +39 340 159 6214 E-mail: info@portoturisticiamarinadiragusa.it

Сиракуза

Сиракуза — известный курорт на Средиземном море. Один из кварталов — древняя, но тщательно отреставрированная остров-крепость Ortigia была выстроена греками в 450 году до н. э. В северо-западной части Сиракузы, где старый город отделен от нового узким каналом, расположена пристань Grand Harbour. С причальных сооружений открывается замечательная панорама города, причем гавань хорошо защищена от стихии со всех сторон. Особенно впечатляюще Ortigia выглядит с моря, когда вы приближаетесь к ее южной стене и мысу Каstellо-Маниаче. С пристани вы можете прогуляться в старый город с его изысканными барочными фасадами

“Если вы решите задержаться здесь на некоторое время, то быстро найдете друзей среди местных жителей”

Южное побережье Сицилии, город Катания. На заднем плане вулкан Этна



и лабиринтом маленьких улиц. В сердце Ortigia на улице Via Maestranza не пропустите ресторан Don Camillo.

Контакты: Marina Yachting, Molo Zanagora, 96100 Siracusa, Sicily. Тел.: +39 (0)931 419002.

E-mail: info@marinayachtingsr.it

Интернет: www.marinayachtingsr.it

Рипосто

Гавань Porto dell'Etna расположена примерно в 15 милях на север от Катании, на южном побережье Сицилии, в милом городке Рипосто. Цены на услуги вполне приемлемые, сервис — на высоком уровне, сотрудники дружелюбны вне всяких пределов. Как следует из названия, с пристани открывается потрясающий вид на Этну. Местное население считает вулкан не потенциальным источником опасности, а просто туристической достопримечательностью. Пристань имеет судовой кран на 160 тонн и предлагает большой спектр услуг по ремонту и обслуживанию яхт.

Контакты: Porto dell'Etna, Via Duca del Mare, 95018 Riposto, Sicily. Тел.: +39 (0)957 795755.

E-mail: info@portodelletna.com

Интернет: www.portodelletna.com

Пристань Портороса

На восток от Капо Тиндари на берегу залива Golfo di Patti находится Портороса — современная и практически готовая к эксплуатации гавань с видом на гору Rocca di Novara. Набережная ждет приема гостей — построены рестораны и магазины, оборудована зона отдыха. Пляжи простираются по обе стороны от входа в гавань. Местность оставляет ощущение непрекращающегося праздника, который так любят большинство владельцев яхт. Вы можете добраться до Порторосы из Палермо и Катании.

Контакты: Marina di Portorosa, Portorosa, 98054 Funari, Sicily. Тел.: +39 (0)941 874150.

E-mail: info@portorosaresidence.com

Интернет: www.portorosaresidence.com

Сан Никола Л'Арена

Примерно в 20 милях на восток от Палермо в живописном городке Сан Никола Л'Арена расположена укромная гавань с гостевым причалом. За городской чертой начинаются плантации цитрусовых, а в южной части гавани несколько столетий назад сарацины построили замок, который и по сей день является прекрасным ориентиром для мореходов. Два местных яхт-клуба предлагают причальные места, причем мы хотим отметить клуб Mare Sud, поскольку пользовались его услугами на протяжении нескольких месяцев. В Сан Никола есть железнодорожная станция, поэтому добраться сюда не составляет труда. **МВУ**

Контакты: Mare Sud, Via Scalo Marittimo, S. Nicola L'Arena, 90019 Trabia. Тел.: +39 (0)91 810 1415.

E-mail: posta@maresud.it

Интернет: www.maresud.it

ГИД ПО СИЦИЛИИ

Как добраться

Экономичнее всего добраться в Палермо «лоукостером» Ryanair или рейсовым самолетом Alitalia с пересадкой в Риме или Милане. В Катанию летают самолеты British Airways, Air Malta, Alitalia и EasyJet с пересадкой в Милане.

Местные вина

Сладкое крепленое вино «Марсала» — самый известный алкогольный напиток Сицилии. Некоторые местные вина ценятся на вес золота. В районе бухты Golfo di Castellammare, в области Alcamo, производят великолепное белое вино Rapitala с ароматом фруктов. Его делают из местного винограда сорта Catarratto. Иногда его купажируют шардоне для придания остроты. Rapitala превосходно сочетается с пастой и морепродуктами.

На острове Липари изготавливают десертные вина из Salina — винограда, который прекрасно плодоносит на вулканической почве. Malvasia delle Lipari — это купажированное вино с естественным сахаром, находка для ценителя и знатока. Его рекомендуют подавать в охлажденном виде.

Морепродукты

Самый богатый выбор блюд из морепродуктов на Сицилии — в местных траториях. Pasta con le sarde является традиционным блюдом для района Палермо. Филе сардин и анчоусы бланшируются на огне с диким фенхелем и шафраном и подаются в качестве ароматного соуса к пасте. Еще один вкуснейший и простой в приготовлении соус делается из копченой икры тунца, оливкового масла и петрушки.

В местности Трапани, находившейся под сильным влиянием арабов, подают couscous con pesce, как правило приготовленный из морского окуня или красного луциана. Тунец и меч-рыба лидируют в хит-параде сицилийских рыбных рынков. В меню тракторий вы найдете блюда из филе тунца с приправами из чеснока, оливок и томатов. Меч-рыбу принято, сбрызнув лимонным соком и приправив орегано, запекать на углях.



1 Каstellамаре дель Гольфо

Обязательно посетите этот живописный старый городок и гавань в заливе Golfo di Castellammare. Рекомендуем продегустировать бесподобные местные морепродукты на морском берегу в ресторане-пиццерии La Lampara.



2 Остров Фавиньяна

Расположенный рядом с западным берегом Сицилии остров Фавиньяна имеет гавань Circolo Nautico с гостевыми причалами. На ланч отправьтесь в траторию El Pescador сразу за гаванью в Piazza Europa.



Photo: iStockPhoto



3 В Марсалу за вином

Центральная пристань Марсалы — отличное место для швартовки, если вы намерены посетить винодельню Stabilimento Florio, расположенную в приморской части города. Вам предложат попробовать лучшие из крепленых вин, которые не теряют популярности с середины XIX века.



Photo: iStockPhoto

4 Руины Селинунте



На восток от Капо Гранитола находятся руины древнегреческого поселения Селинунте. Дорические колонны храмов особенно драматично выглядят с моря и возвращают нас в доисторические времена.

5 Аси Трецца

Эта гавань достойна внимания — найдите место для швартовки и отобедайте в одной из ее великолепных трапезных на набережной. Напротив входа в порт находятся острова Циклопов с необычными базальтовыми колоннами, словно вырастающими из моря.



Photo: mck images / Alamy

6 Гора Этна

Купите тур на Этну из города Рипосто. На пристани вас обеспечат всей необходимой информацией о том, как заказать эту экскурсию. Не забудьте взять удобную обувь и теплую одежду, даже если в Рипосто стоит жара.



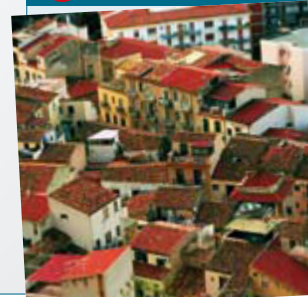
Photo: iStockPhoto

7 Остров Липари

Липари — самый большой из Эолийских островов. В ясную погоду вы можете бросить якорь в гавани в его юго-восточной части. Лучшие понтоны находятся в Pignataro, на севере Rada di Lipari.



8 Кефалю



Старый город, прижатый к морю отвесными скалами, лучше посещать, оставив яхту в оживленной гавани на востоке от него.

Photo: iStockPhoto



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 45 ф (13,99 м)

Макс. скорость 28,6 узла

Двигатель 2×Yanmar 6LY3 380 л.с.

Стоимость в Европе от €260 000



КАПИТАН ОЧЕВИДНОСТЬ

Когда разговор заходит о бюджетных яхтах, важно расставить приоритеты и сосредоточиться на основных характеристиках, отодвинув в сторону все лишнее. Верфь Beneteau предложила свой вариант утилитарной лодки, а мы постарались оценить ее по достоинству. Текст Джек Хайнс Фото Лестер МакКарти

По правде говоря, мы прибыли в Марсель на верфь Beneteau провести тест-драйв Monte Carlo 42, но обстоятельства сложились иначе.

Накануне с MC42 произошла досадная неприятность, и теперь с пробойной лодка стояла на берегу в ожидании ремонта. Вместо того чтобы вернуться назад ни с чем, мы решили

воспользоваться случаем и «обкатать» новенькую модель Antares 42. Прогулка на этой яхте дала нам богатую пищу для размышлений, которыми мы с удовольствием поделимся.

Новинка Antares 42 не является совсем уж простой и «серой» лодкой, хотя и спроектирована без каких-либо излишеств, в традиционном стиле Beneteau. Именно благодаря таким моделям бренд заслужил репутацию производителя надежных судов



+ Нравится

Прагматичная яхта без намека на манерность. Надежность корпуса не вызывает сомнений даже в сложных погодных условиях

— Не нравится

Скрипы в панели управления и неустойчивый стол на флайбридже. Флайбридж кажется незащищенным — дополнительные релинги не помешали бы



с хорошим соотношением цены и качества. Оценив все преимущества линейки Antares, многие яхтсмены остаются верными поклонниками французской верфи и частенько потом переходят на ее роскошные Monte Carlo.

Описать Antares 42 лишь восторженными словами не получится. Причины очевидны: ни суперпередовые технологии, ни экзотические материалы в работе над этим проектом не использовались. В то же время дизайн отличается надежностью и практичностью. Стоя рядом с яхтой, понимаешь, что она рассчитана на серьезные путешествия.

За штурвалом

В течение двух дней, пока мы тестировали лодку, погодные условия

менялись кардинально. Мы застали и небольшое волнение, и зыбь, и неприятные прибойные волны, однако во всех случаях судно вело себя очень уверенно.

Как ни парадоксально, управление яхтой оставляет двойственные впечатления в зависимости от того, где находится рулевой. Пост управления в салоне нельзя назвать удачным. Выступающая приборная панель сильно ухудшает обзор. Вплоть до скорости 22 узла яхта идет с дифферентом 6 градусов, и у рулевого возникает обширная мертвая зона прямо по курсу. Кресло шкипера также требует определенной доработки, поскольку спинка вынесена слишком далеко назад и ее регулировка не предусмотрена. Сиденье оснащено тяжелым откидным

Лодка ведет себя уверенно и предсказуемо — у пассажиров вряд ли возникнут опасения на этот счет





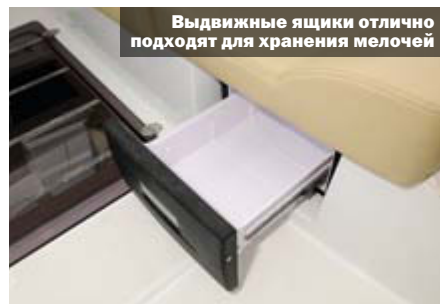
Яхта идет мягко и хорошо управляется в неспокойном море. Ей немного не хватает приемистости



Великолепно продуманный пост управления на флайбридже



Лестница наверх довольно крутая



Выдвижные ящики отлично подходят для хранения мелочей



Якорный рундук следовало бы разделить на несколько отделений



Под палубой кокпита скрыта вместительная кладовка



На флайбридже нужны дополнительные поручни

валиком, оценить удобство которого затруднительно.

Совершенно иное дело управление Antares 42 с флайбриджа. Оказавшись в низком одноместном кресле, вы словно становитесь с яхтой единым целым, чувствуете любое ее движение. Изогнутая панель комфортно окружает

рулевого, а штурвал и все рукоятки расположены так удобно, что перемещать их можно, не убирая руку с подлокотника.

Корпус лодки великолепен: форма носа и развал бортов обеспечивают ровный и мягкий ход. При метровых волнах на 22 узлах яхта, несомненно, ощущает себя в родной стихии. Три крутых поворота с полной перекладкой штурвала убеждают нас в том, что Antares 42 вовсе не неуклюжая толстушка. Лодка, разумеется, не столь проворна, чтобы заставить конструкторов Nord West и Fairline в отчаянии вернуться к чертежным доскам, но ее корпус прекрасно слушается руля и отлично вписывается в виражи без излишнего крена, вызывающего прилив адреналина. Яхта



Салон с обеденной зоной

ведет себя уверенно и предсказуемо, и у пассажиров вряд ли возникнут опасения на этот счет.

Два двигателя Yanmar 380 л. с. на наших испытаниях отменно справились со своей задачей, однако если бы мы выбирали яхту для себя, то определенно задумались бы о моторах помощнее, благо корпус это позволяет. Конечно, моторный отсек тесноват для больших силовых установок, но яхта буквально просит еще лошадиных сил, чтобы полностью реализовать свой потенциал. Как правило, современные 45-футовые лодки с флайбриджем без проблем берут планку в 30 узлов, и модель Antares 42 просто обязана быть в их числе. Благодаря технологии вакуумной инфузии судно получилось достаточно легким — корпус весит всего 9,7 тонны по сравнению с 12,9 тонны Princess 42. Удивительно, что при таком весе Antares уверенно держит заданный курс.

Первые сомнения

Несмотря на заявления Beneteau о самом эффективном корпусе в классе, факты этого не подтверждают. Конечно, Antares 42 не самая прожорливая яхта из тех, что нам доводилось тестировать, но расход 0,22 мили на литр при крейсерской скорости 22,3 узла не так впечатляет, как, например, 0,28 мили на литр у Azimut 42 при 24,5 узла.

Досадно, что качественный монолитный корпус портит небрежность исполнения некоторых деталей. Основание стола на флайбридже



Приборная панель мешает обзору, а креслу штурмана не хватает регулировок

постоянно издавало хлопающий звук, и крышка люка над лестницей в открытом состоянии сильно качалась. То же самое можно сказать про опору верхних фонарей. К счастью, все это легко исправить, но согласитесь, видеть такое на новой яхте по меньшей мере странно. Антенну радара желательно было бы вынести повыше, ведь сейчас она находится прямо на уровне голов сидящих на флайбридже пассажиров.

Ветровое стекло неплохо бы разместить под другим углом, поскольку оно слабо защищает от порывистого ветра. Внизу шум двигателей не режет уши, особенно когда обороты поднимаются выше 2500, а лодка переходит на глиссирование. При скорости 22–26 узлов нам даже не приходилось сильно повышать голос в разговоре.

Яхта буквально просит еще лошадиных сил, чтобы полностью реализовать свой потенциал





В салоне светло и он хорошо вентилируется



Стандартная планировка каюты владельца



Высота потолков около кровати вполне достаточная



Камбуз удобный, но мы бы добавили шкафчики

Пребывая в мечтах

Салон — великолепное место, когда вокруг просторы моря. Панорамное ветровое стекло и большие боковые иллюминаторы обеспечивают хороший обзор и наполняют помещение светом. За обеденным столом свободно разместятся шесть человек, а если его разложить, то усядутся и восемь. Основание дивана по противоположному борту превращается в два сиденья, которые можно выдвинуть к столу или снять и использовать по своему усмотрению.

Стол не закреплен на палубе, поэтому его ничто не мешает перенести в кокпит вместе со стульями, чтобы насладиться трапезой на открытом воздухе. Но тут появляется серьезная проблема — при сильном волнении стол начинает скользить по салону, а какие-либо варианты фиксации не предусмотрены. Камбуз спланирован удачно. Готовить и сервировать одинаково удобно. Ощущается, правда, нехватка шкафчиков, которыми пришлось пожертвовать в угоду дизайну.



Дизайн кровати предполагает, что ночью подушки снимут и положат на пол



Для яхты такого размера санузел большой

Раздвижные двери, отделяющие салон от кокпита, выполнены аккуратно и фиксируются в трех положениях. Конструкторы разместили под лестницей на флайбридж небольшой холодильник — что ж, любопытное решение. Пожалуй, неплохо побаловать себя бутылочкой ледяного пива по пути вверх. Для кого-то из членов экипажа это может войти в привычку. Вообще на яхте три холодильника, и в жару будет где «заправиться» прохладительными напитками. Главное — не выходить в море после распития горячительных! Кокпит нас немного разочаровал: сиденья с короткими спинками оказались не очень удобными, и возникало ощущение, будто сидишь на купальной платформе, — не самое приятное чувство на скорости 25 узлов. Да и бортики флайбриджа тоже показались нам откровенно низкими. В числе же достоинств Antares 42 непременно следует упомянуть вместительную кладовку под палубой и отделанные тиком фальшборты. Надо сказать, все плюсы кладовки оцениваешь в полной мере в более или менее длительном плавании, когда приходится распахивать по яхте все необходимые в пути мелочи. На тестируемой лодке там разместился генератор на 9,5 кВА и даже осталось свободное место после того, как мы сложили туда все кранцы и подушки с диванов. Проход в носовую часть судна безопасен, впрочем, коротенькие релинги над иллюминаторами могли бы начинаться прямо от кокпита. На яхтах такого типа вполне можно пожертвовать эстетикой ради дополнительной безопасности.



Прозрачная раковина заметно оживляет обстановку



Перегородку в машинном отделении стоило сделать съемной, чтобы облегчить жизнь механику

На нижней палубе

Жилые помещения на яхте оформлены в типичном стиле Veneteau — ничего экстравагантного, но везде чувствуется уют и практичность. Потолки в каюте владельца почти два метра высотой, поэтому места для того, чтобы комфортно одеться, более чем достаточно. Дизайнеры позаботились о необходимых платяных шкафах и мелочах вроде зеркал и тумбочек. Санузел, можно сказать, один из лучших в классе как по высоте потолков, так и по размеру душевой кабины.

Каюта для гостей в средней части корпуса заметно меньше и теснее, но и для взрослых людей длина коек вполне приемлемая, кроме того, они легко трансформируются в двухспальную кровать. За возможность иметь второй отдельный санузел приходится расплачиваться его скромными размерами и практически полным отсутствием

шкафчиков для ванн принадлежностей.

Чтобы добраться до моторного отсека, вам придется повозиться с ковром в салоне, и если вы намерены часто осматривать двигатели, то лучше его снять. Отодвинув стол и открыв три люка, вы получаете доступ к моторам, однако встать рядом с ними в полный рост не удастся из-за несъемной перекладки. Замена масла и фильтров осуществляется весьма просто, все шланги и проводка аккуратно скреплены и защищены кожухами, а белый цвет покрытия позволяет легко обнаруживать протечки.

В целом качество постройки судна неплохое, но, безусловно, не может сравниться с таковым у конкурентов вроде Fairline или, скажем, Azimut. На Antares 42 все гораздо проще, и яхта изобилует наличием голого пластика. Владельцу придется постараться, чтобы придать интерьерам самобытности. **MBY**

Досье Beneteau Antares 42

Вердикт

Antares 42 позволяет понять, что такое яхтинг без излишеств. Эта лодка задумана и сделана как исключительно утилитарное судно без ненужных украшений, эстетических изысков и даже новомодных приводов. Тем не менее новинка Beneteau по-своему выразительна и полностью отвечает требованиям, которые французы определили для отлично зарекомендовавшей себя простой системы с двумя валами.



Обидно, что отдельные детали на борту портят общее впечатление, но эти недостатки легко устранить прямо на верфи при постройке судна. Скромный интерьер порадует одних и удивит других. Превосходный салон с великолепным видом предоставляет возможность переместить стол и реорганизовать свободное пространство.

Корпус яхты сконструирован и изготовлен на высоком уровне: он обладает хорошим запасом прочности, быстро реагирует на повороты штурвала и обеспечивает плавный ход. У этой яхты есть замечательная способность вселять чувство уверенности, когда вокруг непогода, а вам нужно возвращаться домой. Чаще всего достаточно просто добавить газ и спокойно идти прежним курсом.

Некоторые владельцы могут посетовать на недостаток мощности, но даже в скверную погоду корпус с протестированными нами двигателями выдавал 32 узла, что не так уж и плохо. К тому же не стоит забывать, что в наши дни небольшой расход топлива зачастую гораздо важнее пары лишних узлов. В конце концов, никто не отменял старую добрую поговорку: тише едешь — дальше будешь! **МВУ**

За и против

ЗА

- Крепкий корпус
- Комфортный ход
- Просторный санузел в каюте владельца
- Естественное освещение и вид из салона
- Кладовка под палубой в кокпите
- Уверенное управление
- Соотношение «цена — качество»

ПРОТИВ

- Некоторые элементы плохо закреплены
- Незащищенные кокпит и флайбридж
- Простая отделка

Конкуренты



Princess 42, цена в Европе от €285 000

Яхта с фантастическим корпусом и ходовыми качествами, которым могут позавидовать спортивные лодки. Судно прекрасно сделано, но чуть более тесное по сравнению с Antares 42.



Jeanneau Prestige 46, цена в Европе от €435 000

Более вместительная и более дорогая яхта. Три каюты определенно являются преимуществом, но корпус Jeanneau не так хорош, как у Beneteau.



Sealine F42/5, цена в Европе от €350 200

Яхта выпускается в двух вариантах планировки на выбор: пара кают с камбузом на нижней палубе или три каюты с камбузом в салоне. Отметим интересный и необычный дизайн флайбриджа.

Характеристики

Длина	45 ф (13,99 м)
Ширина	13 ф (4,09 м)
Водоизмещение	9,7 т
Осадка	4 ф 11 д (1,10 м)
Запас топлива	1200 л
Запас воды	320 л

Двигатель

2×Yanmar 6LY3. 380 л.с. при 3400 об/мин, 6 цилиндров, объем 5,8 л

Об/мин	2100	2300	2500	2700	2900	3100	3400
Скорость	12,6	14,9	16,4	19,3	22,3	24,3	28,6
Дифферент	4,5	5,0	6,0	6,0	6,0	5,0	5,0
Расход	54	72	78	74	93	109	141
Миль/л	0,23	0,21	0,21	0,26	0,24	0,22	0,20
Дальность	223	199	201	250	229	214	194

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20%-ного резерва.

Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных, особенно на низких скоростях.

Загрузка: 60% топлива, незначительное количество воды, 4 человека на борту, легкий багаж. Температура воздуха 10° С, давление 1016 мбар, волна 60–90 см, скорость ветра при скоростных заездах — 4–5 баллов

Малая крейсерская скорость	19,2 узла, 283 мили при 1800 об/мин
Полная крейсерская скорость	24,9 узла, 257 миль при 2100 об/мин
Максимальная скорость	28,8 узла, 245 миль при 2330 об/мин

Уровни шума, дБА	Салон	Кокпит	Пост управления
Малая крейс. скорость	72	82,7	72,4
Полная крейс. скорость	71,8	92,7	75,1
Макс. скорость	81,6	88,4	77,4

Стоимость в Европе от	€260 000
Стоимость протестированного образца	€348 000
Дизайн	Beneteau, 2009

Планировка



A large white yacht is being transported on a barge. The yacht is suspended between two tall, blue and white cranes. The background shows a harbor with various industrial structures, including storage tanks and cranes, under a blue sky with light clouds. The water is calm, and the overall scene is one of industrial precision and maritime logistics.

ВРЕМЯ САНОЧКИ ВОЗИТЬ

Каждый яхтсмен хотя бы раз в жизни сталкивается с ситуацией, когда его судно необходимо перевезти на значительное расстояние. Специалисты по транспортировке яхт поделились с *МВУ* секретами этого занимательного процесса

Текст Антон Черкасов Фото: *МВУ*, Logex, Sevenstar



Возможность перевезти яхту во многом определяется ее весом

Привычные акватории исхожены вдоль и поперек, и у вас возникает желание сменить обстановку, открыть для себя новые земли, реки и моря. Почему бы не отправиться туда своим ходом и не превратить перевозку судна в увлекательное путешествие? На практике не у всех хватает времени и нервов для осуществления подобного проекта, к тому же в случае некачественной транспортировки вы рискуете повредить, а то и вовсе потерять яхту. Единственный выход — прибегнуть к услугам транспортной компании.

На чем перевозят лодки?

Способ транспортировки зависит в первую очередь от габаритов яхты и требований, предъявляемых

Предварительное планирование — ключевой этап при любых перевозках

к срокам доставки. Быстрее всего можно перевезти лодку авиатранспортом, но к этому варианту судовладельцы прибегают крайне редко — слишком высоки издержки. По воздуху обычно переправляют гоночные и военные суда небольшого размера и скромного веса. Значительная часть дальних перевозок приходится на морской транспорт. Сухогрузы специального и общего назначения ежедневно транспортируют между странами и материками сотни лодок. Маленькие катера пересекают океан внутри стандартных контейнеров

или на трейлерах вместе с автомобилями, а суда среднего размера доставляют в трюмах или на главной палубе. Пятидесятиметровые суперяхты путешествуют «верхом» на гигантских океанских сухогрузах. При транспортировке яхт учитывают определенные ограничения: судно не должно превышать по длине 50–60 м, а его допустимый вес не более 300 тонн. Для перевозки лодок весом более 100 тонн задействуют специальные суда с кранами повышенной грузоподъемности. Такие услуги, к примеру, оказывает компания BigLift Shipping. Мегаяхты, как правило, перегоняют «своим ходом», поскольку доставка на сухогрузе обойдется существенно дороже самостоятельного плавания.

Транспортировка морем экономически выгодна, но минусы данного способа — несоблюдение сроков и невозможность сервиса «от двери до двери». Если перед вами стоит задача доставить яхту вглубь

ПРИМЕР ИЗ ЖИЗНИ: ТРАНСПОРТИРОВКА FAIRLINE SQUADRON 58



ШАГ 1

Капитан швартует яхту у грузового судна в назначенное время.



ШАГ 2

Водолазы заводят мягкие стропы под днище, и кран начинает подъем яхты.



ШАГ 3

Под руководством мастера погрузки лодка переносится к своему месту на палубе...



ШАГ 4

... и устанавливается на заранее подготовленные кильблоки.



ШАГ 5

Теперь остается надежно закрепить яхту и ждать отправки.

Лодку устанавливают на специальные кильблоки



Начальник погрузки координирует весь процесс

материка, то придется прибегнуть к комбинированным, так называемым мультимодальным перевозкам с использованием наземного транспорта. Для российских яхтсменов комбинированные перевозки особенно актуальны и зачастую являются единственной возможностью транспортировки. Автомобильные яхтенные перевозки отличаются точным графиком, высокой скоростью доставки и умеренными ценами, однако и здесь есть свои нюансы: яхты длиннее 60 футов и тяжелее 40 тонн перемещать на прицепе практически нереально. Иногда обращаются к услугам относительно недорогого железнодорожного транспорта, но значительные ограничения по габаритам и проблемы с сохранностью груза отрицательно сказываются на популярности этого типа перевозок.

Как организовать транспортировку?

Итак, решение отправить яхту на новое место принято, все риски оценены, стоимость перевозки рассчитана. Очень важный этап при перемещении любого вида грузов — предварительная подготовка к транспортировке. Как хозяин судна, вы обязаны предоставить необходимые документы: копии договора купли-продажи яхты, регистрационные бумаги вроде выписки из регистра маломерных судов и квитанции об оплате налогов. Далее перевозчик оформляет фрахтовый сертификат или договор на транспортно-экспедиционное обслуживание, который определяет ваши отношения с транспортной компанией. Нелишним бывает и оформление доверенности на перевозку, которая позволит перевозчику представлять ваши интересы в таможенных или

ПЕРЕЧЕНЬ ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

Антенны — опустить

Якорь — закрепить

Аккумуляторы — отключить

Трюмные воды — слить

Тенты — снять мягкий материал и надежно закрепить остов

Шлюпка — сдуть и убрать в рундук или гараж

Бар — освободить (таможенные службы могут возражать против ввоза алкоголя)

Электроника — по возможности убрать

Кранцы и канаты — убрать и закрепить

Флаги — убрать

Холодильник/морозилка — освободить

Топливо — оставить столько, чтобы хватило до пристани

Газовые баллоны — отсоединить

Люки и иллюминаторы — задрать

Накопительный танк — опорожнить

Импеллер — (например, лаговый импеллер) извлечь и заткнуть отверстие

Ящики и рундуки — закрыть

Карантин — в Новой Зеландии и Австралии могут понадобиться медицинские справки на въезд в страну

Арка радара — демонтировать или опустить

Емкости с водой — опорожнить

Личные вещи — убрать



В случае полупогружных судов яхты заходят на палубу самостоятельно

иных органах. «Подготовить перевозку по наиболее популярным направлениям (Финляндия, Дания, Англия, Испания, Италия, Хорватия) можно очень быстро, — рассказывает Александр Морозов, директор российского представительства голландской компании Sevenstar Yacht Transport. — У специализированных перевозчиков есть все необходимое: кильблоки под конкретные модели яхт, стропы, упоры и т.д. Сообщение между этими странами весьма оживленное, и наверняка яхту привезут весьма скоро. Если требуется доставка в экзотические регионы,

то срок несколько увеличится. Процедура подготовки документов и оформления страховки не занимает много времени при условии, что все бумаги на яхту в порядке». К слову, прежде чем подписывать контракт на перевозку, обязательно внимательно ознакомьтесь с его содержанием и задайте агенту интересующие вас вопросы.

Нужно ли страховать транспортировку?

Обычная страховка корпуса покрывает только случаи, связанные с повреждениями при самостоятельном передвижении лодки по воде, поэтому вам придется приобрести отдельный полис

на перевозимый груз. Страховкой пренебрегать не стоит, поскольку существует определенная вероятность повреждения яхты при транспортировке.

При определении страховой суммы и соответствующей стоимости полиса исходите из стоимости новой яхты со всем оборудованием и затрат на перевозку. Компания Peters & May — перевозчик с огромным опытом — советует страховать судно на сумму не меньше совокупной ценности и транспортных затрат плюс 10%. Иными словами, если ваша лодка со всем оборудованием стоит €500 000, а перевозка обойдется в €60 000,

Великобритания, Испания, Франция, Бельгия, Нидерланды, Германия, Италия, Хорватия, Польша, Эстония, Латвия, Финляндия, Швеция, Тайвань, Словения, Турция, Греция, Казахстан, Украина, Белоруссия, ОАЭ, Болгария, Чехия, Дания, США, Канада, Азербайджан, Киргизия, Австрия, Швейцария, Мексика, Албания, Япония, Кипр, Португалия, Габон, Перу, Алжир, Египет, Саудовская Аравия, Израиль, Куба, Ямайка, Южная Корея, Литва, Марокко, Китай, Панама, Бразилия, Аргентина, Ирландия, Канарские острова, Тунис, Румыния, Грузия, Сирия, Мадагаскар, Южная Африка, Австралия, Индия, Новая Зеландия, Таиланд, Норвегия, Индонезия, Филиппины, Вьетнам, Шри-Ланка, Оман, Иран, Йемен, Кения, Чили, Эквадор, Колумбия, Венесуэла.

Другое _____

Для нас не существует границ. Мы доставим ваш катер или яхту практически из любой точки мира



В некоторых случаях автоприцеп приходится практически опускать на дорожное полотно



Мосты — основная проблема автоперевозок



Не стоит пренебрегать страховкой — в пути может случиться все что угодно

В чем заключается техническая подготовка яхты к транспортировке?

После решения таможенных формальностей можно перейти к практической подготовке. Если транспортируется только что построенная яхта, обо всем позаботятся специалисты верфи. Когда речь идет о лодке, бывшей в употреблении, ответственность за надлежащие приготовления целиком лежит на хозяине судна. Запросите у производителя список необходимых технических мероприятий и будьте готовы к тому, что на этом этапе вам придется потрудиться. Учтите: основные споры со страховыми компаниями возникают именно из-за того, что владельцы пренебрегают рекомендациями верфей, и это приводит к повреждениям судна во время перевозки.

Уберите все личные вещи, снимите электронные системы, бытовую технику, подвижные элементы мебели. Все это лучше перевозить отдельно, чтобы не повредить по дороге. То, что остается на лодке, должно быть надежно принайтено. Грузовое судно может попасть в шторм, поэтому закройте все двери и люки, оставив ключи у себя или у встречающего яхту в конечной точке. В бортовых системах не должно быть воды, топливные баки следует опустошить. При перевозке на автоплатформе уберите радары и антенны. Для снижения веса судна, вероятно, придется снять гребные винты и валы, а для уменьшения высоты демонтировать флайбридж. Все снятые элементы необходимо аккуратно упаковать.

то минимальное покрытие должно составить €616 000 или более.

Обсудите со своим страховым агентом маршрут и убедитесь в том, что текущая страховка продолжит действовать на новом месте. Не забудьте, что полис на морской груз не покрывает ущерб, нанесенный электронному оборудованию, скажем, VHF-рациям и стереосистемам. Если вы хотите застраховать любимую яхту от всех напастей, то страховщики наверняка заставят вас провести детальную экспертизу до и после путешествия для определения состояния лодки. Кстати, совсем не лишне застраховать и гражданскую ответственность по отношению к третьим лицам. Некоторые фирмы требуют обязательной экспертизы для всех яхт, но, например, компания Pantaenius, страхующая все перевозки Sevenstar, не настаивает на этой процедуре.

Таможня дает «добро»

Для неподготовленного человека прохождение таможни подобно прогулке по минному полю, но помощь по оформлению, как правило, уже включена в стоимость перевозки, и транспортная

компания поможет вам в разрешении возникших проблем. Важно заранее подготовить все документы согласно требованиям властей. Большинство компаний имеет в штате специалистов по таможенным вопросам. Контролирующие органы особенно ревностно отслеживают наличие бумаг, подтверждающих права собственности. Довольно часто официальные лица интересуются сроками пребывания судна в стране. Несовершенные российские законы иногда вынуждают яхтсменов покидать страну своим ходом и грузиться на суда в Финляндии.

«Яхты под российским флагом нередко отправляются на лето к берегам Средиземного моря, и оптимальной стартовой точкой для них становятся финские порты Котка и Хамина, куда легко дойти из Санкт-Петербурга и Москвы своим ходом или перевезти лодку автомобильным транспортом, — продолжает Александр Морозов. — При необходимости можно доставлять или забирать яхты прямо из порта Санкт-Петербурга, но как владельцы, так и перевозчики идут на это с меньшей охотой из-за усложненных документальных и таможенных режимов».

Участки маршрута, пролегающие по крупным городам, яхта проходит ночью в сопровождении автомобилей службы кабельных сетей



Перед автоплатформой поднимают провисающие провода

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НАЗЕМНОЙ ТРАНСПОРТИРОВКИ ЯХТЫ, €

Стоимость перевозки:	30–35 ф (спорт)	45–50 ф (спорт)
Москва — Сочи	3000	9000
Москва — Иркутск	7000	23000
Москва — Владивосток	13000	49000

Вы можете упаковать судно в термоусадочную пленку или подобрать полноразмерный чехол. Как правило, упаковка в пленку выгодна для лодок длиной до 30 футов. В этом случае она будет стоить порядка €800. А яхте больших размеров понадобится временный чехол, который обойдется в €1200. Если лодка перевозится на судне, чехол следует надевать уже на палубе.

Яхта готова, что дальше?

Если вы прибываете к месту отправки по воде, вам укажут, где пришвартоваться. Далее лодкой займется мастер по погрузке, который будет руководить крановщиками, водолазами и другими специалистами. Водолазы заведут под днище яхты мягкие стропы, кран установит ее на кильблоки, члены команды позаботятся о крепежах и растяжках. На палубе грузового судна лодку закрепляют на кильблоках с помощью лебедок и уток. После того как яхта установлена и надежно зафиксирована, укладывают кранцы и верповальные тросы.

«В случае погрузки на автоприцеп, пока яхта находится на кране, снимаются рули и винты, а

затем происходит установка на регулируемые упоры, аналогичные кильблокам, — поясняет директор транспортной компании Logex Артем Рожков. — Затем при необходимости осуществляется демонтаж верхних частей надстройки и закрепление лодки ремнями с таким расчетом, чтобы они не натерли борта при движении». Если во время погрузки вы столкнулись с какими-либо проблемами, незамедлительно сообщите об этом в транспортную компанию и сделайте соответствующие фотографии в качестве доказательства. Скорее всего, вам откажут в просьбе сопровождать яхту на борту сухогруза — такова политика судоходных компаний в отличие от автомобильных перевозчиков.

Наиболее вероятно повредить лодку во время погрузо-разгрузочных работ или в случае плохого закрепления на кильблоках. Бывало, что владельцы на могли узнать свои белоснежные яхты из-за черного налета копоти от выхлопов сухогруза. «Преимущество специализированных компаний как раз заключается в том, что они учитывают подобные нюансы и обладают штатом обученных и квалифицированных сотрудников, что сводит

вероятность коллизий к нулю, — поясняет Александр Морозов. — Конечно, вы можете найти предложения по перевозке на 10–20% дешевле и доверить свою яхту стоимостью полмиллиона евро команде старого копящего сухогруза, но позаботьтесь тогда о страховом полисе от надежной и лояльной компании, поскольку известно, что скупой платит дважды».

Яхтсмен, который однажды перевозил свою лодку из Англии в Средиземное море, дал нам интересный практический совет: «Учитывайте преобладающие на маршруте ветра и размещайте лодку у того борта, который более безопасен во время шторма».

Что происходит в пункте доставки?

Перевозчик обязан обеспечить разгрузку, поддерживать связь с владельцем или капитаном, позаботиться о том, чтобы лодку аккуратно сняли с кильблоков и убрали чехлы, а также проверить судно на предмет повреждений и проследить за ходом экспертизы, как прописано в договоре. Если вы решите руководить всем сами, не забудьте забрать кильблоки и тенты из порта, поскольку за это можно получить штраф.



Суда BigLift способны брать на борт особо крупные яхты

Каковы примерные расценки на перевозку?

Все зависит от конкретной ситуации, но ценоопределяющие факторы — это размер лодки и расстояние. Стоимость перевозки судов до 40 футов по морю рассчитывают исходя из габаритного объема судна с фиксированной ставкой за кубический метр занимаемой площади. Чем крупнее яхта, тем сложнее определяется стоимость транспортировки.

Каким образом яхты из Европы попадают в центральные регионы России и на Дальний Восток?

Яхты для черноморских заказчиков обычно прибывают в Стамбул, откуда идут уже своим ходом или на автотранспорте — прямая доставка в российские порты стоит очень дорого. «Если необходимо доставить яхту из Европы на Дальний Восток, то морем это, как правило, происходит по южному пути через Индийский океан

и японские или корейские порты», — говорит Александр Морозов. Известен экзотический случай, когда 80-футовую лодку на атомном ледоколе доставили в устье Енисея, откуда владелец своим ходом поднялся по реке до Красноярска. Такие варианты «влетают в копеечку». «Если судно не превышает в длину 60 футов, то проще и легче доставить его автомобильным транспортом, — объясняет Артем Рожков. — Буквально недавно мы успешно выполнили перевозку 46-футовой моторной яхты на автоприцепе по маршруту Москва — Владивосток, при этом весь путь занял всего три недели». Если вы живете вдалеке от Европейской части России, то разумно будет продумать все возможности транспортировки еще до покупки судна и выбрать «легко перевозимую» модель.

Какие ограничения действуют при перевозке яхты автотранспортом?

Основное требование на дорогах общего

пользования — высота не должна превышать 5 м, иначе вам понадобится делать проект перевозки и детально выверять маршрут. В принципе ответственность за возможность транспортировки по согласованному маршруту лежит на государственных органах, выдавших разрешение на проектную перевозку. «Бывали ситуации, когда Росавтодор не обладал полными сведениями по маршруту, и приходилось, например, объезжать узкие ворота на российско-казахстанской границе по полю, что требовало дополнительных согласований, — делится опытом Артем Рожков. — Приятно, что в случае накладок государственные органы охотно идут на диалог и помогают найти пути решения проблемы. Если вы понимаете, что новую лодку предстоит везти по суше на значительное расстояние, разумнее еще до ее приобретения получить ответ о возможности транспортировки. Вероятно, вам придется отказаться от 60-футовой яхты с флайбриджем в пользу 45-футовой



При перевозке яхт на главной палубе не требуется демонтаж мачт и антенн



Погрузка яхты на автоприцеп — очень ответственный момент



Авиаперевозки — накладный вариант с массой ограничений

спортивной лодки, зато у вас будут гарантии того, что судно в целости и сохранности прибудет к вашей пристани».

Насколько сложно получить разрешение на перевозку яхты по России?

«Сейчас с этим нет никаких проблем, и все происходит вполне цивилизованно. Единственное, процесс может несколько затянуться по срокам, — поясняет Артем. — Государственные структуры обычно не стараются усложнить жизнь, скорее всеми силами стараются снять с себя ответственность».

Дорого ли обходится сопровождение машин ГИБДД при проектных перевозках?

Такие услуги могут вылиться в приличную сумму. По правилам, когда яхта въезжает в новую область, ее сопровождение передается местным службам. Все понимают, что это не очень удобно и с точки зрения логистики, и с точки зрения

административной работы, ведь количество писем и необходимых бумаг многократно возрастает. Гораздо эффективнее по всему маршруту ехать с одним экипажем сопровождения.

Существуют ли ограничения по крутизне спусков и подъемов?

Если ширины дороги достаточно, то дальше все зависит от мощности тягача. В России сложных мест не очень много, а вот, например, в Норвегии яхту ждет крутой и извилистый путь, дорожные условия в этой стране весьма непростые, особенно зимой. Да и летом с тягачом мощностью менее 500 л.с. там делать нечего.

Какие неприятности подстерегают владельца при транспортировке на автоприцепе?

Если перевозчик плохо подготовит маршрут, есть риск, что транспортировка затянется. Не забудьте

о мостах и падениях с крана. Бывает, рвутся крепежные ремни и яхта на скорости улетает с фуры в кювет. Естественно, все это происходит нечасто, но пренебрегать страховкой не стоит. Отечественные страховые компании охотно страхуют подобные риски и выплачивают компенсации при наступлении страховых случаев. Между прочим, услуга оказывается на вполне цивилизованном уровне. Подведем итоги: если вам действительно хочется сменить окружение и климат или привезти на родной водоем заморскую красавицу, вариантов сделать это более чем достаточно. От вас потребуется лишь определенная сумма денег и подпись в договоре на транспортировку. Очевидно, что относиться к такой затее легкомысленно не стоит и тем более необоснованно экономить на каждом этапе. Ведь вы отправляете свою любимую игрушку в долгое и опасное путешествие, которое должно завершиться без происшествий.

Путь через самый большой континент не всегда лежит по хорошим дорогам





Dorset Urchins
на пристани Dolphin в Пуле

ТРАНСПОРТНЫЙ КОЛЛАПС

Хотите путешествовать по теплым морям, наслаждаясь солнцем? Для этого предстоит перевезти яхту, к примеру, на Средиземноморье. Главное — убедитесь, что лодка готова к длительной транспортировке. Текст Питер Анжели



Dorset Urchins на якорной стоянке у острова Скорпиос

Из-за отвратительной погоды мы уже в третий раз за этот месяц застряли на юго-западном побережье Англии без каких-либо шансов на возвращение домой, в порт города Пул. При покупке Fairline Squadron 58 я никак не рассчитывал на «бонусы» в виде шквального ветра и высоких волн. Мне лишь хотелось спокойно проводить время на воде в кругу семьи. Так где же эти солнечные дни, завтраки на флайбридже и утреннее купание на живописной якорной стоянке?

За десять лет владения яхтой мы пресытились туманами, шквальным ветром и постоянными дождями в районе Ла-Манша и пришли к единому мнению, что с Северной Европой пора завязывать. Сидя в каюте в ожидании погоды, я прочитал сотни иллюстрированных журналов, в которых расписывались прелести яхтенных круизов



Кран поднимает лодку на палубу



Надежно закрепленная яхта готова к переезду в Грецию

по гаваням Средиземного моря. И вот я решил на этот шаг: мы перевозим *Dorset Urchins* на Средиземку.

На первом этапе важно было определиться, какая страна наилучшим образом отвечает нашим запросам. Поначалу меня манила Испания, и в частности Балеарские острова, однако перспективы слиться с толпами туристов и неясная ситуация с местными налогами на ввозимые яхты вынудили нас искать альтернативу. Лазурный Берег притягивал ровно настолько, насколько и отталкивал: во Франции та же проблема, что и в Испании, — перенаселенность. К тому же я был наслышан о трудностях с наличием стояночных мест и их высокой стоимости.

За десять лет владения яхтой мы пресытились туманами, шквальным ветром и постоянными дождями

Методом исключения мы пришли к двум вариантам: Хорватия и Греция. После длительных размышлений выбор пал на Грецию — импортировал расслабленный образ жизни на Ионических островах, нравилось радушие местного населения.

Нам хотелось совершать недолгие морские прогулки, не привлекая к себе излишнего внимания, и Греция подходила для этого лучше, чем гипероживленные точки Средиземноморского побережья. Рассматривая карты, мы решили в итоге остановиться на Лефкаде. Тихое и чистое море, прекрасные пляжи, большое количество островов поблизости — после дождливой Великобритании о таком можно было только мечтать.

Менее чем за неделю нам удалось найти подходящую стоянку для *Dorset Urchins*, оставалось лишь разобраться с логистикой и подготовить необходимые документы для



Во время транспортировки в двигатели попала вода



Дизели после капремонта

За доставку лодки в Грецию нам предстояло выложить €30 000

перевозки. На первый взгляд кажется все довольно просто, не так ли?

Как доставить лодку из гавани Пула на остров Лефкада? Либо идти в Грецию своим ходом, либо начинать эпопею с транспортировкой лодки на грузовом судне. Мы подсчитали расходы в обоих случаях и пришли к выводу, что стоимость топлива, временные потери и износ яхтенного оборудования за 2000-мильный переход не идут ни в какое сравнение с затратами на транспортировку. Проанализировав цены на услуги, мы остановились на двух компаниях — Sevenstar Yacht Transport и Peters & May. Обе запросили примерно одну и ту же сумму, однако мы выбрали Sevenstar, поскольку до того уже имели положительный опыт общения с ними. За доставку лодки в Грецию нам предстояло выложить €30 000, однако, предвкушая прелести яхтенных путешествий по Элладе, мы легко расстались с деньгами.

Учитывая погодные условия, путешествие *Dorset Urchins* из Саутгемптона в Афины было запланировано на начало сентября, и времени на подготовку документов оставалось в обрез. Нужно было собрать все бумаги, относящиеся к лодке, включая договор купли-продажи, подтверждение налоговых выплат, регистрационные документы, договор на транспортировку, страховые полисы (отдельно на перевозку и на новый регион плавания), а также сертификат с верфи. Все перечисленные бумаги потребуются при ввозе яхты в Грецию, впрочем, как и в другие средиземноморские страны. Важный нюанс: мы приобрели дополнительный страховой полис на случай, если с *Dorset Urchins* что-то произойдет при перевозке. Разумеется, лодка была соответствующим образом подготовлена: мы опорожнили цистерны с водой, сожгли большую часть топлива, почистили гальюны и сливной танк, надежно привязали все, что могло сместиться или опрокинуться при транспортировке. Кроме того, мы решили заранее произвести сервисное обслуживание двигателей яхты и тендера, чтобы не заниматься этим по прибытии в Грецию.

Грузовое судно из Норвегии пришло с опозданием на неделю из-за плохой погоды. Нам сообщили дату и время погрузки, когда наша яхта должна быть доставлена в Саутгемптон. Переход из Пула начался при сильном ветре, проливном дожде и отвратительной видимости, что еще раз укрепило наше намерение совершить переезд.

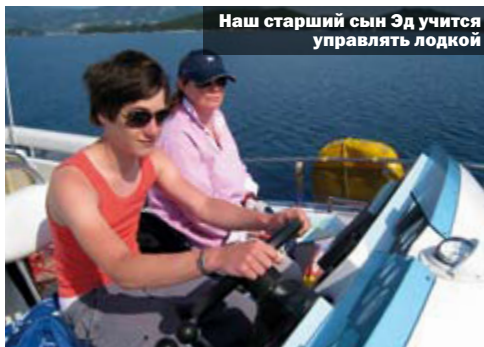
Мы прибыли в порт с 40-минутным опозданием — пришлось идти всего на двенадцати узлах вместо привычных двадцати двух. Яхта пришвартовалась у борта сухогруза, тут же с крана были спущены стропы. Чтобы правильно их завести, под воду опустился водолаз. Через полчаса наша лодка в целости и сохранности стояла на палубных подставках, надежно закрепленная прочными растяжками.



Теперь мы наслаждаемся морскими прогулками в теплом климате



Пляж на северо-восточном побережье Лефкады



Наш старший сын Эд учится управлять лодкой



Dorset Urchins в Порто Спилиа на Маганисси



Дети загорают по пути
на Итаку

Планировалось, что путешествие продлится десять дней, однако плохая погода и греческая таможня сделали свое черное дело. Судно прибыло в порт Лавриона почти через три недели. К счастью, тамошние транспортные агенты смогли достаточно быстро спустить яхту на воду и за дополнительные €3000 подыскали ей место для временной стоянки.

Именно с этого момента все пошло наперекосяк: мы наняли профессионального

капитана, чтобы тот перегнал лодку из Афин на остров Лефкада. Маршрут пролегал через Коринфский канал в Ионическое море. Спустя 20 минут после выхода из гавани противный писк и мигание красной лампочки на передней панели известили о перегреве правого двигателя. Капитан на одном работающем моторе вернулся в Пирей, чтобы оценить масштабы повреждений.

Последующие десять дней механики из греческого отделения Volvo, два инспектора из страховых компаний и мои знакомые техники, прибывшие из Пула, осматривали *Dorset Urchins*. В итоге специалисты пришли к заключению: вероятно, во время качки морская вода, оставшаяся в системе выхлопа, попала в двигатель, в результате чего при запуске заклинило поршни. В это было сложно поверить, но мечты о солнце теперь походили на полуночный кошмар.

VELERO
TRANSPORT

ЯХТ-транспорт - это искусство

Агент Sevenstar Yacht Transport B.V. в России - Velero Transport Ltd.

С.-Петербург, Набережная Мартынова 92, бизнес центр "Морской Яхт Клуб", оф. 3-4

Тел: +7 (812) 446 6559 +7 (495) 225 44 50 Моб: +7 (921) 90 99 333

www.sevenstar.ru

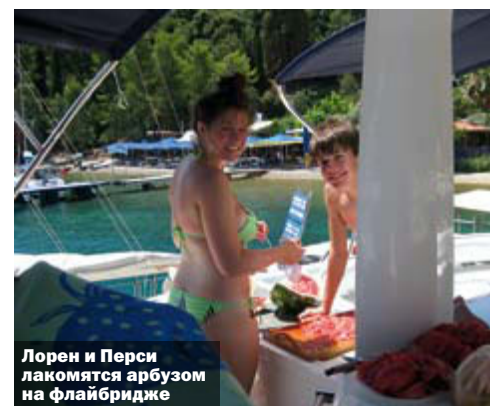
www.yacht-transport.ru



Dorset Urchins
в бухте Трангил



Перси прыгает с трапа
на Лефкаде



Лорен и Перси
лакомятся арбузом
на флайбридже



Питер любит водные игрушки



Семейный обед в
Василики на юге
Лефкады

Мы сочли, что сделали все правильно, но одна небольшая ошибка принесла столько проблем!

Лодку подняли в сухой док в Пирее, где она провела три месяца. Оба двигателя были демонтированы и отправлены в афинский сервисный центр Volvo для детальной проверки, причем правый дизель, очевидно, нуждался в капремонте. Затем мне прислали счет на €65 000, и после его оплаты яхта вновь вернулась на воду.

Безусловно, подобные предприятия редко проходят без сучка и задоринки, что наглядно иллюстрирует наш пример, но главные неприятности ждали нас впереди. Оказалось, что ни обычная яхтенная страховка, ни специальный транзитный полис не покрывают наши расходы. В крохотном пункте длинного и подробного страхового контракта оговаривалось, что судно должно быть подготовлено к транспортировке надлежащим образом, согласно инструкциям производителя. Мы сочли, что сделали все правильно, даже воспользовались услугами профильной компании в Пуле, но одна небольшая ошибка принесла столько проблем!

В момент доставки *Dorset Urchins* в Саутгемптон, где яхту поднимали на сухогруз, я выступал в роли капитана и был обязан лично убедиться в том, что выполнены все подготовительные мероприятия. Естественно, мне нужно было «продуть» глушители на холостых оборотах, когда лодку уже подняли из воды, чего я не сделал, и с точки зрения страховки была допущена халатность. Прежде я понятия не имел, что такое продувка выхлопной системы, но это не оправдывает меня с позиций закона. Я чувствовал себя словно человек, обвиненный в преступлении, которого не совершал. Адвокат счел, что риск проиграть дело в суде составляет 50%, и мы приняли благоразумное, хотя и болезненное решение отозвать иск, смириться и просто пополнить этой историей копилку дорогостоящего капитанского опыта.

Мы добрались до Лефкады к Пасхе, и как только увидели свою яхту, покачивающуюся на волнах в гавани, тут же забыли о стрессе, который испытывали все шесть месяцев. Красота Ионических островов не оставляла никаких шансов негативным эмоциям. Чистейшие воды, фантастические пляжи, мягкий климат, деревенки, в которых, казалось, застыло время, подтверждали правильность нашего выбора. Лефкада находится между Кефалинией и Корфу и, вероятно, является наименее популярным из крупных греческих островов. Лефкада связана с материком небольшим разводным мостом, позволяющим беспрепятственно добираться сюда в любое время. Ближайший аэропорт расположен в Превезе, куда можно без труда долететь из Афин рейсом какой-нибудь местной авиакомпании. Из Превезы до гавани, кстати, одной из самых современных и хорошо оборудованных во всей Европе, вы доедете на такси за 20 минут.

Для начала мы арендовали машину, чтобы осмотреть окрестности, изучить западную часть острова, где не так много якорных стоянок, зато самые лучшие пляжи, которые мы когда-либо видели, включая Карибы! Затем мы запустили двигатели и по воде отправились к ближайшим островам — в радиусе 30 миль от гавани нашлось великое множество живописнейших стоянок. Внутренняя акватория Ионического моря защищена от непогоды материком и островами, поэтому здесь почти всегда солнце, а спокойное море радует отсутствием приливов — настоящий рай для любителей моторных яхт.

Если вы подумываете о том, чтобы переправить любимую яхту в теплые края, не поленитесь собрать о месте назначения максимум информации, лучше даже съездить туда и увидеть все своими глазами. И стоит ли напоминать о том, сколько внимания необходимо уделить вопросам транспортировки?

Суперяхты

Журнал о моторных яхтах длиной более 80 футов

МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ

Неповторимая Arcadia задает
новые стандарты **88**



Новичок на арене

Monte Carlo Yachts представляет
свою первую яхту **84**

Ferretti Altura 840

Пример удачной акселерации
в успешном модельном ряду **94**

Откровения шкипера

Кошмары чартерного капитана —
опасайтесь подмены гостей **87**



ISA 136, 2007

Asking price € 10,800,000
Charters from € 120,000 p/week – West Med
Central Agents for Charter, also for Sale

FOR SALE & CHARTER



AZIMUT 116, 2004

Asking price € 6,750,000
Charters from € 72,000 p/week – East/West Med
Central Agents for Sale & Charter

FOR SALE & CHARTER



AKHIR 135, 2009

Asking price € 14,750,000
Joint Central Agents for Sale

FOR SALE



TECNOMARINE 37M, 1998/2005

Charters from € 70,000 p/week - Aegean
Central Agents for Charter

FOR CHARTER



ALFAMARINE 78, 2007

Asking price € 2,950,000
Charters from € 32,000 p/week – West Med
Central Agents for Sale & Charter

FOR SALE & CHARTER



BAIA ATLANTICA 78, 2005

Asking price € 1,950,000 – VAT paid
Central Agents for Sale

FOR SALE

**THE WORLD'S ONLY EXPERT IN TOP OF THE RANGE 20-45M PERFORMANCE AND SEMI CUSTOM LUXURY YACHTS
IMPRESSIONS FLEET FOR SALE & CHARTER WITH OVER 100 YACHTS LISTED DIRECTLY**

OCEANSTYLE



LONDON +44 20 7766 4299
london@osyachting.com

MONACO +377 97 97 83 10
monaco@osyachting.com

MIAMI +1 305 672 9400
miami@osyachting.com

ATHENS +30 6932 408 285
athens@osyachting.com

PALMA +34 672 070 005
palma@osyachting.com

MUMBAI +91 22 6639 1900
mumbai@osyachting.com

BROKERAGE | CHARTER | NEW CONSTRUCTION | YACHT MANAGEMENT

OSYACHTING.COM



В создании яхты участвовало ателье Zuccon International



Такой салон легко спутать с президентским номером отеля

CUSTOM LINE 124

Новое поколение CL с фальшбортами-балконами

Инженеры и дизайнеры Custom Line трудились над дизайном этой 124-футовой суперяхты длительное время, в итоге публике представили броское и запоминающееся внешне судно с задиристо вздернутым носом и низким профилем в духе прежних работ ателье Zuccon. Приметная черта новинки — откидные фальшборты, которые превращаются в балконы и позволяют наслаждаться из салона видами заходящего солнца.

Каюта владельца с шикарным санузлом и отдельной гардеробной расположена на главной палубе ближе к баку. Четыре гостевые каюты, две из них

имеют статус VIP, разместили на нижней палубе, причем каждый VIP имеет свой санузел. Для обеспечения комфорта на борту инженеры верфи оборудовали яхту четырьмя стабилизаторами качки. В качестве привода используются прямые валы, которые приводятся в движение парой двигателей MTU 4000-й серии. При средней загрузке и водоизмещении порядка 180 тонн судно разгоняется до 27 узлов с моторами по 3510 л.с. и до 25 узлов с 3184-сильными агрегатами. Запас хода на 22 узлах составляет около 400 миль.

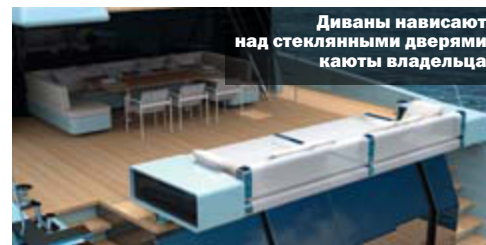
Длина 124 ф (37,79 м) **Каюты** 5+4 **Двигатели** 2×MTU 3184 или 3510 л.с. **Максимальная скорость** 27 узлов **Стоимость** в Европе от €14 500 000



Водоизмещающий корпус 26М позволяет идти на крейсерской скорости 12 узлов



Обеденная зона на баке



Диваны нависают над стеклянными дверями каюты владельца

WALLYSHIP 26M

Экстравагантные итальянцы не перестают удивлять

Чем-то новое итальянское 84-футовое судно отдаленно напоминает нашумевший проект WHY 58, хотя, конечно, выглядит оно гораздо менее футуристично. Это «нормальная» суперяхта привычных очертаний, несмотря на то, что использованные здесь дизайнерские решения можно назвать радикальными.

Wallyship 26M заметно шире любой лодки такой же длины, что позволило сделать палубы просторными и рационально организовать пространство. Перед проектировщиками была поставлена задача построить яхту для расслабленного отдыха, с чем они справились на все сто процентов.

Конструкторы предлагают на выбор два варианта планировки нижней палубы — с тремя или четырьмя каютами. В первом случае огромная каюта владельца во всю ширину судна выходит на купальную платформу, и это смотрится весьма оригинально.

Камбуз и жилая зона экипажа располагаются в носовой части корпуса.

Что касается ходовых характеристик Wallyship, то яхта водоизмещением 90 тонн оснащена парой не очень мощных для такого судна двигателей Caterpillar C12, которые приводят в движение валы, находящиеся под защитой скегов. На скорости 12 узлов лодка, по заявлению производителей, обладает запасом хода 2000 миль, а если замедлиться до девяти узлов, это значение удваивается.

Небольшие двигатели и глубокий водоизмещающий корпус позволили разместить моторный отсек ниже гостевых кают. Поскольку купальная платформа служит личной террасой владельца, тендер там, естественно, неуместен, поэтому гараж для вспомогательной лодки расположили по правому борту, почти посередине корпуса. Туда войдет шестиметровый катер RIB и скромных размеров шлюпка, но, даже принимая во внимание приличную ширину судна, возникает вопрос по поводу практичности данной конструкции.

По словам представителей Wally, на первый экземпляр 26M уже нашелся покупатель и заложенная в Анконе яхта будет спущена на воду в 2011 году.

Длина 84 ф (26,65 м) **Каюты** 3/4+2 **Двигатели** 2×Caterpillar C12 по 1300 л.с. **Максимальная скорость** 12 узлов **Стоимость** в Европе от €4 500 000

Сильные гены

Monte Carlo Yachts, новичок на яхтенном рынке, имеет «богатых родителей» — Beneteau. Мы уверены, что у дебютного проекта МСУ 76 есть все шансы серьезно потеснить конкурентов. Текст Хьюго Андреа



Запуск и раскрутка нового бренда суперяхт на пике финансового кризиса в индустрии требует определенной смелости, поэтому отдадим должное мужеству верфи Monte Carlo Yachts. В отличие от многих «мелкосерийных» компаний МСУ собирается составить серьезную конкуренцию таким монстрам, как Fairline, Princess и Azimut. В первую очередь это касается качества и количества лодок, причем цены на большие яхты будут полностью соответствовать статусу. Разумеется, в офисе МСУ прекрасно понимают, что привлечь клиентов типовыми проектами вряд ли получится — эта ниша на рынке уже занята, и попасть в нее практически невозможно. Путь к успеху, по мнению руководства Monte Carlo Yachts, заключается в создании продвинутых и функциональных судов, которые будут значительно отличаться от всего, к чему уже привыкли избалованные выбором покупатели.

Пусть лейбл Monte Carlo Yachts еще не приобрел известности, важно то, что его родители из Beneteau способны обеспечить своему детищу светлое будущее и

оказать поддержку, о которой другие верфи могут лишь мечтать. Не стоит упускать из вида, что во главе МСУ стоит небезызвестная Карла Демариа — женщина, в прошлом с успехом руководившая верфью Atlantis. Она является подругой «первой леди» группы Beneteau Аннетты Ру. В яхтенном бизнесе эти дамы составляют самую влиятельную женскую команду — им всегда удается достигать поставленных целей.

Рыночный дебют Monte Carlo Yachts вот-вот состоится — работа над первым корпусом яхты МСУ 76 уже практически завершена, и вскоре мы воочию увидим эту лодку. Итак, что же в ней необычного? Прежде всего стоит упомянуть слова Карлы Демариа, адресованные пяти конкурирующим верфям: «Оценивая результаты последних лет, я чувствую, что лодки некоторых компаний постепенно утрачивают функциональность, поэтому хочу вернуться к традициям, возратить истинные ценности яхтенного мира. Мы собираемся создавать суда для настоящих яхтсменов — людей, которые не только хвастаются ими, но и ходят на них в море». На рассмотрение Карле было предложено пять проектов будущего судна, ее заинтересовала разработка



Обеденная зона: гости наслаждаются свежим воздухом, при этом оставаясь под крышей

В офисе МСУ прекрасно понимают, что привлечь клиентов типовыми проектами вряд ли получится

итальянского ателье Nuvolari-Lenard: «Сразу привлекло внимание то, что Nuvolari представили эскизы раньше всех, поскольку в компании давно вынашивали идеи создания яхты и лишь искали людей, готовых воплотить их в жизнь». Инженерные расчеты взяли на себя конструкторы словенского бюро Seaway.

В результате сотрудничества получилось потрясающее судно, при постройке которого ориентировались, по словам Карлы, прежде всего на «элегантность, комфорт и функциональность» в сочетании с последними техническими достижениями. В Monte Carlo Yachts было принято решение дебютировать на рынке с яхтой, имеющей особо прочный корпус, выполненный по технологии вакуумной инфузии. В конструкции использованы дополнительные продольные ребра жесткости и кевларовые усилители в самых нагруженных частях корпуса. По этой причине отпала необходимость в горизонтальных стрингерах, что позволило расположить основание нижней палубы ближе к днищу и сделать высокие потолки в каютах — инженерам даже не пришлось поднимать главную палубу. Преимущества такого решения — ровный профиль верхней палубы,

просторный моторный отсек, в котором можно работать в полный рост, высокие фальшборты, защищающие боковые проходы на бак, где ваши гости могут отдохнуть или отобедать, скрывшись от посторонних глаз. Оригинальный элемент дизайна носовой палубы — португальский мостик позволяет без страха перемещаться по яхте, можно отказаться от традиционно высоких релингов без ущерба безопасности.

По сравнению с конкурентами, флайбридж у МСУ 76 совсем небольшой, но Карла объясняет это тем, что по задумке дизайнеров основная зона отдыха расположена на баке. Скромный флайбридж призван снизить вес судна, опустить центр тяжести и придать очертаниям более спортивный вид. Легкий навес из углеродного волокна не только создает защищенную от солнца площадку на флайбридже — в него вмонтированы солнечные панели, которые заряжают аккумуляторы, позволяя реже запускать генератор на якорных стоянках. Еще одно «экологичное» решение состоит в том, что в сливном танке канализационной системы культивируются особые бактерии, перерабатывающие отходы в безопасную для окружающей среды субстанцию.

Стойки из стали и тонированного стекла на кокпите обеспечивают надстройке надежную опору и не ухудшают обзор. Дизайнеры отошли от стандартной схемы размещения мебели в салоне и спланировали обеденную зону с учетом возможности приема пищи под навесом на свежем воздухе. Планировку нижней палубы владельцы могут выбирать исходя из личных потребностей. Три или четыре каюты



Панели из тонированного стекла защищают кокпит, не ухудшая обзор

На навесе из углеродного волокна смонтированы фотоэлементы для подзарядки аккумуляторов

Гидравлическая платформа для купания похожа на маленький пляж

К зоне отдыха на баке ведет португальский мостик

отделаны кожей и панелями из ценных пород дерева. Как и полагается, во всех каютах есть отдельные санузлы, причем изюминка трехкомнатной планировки — просторная ванная владельца.

Новая яхта приводится в движение парой дизелей MAN (1200 или 1400 л.с.) и rod-приводами производства компании ZF конструктивно аналогичными системе Zeus CMD. При наличии джойстика процедура швартовки максимально упрощена, а транцевые плиты обеспечивают легкое управление судном, способным разогнаться до 31 узла.

Для тех, кому флайбридж на MCY 76 придется не по нраву, верфь предлагает версию с жесткой крышей надстройки. Если продажи яхты будут успешными, линейка компании заметно расширится — появятся модели 62, 68 и 86 футов длиной. Принимая во внимание современные экологические требования, Monte Carlo Yachts планирует опционально ставить гибридные силовые установки. На сегодняшний день компания готова производить до 20 яхт в год, и у нас есть ощущение, что Карла Демария на этом не остановится. Яхтенный бизнес, без сомнения, дело рискованное и требует колоссальных вложений, но игра стоит свеч!



Апартаменты владельца в четырехкаютной планировке

ХАРАКТЕРИСТИКИ И ПЛАНИРОВКА MCY 76



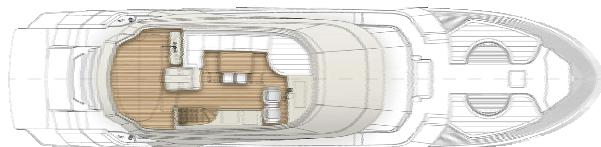
Нижняя палуба 1 Четырехкаютный вариант с дополнительной гостевой каютой



Нижняя палуба 2 Трехкаютный вариант с большой каютой владельца



Основная палуба

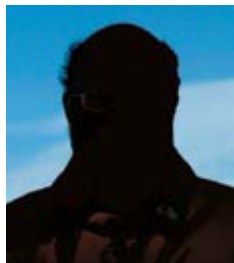


Флайбридж. Во время переходов тендер хранится наверху

Длина	75 ф (23,05 м)
Ширина	21 ф (6,65 м)
Осадка	5 ф (1,65 м)
Водоизмещение	46 т
Двигатели	2× MAN V8 1200 или 1400 л.с.
Запас топлива	4000 л
Запас воды	1000 л
Максимальная скорость	31 узел
Стоимость	не объявлена

Работа над ошибкой

Наш постоянный автор о том, как из-за небольшой путаницы капитан чартерной яхты может потерять репутацию



Капитан Крюк

Бывает, даже продуманные до мелочей планы идут наперекосяк. Во время чартерных путешествий подобное не редкость. Несмотря на старания команды идеально подготовить лодку к прибытию гостей,

случаются поистине катастрофические промахи. Особое место в моей памяти занимает эпизод двадцатилетней давности, забыть который и по сей день невозможно.

Мы только что завершили четыре недельных чартера, и команда была утомлена до предела. Все гости оказались чрезвычайно требовательными к обслуживанию и каждую ночь устраивали шумные вечеринки — последствия нам приходилось ежедневно устранять. К счастью, в конце очень длинного тоннеля забрезжил свет — оставалась последняя неделя тяжелого труда, прежде чем мы сможем основательно отдохнуть и расслабиться.

Предыдущая группа сошла на берег рано утром, и до следующего заезда было несколько часов на приведение яхты в порядок. В пять вечера раздался телефонный звонок. Я подумал, что гости вот-вот придут, и приготовился к худшему, ведь на судне была еще уйма подготовительной работы. Напротив, нам неожиданно-негаданно повезло: отдыхающие решили провести вечер на берегу, чтобы отметить начало путешествия с друзьями, и интересовались, сможем ли мы забрать их с пристани чуть позже. Я был несказанно рад и за три-четыре внезапно образовавшихся часа рассчитывал закончить уборку. Теплилась надежда, что клиенты по прибытии сразу отправятся по каютам, не поспеившись на чаевые.

Туристы хотели, чтобы мы поскорее забрали их багаж, поэтому я объяснил, как добраться до нашего причального места на пристани, и отправил туда матроса перевезти сумки. Я решил, что когда гости нагуляются, мы доставим их на борт на нашем тендере.

Я объявил приятную новость подчиненным и, приободрившись, вернулся к работе. Повторный звонок раздался уже после полуночи. Судя по сбивчивой речи и хохоту на заднем плане, наши клиенты не теряли времени даром и успели действительно неплохо развлечься. Разбудив матроса, я отправил его на тендере на берег, а сам с остальными членами экипажа старательно отгонял сон, пытаюсь выглядеть бодрым

и гостеприимным. Согласитесь, после напряженного рабочего дня это легче сказать, чем сделать.

Спустя четверть часа тендер пришвартовался у борта. Из темноты на палубу вывалились полдюжины сильно качающихся человек, от которых разлило алкоголем. К моей радости, туристы отказались от экскурсии по яхте и от рюмочки на ночь, изъявив желание немедленно отправиться спать. Естественно, утром повсеместно раздавались жалобы на головную боль, но это было только начало. Девушки принялись распаковывать сумки и сперва решили, что баулы неправильно разнесли по каютам, так как никто не мог найти своих вещей. Все утро по лодке бродили понурые неряшливо одетые мужчины и женщины, которые заглядывали во все каюты в поисках собственного багажа.

Чем дольше это продолжалось, тем более тревожно становилось на душе. В какой-то момент меня осенила ужасная догадка. Заподозрив неладное, я отыскал руководителя группы и максимально тактичным тоном задал банальный вопрос: «Прошу прощения, но не могли бы вы представиться и сообщить мне название яхты, которую вы взяли в чартер?» Ответ полностью подтвердил мои опасения — это была не наша группа! Каким-то непостижимым образом на борт попали совершенно посторонние люди, и никто понятия не имел, где теперь наши клиенты.

Пока я размышлял, как выходить из неприятной ситуации, зазвонил телефон. Это был капитан яхты, швартовавшей неподалеку от нас. Борясь с приступами смеха, тот предложил обменять мою похмельную группу на шесть не менее хмельных туристов, стоявших на палубе его судна. Повезло, что

эти ребята очень сильно хотели воссоединиться со своим багажом и совершенно не расстроились из-за происшедшего, считая инцидент веселым стартом летнего отпуска.

Позже выяснилось, что обе группы отправились в чартер, познакомились еще в самолете и решили вместе отметить начало путешествия в портовом городке. Изрядно нагрузившись в лучшем местном ресторане, отпускники в темноте перепутали яхты, стоявшие по соседству. По чистой случайности вторая группа прибыла на причал пятью минутами раньше, и наш матрос доставил их к нам на борт.

Трудно сказать, кто оказался в большем замешательстве — команда или отдыхающие. Добавлю лишь, что наши настоящие клиенты после заселения на яхту наотрез отказались от каких-либо вечеринок на берегу. А мы взяли за правило проверять имена пассажиров, в какое бы время суток они ни прибывали на лодку. *МВУ*

На палубу вывалились шесть человек, от которых сильно разлило алкоголем



Суперяхты



СТЕКЛЯННЫЙ ДОМ



Пройти мимо Arcadia 85 и не обратить на эту яхту внимание невозможно. Со стапеля готовится сойти уже третий корпус, поэтому сейчас самое время познакомиться с лодкой поближе. Текст Алан Харпер

Суперяхты

Наш «Боинг-737» еще катился по взлетно-посадочной полосе к пассажирским терминалам аэропорта Генуи, а мы уже, пробежав глазами лес мачт ближайшей марины, без труда отыскали запоминающийся силуэт Arcadia 85. Ее прямые линии и сглаженные углы оживляют в памяти традиции архитектурного стиля Bauhaus, однако эффектная внешность в этом случае сочетается с потрясающей функциональностью, чем, к величайшему сожалению, могут похвастаться очень немногие современные яхты.

Надстройка занимает практически всю площадь основной палубы, и, надо думать, с местом в салоне проблем не будет. Arcadia 85 выглядит солиднее одноклассников за счет более широкого корпуса: 7,15 м против 5,84 м, к примеру, у популярной Aicon 82. Конструкторы отказались от флайбриджа — пост управления вынесен в носовую часть надстройки насколько это возможно, чтобы не занимать пространство в центре салона. С рабочего места рулевого удобно контролировать яхту, к тому же отсюда открывается прекрасный панорамный вид. Рядом расположен небольшой столик, за которым стоящий у штурвала может перекусить, если в пути возникнет такая необходимость.

Надстройка Arcadia 85 практически полностью прозрачна, но свет попадает внутрь не через обычные панорамные иллюминаторы, а сквозь современные сэндвич-панели Schüco, состоящие из комбинации разных типов стекла, защищающей от ультрафиолета пленки и заполненные инертным газом аргоном. По утверждению производителя,



Нечасто увидишь на суперяхте огромный штурвал в духе тех, что стоят на парусниках



Конструкторы уверяют, что даже в жару стеклянный салон не превратится в парник

Arcadia 85 выглядит солиднее одноклассников за счет более широкого корпуса



**Огромный по площади
кокапит защищен
крышей надстройки**

теплоизолирующие свойства такого «бутерброда» аналогичны свойствам 20-сантиметрового слоя бетона. Если вас беспокоит слишком яркое солнце или вы хотите укрыться от любопытных глаз, то можете опустить жалюзи, закрывающие стены и потолок, и тут же окажетесь словно в белом коконе.

Интерьеры Arcadia 85 выдержаны в стиле Bauhaus: нержавеющая сталь, элементы остекления и кожаная мебель (она, кстати, никак не закреплена на палубе) подчеркивают богатство фактуры черного дерева и мрамора. Переборки отделаны покрытыми дубовым шпоном панелями толщиной 5 см. Дизайн помещений создавался в тесном сотрудничестве с одной из старейших мебельных фабрик Италии Poltrona Frau, поэтому на шкафах, стульях и столах красуются логотипы Cappellini и Cassina.

Отсутствие флайбриджа с лихвой компенсирует циклопических размеров кокпит, занимающий треть корпуса. В нем поместились обеденный стол и несколько кофейных столиков, широкие диваны и кушетки. С крыши надстройки можно опустить тканевые экраны, которые не позволят посторонним узнать, какое вино вы предпочитаете пить за ужином.

Салон изначально показался нам не очень большим, однако, осмотревшись, мы изменили мнение. Ближе к носовой части салона расположена еще одна обеденная зона и действительно просторный камбуз. В одном из вариантов планировки предполагается пожертвовать размером камбуза в пользу дополнительного санузла в салоне, еще можно добавить пятую каюту на нижней палубе. На наш взгляд, четырехкаютная схема является наиболее оптимальным решением. Каютка владельца воистину великолепна, особенно если принять во внимание ее габариты и размеры ванной комнаты. При немалой высоте потолка (1,93 м) это помещение больше похоже на номер люкс в дорогом отеле, чем на яхтенную каюту. Гостиные и VIP-апартаменты имеют те же преимущества.

В носовой части яхты есть пара помещений для экипажа, куда можно попасть через отдельный люк, скрытый под лежаком на баке. На крыше надстройки установлены фотогальванические элементы для подзарядки аккумуляторов и обеспечения бортового питания во время якорных стоянок. Верфь не акцентирует внимание на экологических аспектах мореплавания, однако разработчики постарались сделать все возможное, чтобы в гавани вам не пришлось лишний раз запускать генератор.



**Обеденная зона
со столом
на восемь персон**

**Проблем с местом
для отдыха здесь
не будет**



Суперяхты

По словам инженеров, в ясный день солнечные батареи вкупе с двумя генераторами на 20 кВт (входят в базовую комплектацию) смогут обеспечить энергией все бортовые телевизоры, холодильники, вентиляторы кондиционеров и часть осветительных приборов. Вынашиваются планы постройки гибридной версии яхты, однако в Arcadia считают, что реализация такого проекта с высоким качеством невозможна по техническим причинам — современные «зеленые» технологии еще недостаточно развиты. К тому же «озеленение» проекта будет стоить около полумиллиона евро. Тем не менее технические расчеты модели гибридной лодки произведены, и конструкторы полагают, что она будет способна идти на электротяге 7 часов со скоростью 8 узлов.

Тем, кто любит путешествовать с ветерком, силовая установка Arcadia 85 покажется довольно скромной — на яхте установлены два 720-сильных дизеля, но этого, впрочем, достаточно для поддержания крейсерской скорости 16 узлов.

Arcadia 85 ниже ватерлинии повторяет обводы корпуса популярной серии NPL, на основе которого производятся суда для береговой охраны США. Конструктор Франческо Гуида модифицировал оригинальную конструкцию, чуть расширив скулы для увеличения остойчивости и добавив пару тонких продольных брызгоотбойников.

Накануне тест-драйва прошел один из тех штормов, сюжеты о которых попадают в местные выпуски теленовостей, но к полудню ветер стих, и небо прояснилось. Тем не менее с юга степенно накатывали сильные волны, и высота некоторых из них достигала трех метров. Учитывая незакрепленную мебель и обилие стекла в салоне, трудно назвать эти условия идеальными. Днем ранее владелец решил опробовать яхту в самый разгар шторма, и все участники этого вояжа остались живы. Ключевым моментом в прогнозируемом поведении яхты стали системы стабилизации Rodriguez, хотя от килевой качки они, конечно, не спасали. Поскольку пост управления смещен к носу, выйдя в море, мы чувствовали контур каждой волны и даже умудрились получить заряд соленых брызг в лобовое стекло.

Производить технические измерения в таких условиях было весьма непросто. GPS выдавал скорость порядка 20 узлов, а лаг в то же время показывал 18 узлов на максимальных оборотах. В штиль логично ожидать большей скорости. На посту управления было очень тихо, и процесс управления этим судном в неблагоприятных погодных условиях походил на переключение каналов телевизора с помощью пульта из недр любимого дивана. Огромный штурвал четко реагировал на повороты, моментально передавая команду на рули, а двигатели, пусть

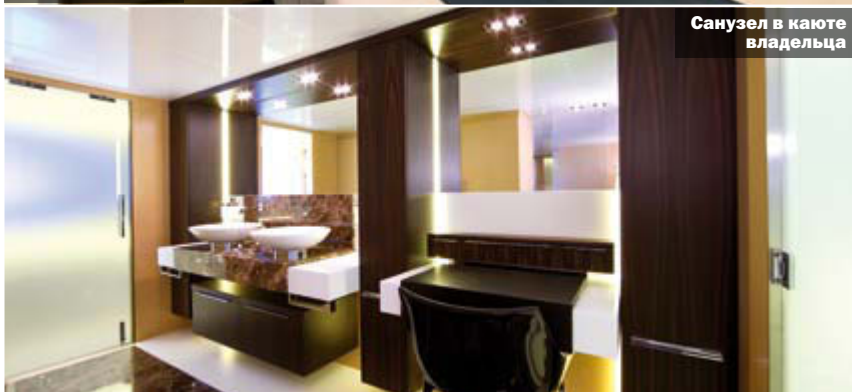
*На крыше надстройки
установлены
фотогальванические
элементы для подзарядки
аккумуляторов
и обеспечения бортового
питания*



Каюта владельца
напоминает номер
в дорогом отеле



Двухместные гостевые каюты расположены зеркально по обоим бортам



Санузел в каюте владельца



Камбуз на основной палубе



Фотоэлементы на Arcadia 85 — дань моде на экологичность

и не самые мощные, моментально реагировали на перемещение дросселей. Скоростная глиссирующая яхта в таких условиях едва ли смогла бы полностью раскрыть мореходный потенциал, а полуводоизмещающий корпус Arcadia чувствовал себя великолепно. Там, где глиссер вынужден снижать скорость, глубокий V-образный корпус без проблем справится с задачей. В шторм на скоростной яхте вам придется идти в два раза медленнее крейсерской скорости, и неизбежно возникает внутреннее недовольство и погодой, и судном. Но если вы идете полным ходом наперекор ветру и волнам на более медленном судне, ощущения наверняка будут отличаться в лучшую сторону. Обе лодки придут к цели одновременно, вот только пассажиры второй будут улыбаться гораздо шире. Arcadia 85 превзошла все ожидания и доставила нам огромное удовольствие от тест-драйва. Кстати, мебель при этом не сдвинулась ни на сантиметр! МВУ

ХАРАКТЕРИСТИКИ ARCADIA 85

Длина	85 ф (25,90 м)
Ширина	23 ф (7,15 м)
Водоизмещение	55 т; 68 т в снаряженном состоянии
Осадка	5 ф 5 д (1,65 м)
Запас топлива	8000 л
Запас воды	1600 л
Двигатель	2xMAN R6; 720 л.с. при 2340 об/мин

Об/мин	600	1000	1250	1500	1750	2000	2150	2340
Скорость	5,6	8,9	10,6	12,0	13,5	15,0	16,5	18,2
Дифферент	0°	1°	1,5°	2,0°	2,0°	2,0°	2,0°	2,0°
Расход	14	35	52	76	118	188	250	280
Миль/л	0,39	0,25	0,20	0,16	0,11	0,08	0,07	0,06
Дальность	2548	1633	1309	1014	732	493	422	408

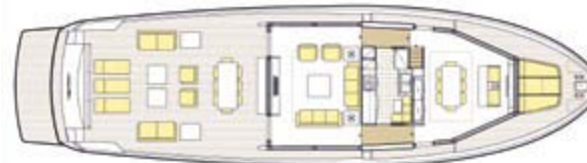
Скорость в узлах, расход топлива в л/ч, расстояние в морских милях с учетом 20%-ного резерва. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и компьютеров MAN. Загрузка: 50% топлива, 45% воды, 14 человек на борту. Температура воздуха 13° С, давление 998 мбар, влажность 72%, волна 2-3 м, скорость ветра при скоростных заездах — 1 балл

Малая крейсерская скорость 12 узлов, 1014 миль при 1500 об/мин
Полная крейсерская скорость 16,5 узла, 422 мили при 2150 об/мин
Максимальная скорость 18,2 узла, 408 миль при 2340 об/мин

Стоимость в Европе от €3 800 000
Дизайн Arcadia



Нижняя палуба Стандартная планировка 4+2 каюты



Главная палуба Пост управления максимально сдвинут к носу

Суперяхты

ВЕРДИКТ ДЛЯ БЛОНДИНОК FERRETTI ALTURA 840

Дизайн, дизайн и еще раз дизайн! Основные козыри Altura 840 — шикарная носовая палуба и безупречный салон с изящными стеклянными балюстрадами. Годится ли эта яхта для чего-нибудь еще, кроме вальяжного отдыха на якорной стоянке в средиземноморской гавани? Конечно! С таким отличным корпусом, как у Altura 840, вам не страшно даже штормовое море.



Точно в ЦЕЛЬ

Altura 840 от Ferretti стала логическим продолжением линейки итальянских суперяхт с кормовой каютой. Какие плюсы и минусы она унаследовала от предыдущей 690-й модели? Текст Алан Харпер



Суперяхты



Салон и каюты яхты спроектированы на высочайшем уровне



Обилие стекла в интерьерах придает помещениям дополнительный объем

Новая яхта стала длиннее, на 35 тонн увеличилось водоизмещение, мощность выросла на 1500 л.с.



Система Navipors контролирует все бортовые электронные приборы

Когда компания Ferretti представила в 2005 году 690-ю модель, фурор произвел не столько необычный оранжевый цвет корпуса (относиться к яркой окраске можно по-разному), сколько сам факт, что это первая итальянская яхта с кормовой каютой. Никто и предположить не мог, что Ferretti 690 окажется такой успешной. Удачное сочетание практичности и броского дизайна обеспечило верфи дальнейшее продвижение на рынке больших круизных яхт. Эффектно выглядящая носовая часть яхты с элегантной «ступенькой» фальшборта — переходом от носа к корме, давала понять, что эта лодка создана для настоящих путешественников, а не для праздного времяпрепровождения в гавани в вечном ожидании обедающих хозяев.

У сестры 690-й модели — проекта Altura 840 налицо «акселерация»: яхта стала длиннее, на 35 тонн увеличилось водоизмещение, мощность выросла на 1500 л.с. Очертаниями новая лодка Altura напоминает предшественницу и смотрится солиднее за счет большей длины. Агрессивный внешний вид иногда подразумевает практичность, если не сказать аскетизм

в отделке внутренних помещений, однако в нашем случае дизайнеры Zuccon International решили не следовать этому принципу. Новинка Ferretti получилась похожей скорее на роскошный коттедж на воде, чем на круизную яхту. Заглянем из кокпита в просторный и светлый салон — ничего лишнего, однако качество использованных материалов достойно самых дорогих квартир в первых городах мира. Особый восторг у нас вызвали остекленные балюстрады, напоминающие огромные окна с тонировкой. Толстое двойное стекло делает их практически невидимыми! Пара ступеней вниз — и вы попадаете в обеденную зону, которая находится почти на уровне моря. Через панорамные иллюминаторы открывается великолепный вид на окружающие вас просторы. На возвышении расположен пост управления и пара сидений для гостей на случай, если они захотят понаблюдать за работой капитана. Во время переходов сюда часто поднимаешься, чтобы почитать книгу, и так увлекаешься морскими пейзажами, что через пару часов с удивлением обнаруживаешь, что не смог одолеть и двух страниц.

Суперяхты

Сочетание лакированного тика с белой кожей, мягкое естественное и искусственное освещение — все это располагает к отдыху



Люк из плотной ткани защищает флайбридж от солнечных лучей



Комфортно поужинать можно в трех местах: на баке, в кокпите и на флайбридже

Если взглянуть назад в сторону кокпита, взору открывается не менее приятная картина — сочетание лакированного тика с белой кожей, мягкое естественное и искусственное освещение располагают к отдыху. У яхты богатая электронная начинка — многое можно контролировать, к примеру, с капитанского мостика. Система управления Naviors помогает отрегулировать освещение на судне, проконтролировать, в каком положении находятся иллюминаторы, помпы, какая температура в холодильнике или морозильной камере. Разумеется, на том же мониторе отображается текущая информация о состоянии судовых систем, навигационные данные и метеопрогноз. Сантехника в обеих ваннах комнатах разведена независимо — засор в одной из них не приведет к выходу из строя второй.

Кормовая каюта, как и ожидалось, превосходит по размерам таковую на 690-й модели. Прямоугольное помещение с широкой кроватью, кушеткой, вместительными

шкафами-купе и иллюминаторами с трех сторон выполнено в лучших традициях итальянских дизайнеров. Увы, но высота потолка 1,93 м для рослых людей может оказаться низковатой. Зато это ограничение позволило сократить до минимума разницу в высоте между кокпитом и салоном. Впрочем, для большинства из нас двухметровый потолок не является проблемой, а остальным придется смириться. Серьезный минус — высота потолка на нижнем посту управления, составляющая всего 1,83 м, что сказывается не лучшим образом на эргономике рабочего места. Вам, как владельцу, нужно брать на должность капитана человека небольшого роста.

На нижней палубе помимо камбуза и дополнительной обеденной зоны расположены две двухместные гостевые каюты с единым санузлом, немаленькая и светлая носовая каюта с обилием шкафчиков для хранения личных вещей. Еще две небольшие каюты для членов экипажа находятся





Отделка кают ничуть не хуже, чем салона — продумано все до мелочей

у переборки машинного отделения и являются своеобразным звукоизолирующим буфером перед апартаментами гостей. Просторный квадратный флайбридж выполнен без каких-либо изысков. Его планировка традиционна для яхт такого размера, а жесткая крыша снабжена тканевым люком.

Активные гости наверняка предпочтут проводить время на баке. Именно для них итальянские дизайнеры предусмотрели огромный навес, каркас которого выдвигается из обеденного стола. Мы тестировали Altura 840 на Адриатике в дождливую и ветреную погоду — зонты были более уместны, чем солнцезащитные тенты. Весна здесь часто преподносит сюрпризы, и хотя ветер уже стих до двух-трех баллов, море, растревоженное вчерашним бризом, все еще накатывало к берегу метровые волны. Для 80-футовой лодки такую непогоду сложно назвать серьезным испытанием, но нам все равно было интересно посмотреть, как яхта поведет себя в обычной для морского путешествия ситуации. Иногда яхтсменам приходится делать выбор: остаться у причала и отказаться от запланированного перехода или смело двинуться вперед. В случае Altura 690 решение было бы однозначным: отправить детей в парк, заказать столик в ресторанчике и наблюдать за стихией из окна заведения, меланхолично вкушая блюда местной кухни. У этой модели есть серьезный недочет — слишком крутая носовая часть, из-за которой ход против ветра трудно назвать ровным. Чтобы понять это ощущение, представьте, что вас попросили поддержать тяжелую грушу на тренировке Майка Тайсона.

Мы вышли на Altura 840 из гавани Каттолики, направив вздернутый нос лодки в открытое море, и инстинктивно

приготовились пережить нечто подобное. Два мощных дизеля M93 разгоняют 70-тонную яхту против ветра до скорости 30 узлов, при этом лодка безукоризненно слушается штурвала, отзываясь на команды рулевого точными движениями. Даже с отключенными стабилизаторами Mitsubishi судно не валится в стороны. Его поведение в данных условиях смело можно назвать образцовым.

Чтобы нос не зарывался в волну, мы задействовали транцевые плиты. Несмотря на волны, корпус судна стоял ровно, и палубы были сухими. Как поясняет Андреа Фрабетти, инженер Ferretti, пара градусов, на которые транцевые плиты поднимают нос в тихой воде, необходимы для того, чтобы опустить его на нужный угол в неспокойном море.

Можем гарантировать, что при встречном ветре ваш семейный круиз имеет все шансы на успешное продолжение. Мы решаем развернуться на 180 градусов и на полной скорости идти назад. Яхта легко справилась с маневром и встала на новый курс, рулевой покрепче сжал штурвал и положил руку на дроссели, готовясь при необходимости быстро уменьшить ход. Снижать скорость не пришлось, и наш капитан ослабил хватку. Огромный корпус шел по волнам на 25 узлах, слегка подрагивая. Карты обещали, что скоро мы придем к берегу. Если Altura 690 и 840 действительно сестры, то, пожалуй, не родные, а сводные. «Акселерация» в этом случае дала весьма и весьма успешные плоды. Обе яхты задумывались и строились как серьезные круизные суда, но у 840-й есть неоспоримое преимущество — корпус с отличными мореходными качествами. *МВУ*

Два дизеля разгоняют
70-тонную яхту
до 30 узлов, при этом она
безукоризненно
слушается штурвала



В носовой VIP-каюте множество шкафов



Светлый и просторный камбуз ваш кок обязательно оценит

ХАРАКТЕРИСТИКИ ALTURA 840

Длина	84 ф (25,66 м)
Ширина	20 ф (6,12 м)
Водоизмещение	66,7 т; 77,6 т в снаряженном состоянии
Осадка	6 ф 3 д (1,92 м)
Запас топлива	7000 л
Запас воды	1560 л
Двигатель	2×MTU 2000 M93; 1823 л.с. при 2450 об/мин, 12 цилиндров

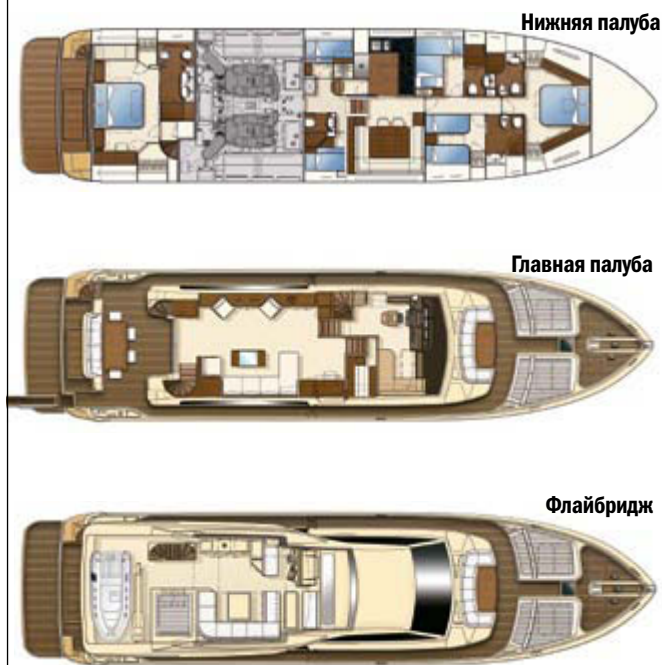
Об/мин	650	1000	1250	1500	1750	2000	2250	2450
Скорость	7,4	10,2	11,9	14,3	18,0	23,5	27,6	30,1
Дифферент	0	0	0	0,5	1,0	2,0	3,0	3,0
Расход	25	67	131	234	337	484	604	664
Миль/л	0,29	0,15	0,09	0,06	0,05	0,05	0,04	0,04
Дальность	1651	850	505	345	296	271	259	259

Скорость в узлах, расход топлива в л/ч, расстояние в морских милях с учетом 20%-ного резерва. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и компьютеров MTU. Загрузка: 27% топлива, 60% воды, 7 человек на борту. Температура воздуха 16° С, давление 1017 мбар, влажность 71%, волна 90 см, скорость ветра при скоростных заездах — 2–3 балла

Малая крейсерская скорость	11,9 узла, 505 миль при 1250 об/мин
Полная крейсерская скорость	23,5 узла, 271 миль при 2000 об/мин
Максимальная скорость	30,1 узла, 259 миль при 2450 об/мин

Уровни шума, дБ	Салон	Каюта владельца	Пост управления
Малая крейс. скорость	76	78	73
Полная крейс. скорость	79	89	78
Макс. скорость	83	92	82

Стоимость в Европе	от €4 200 000
Дизайн	Zuccon/Ferretti



Суперяхты

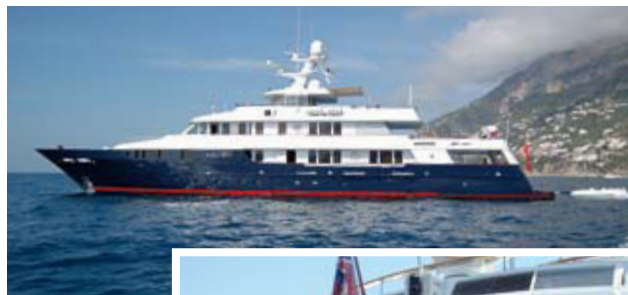


Джен, Жанель и Пьер на палубе. *Helios²* подходит к Монако



Две недели на *Helios²*

Что нужно сделать, чтобы двухнедельное путешествие на чартерной яхте по Средиземному морю оставило незабываемые впечатления? Текст и фото Жанель Мюнц Лассонд



Вверху: *Helios²* покидает побережье Амальфи
Справа: (слева направо): наш экипаж: Тина, Джонни и Пол на платформе для купания

Идея о чартере яхты на время отпуска пришла нам в головы не потому, что мы с супругом большие поклонники морских путешествий — скорее наоборот. Мой личный опыт общения с водным транспортом ограничивался часовыми прогулками по мутным водам Миссисипи на ржавом 43-футовом баркасе в далекой юности. Что касается морских приключений Пьера, то в подростковом возрасте он со старшими братьями украл гребную шлюпку. Не поделив права собственности на посудину, братья распилили ее надвое и плавали возле берега, заколотив дыры на корме фанерой. Однако муж давно мечтал взять в аренду яхту, чтобы провести на ней отпуск. Идея нашла поддержку в нашей семье среди людей с совершенно разными интересами. Яхта — это пятизвездочный отель для тех, кто обожает принимать солнечные ванны,

Гордость Портофино:
Helios² одна из самых
больших лодок
в гавани



любоваться красивыми видами и предаваться шопингу в очаровательных портовых городках. Мы можем ежедневно менять местоположение, проводить время вместе, уединяться и разделяться по интересам. К тому же чартер стал прекрасным способом отметить уход Пьера из большого бизнеса — свыше 30 лет супруг успешно вел дела ювелирной компании. По этому поводу мы собрались на борту *Helios²* шумной толпой — с его взрослой дочерью и сыном, их спутниками, тремя детьми возрастом от года до семи лет, нашей двухлетней дочерью и двумя нянями.

Озаботившись выбором 10–12-местной яхты для отдыха, мы решили, что самым важным моментом должен быть комфорт в каютах. Наша компания состояла из шести независимых групп, и всем было необходимо личное пространство. На борту *Helios²* предлагались три VIP-каюты для семейных пар, две двухместные для старших детей и нянь — оптимальная компоновка в нашем случае.

Яхта ожидала нас в порту Антиба и оказалась настоящим комфортабельным отелем на воде. На судне, отреставрированном в 2006 году, был небольшой тренажерный зал, док-станции для наших iPod'ов, 27-дюймовый плазменный телевизор и даже Wi-Fi. Из развлечений на борту предлагался трамплин для прыжков в воду, тарзанка и «банан», что особенно пришлось по душе детям. Каждое утро начиналось с восторженного вопля семилетнего Джейка: «Это лучший день в моей жизни!» Я подсчитала, что эту фразу он повторил 46 раз за две недели.

Помимо развлечений у нас была обширная культурная программа — мы спланировали путешествие вдоль береговой линии, посетили Рим, Помпеи, руины Паэстума. Особенно

*Каждое утро начиналось
с восторженного вопля
семилетнего Джейка:
«Это лучший день
в моей жизни!»*

понравилось прогуливаться по улочкам деревень национального парка Чинкве-Терре, бродить по мощеным площадям Капри и Портофино. Портофино! Мы медленно и важно вошли в крохотную гавань, и обитатели яхт, пришвартованных в марине, вытягивали шеи, пытались понять, что за монстр вот-вот встанет рядом. *Helios²* — необычно крупная лодка для этих мест, и прохожие, затаив дыхание, смотрели, как наш капитан австралиец Джиль Смит аккуратно втиснул судно в узкое пространство у понтона.

Что такое невозмутимый австралийский характер, мы поняли довольно быстро. Задолго до путешествия Пьер и я выслали Джиллю десятка два пожеланий по поводу предстоящего маршрута. Очевидно, предложений от нас исходило так много, что Смит назвал нас «самыми заинтересованными» клиентами за всю его карьеру. Для каждого пункта нашего плавания капитан заранее продумал места стоянок, сбалансировал программу поездки, оставив возможность выбора между развлечениями и экскурсиями. В тот день, когда Средиземное море было беспокойно, и мы тихо зеленели от морской болезни, Джиль изменил маршрут, и яхта зашла в спасительную гавань Ливорно — индустриального города на побережье Тосканы.

ХАРАКТЕРИСТИКИ *HELIOS²*

Длина	168 ф (51,21 м)
Ширина	27 ф (8,38 м)
Водоизмещение	555 т
Осадка (максимальная)	8 ф (2,59 м)
Топливный бак	80 т
Двигатели	2×Caterpillar 3508A по 1000 л.с наждый
Максимальная скорость	16 узлов
Крейсерская скорость	13,5 узла
Дальность хода	4000 миль
Вместимость	12 пассажиров + 11 членов экипажа
Корпус	алюминий
Дизайн корпуса	Vipack
Дизайн внешнего вида	Sparkman Stephens, Murray and Associates
Дизайн интерьеров	Patrick Knowles Design
Изготовитель	Palmer Johnson. 2002/2006
Реконструкция	Global Ship System

Дополнительное оборудование: две беговые дорожки, мат для занятий йогой, джакузи, высокоскоростной Интернет, цифровое телевидение, док-станции для iPod, винный погреб, эскиз работы Пикассо на стене салона, тендер Nouvarania, два гидроцикла, два катера «лазер», два каяка, надувные аттракционы, водные лыжи, тарзанка, трамплин, снаряжение для подводного плавания.

Сидя за штурвалом тендера, я отплываю в сторону от берега и удаляюсь от нашей покачивающейся на волнах яхты. Один из матросов догоняет меня на небольшом катере, желая удостовериться, что со мной все в порядке. Мне хорошо, и плавать на то, что мои маневры далеки от совершенства. Экипаж *Helios²* великолепно справляется со своей задачей — с ним комфортно, надежно и безопасно. Шеф-повар Тасиа Хааг настолько изобретательна, что мы с удовольствием сократили питание вне яхты до минимума. Стюарды в белых перчатках приводили в порядок каюты каждое утро.

Близится вечер, и я, швартуя тендер к платформе для купания, наблюдаю, как на яхту возвращаются гидроциклы и каяки. Моему восторгу нет предела, ведь я научилась управлять моторным катером! Смываю кристаллики засохшей соли в душе и присоединяюсь к нашей веселой компании. Стюард предлагает коктейль: джин-тоник или аперитив — популярный в Италии «лимончелло». На прощание Тасиа приготовила суши с тунцом — несколько огромных подносов. Джек с мокрой после купания шевелюрой жадно глотает суши за суши — мальчик слишком увлечен едой, чтобы сказать, что «это лучший день в его жизни», но, глядя на него, я в этом просто уверена.

Чартер такого судна по цене сопоставим с покупкой новой 40-футовой спортивной яхты известной марки. Добавьте 30% от этой суммы, чтобы покрыть расходы на горючее для *Helios²* и приобретение продуктов питания для насыщения вечно урчащих желудков путешественников. Безусловно, мы могли бы позволить себе и большие траты, но нам удалось удержаться в рамках



Слева: водные аттракционы: каяки, «ватрушки», тендер
Справа: пикник у берегов Капри



Справа: Джейк, Коко, Элиз и Кристиан в джакузи
Слева: Коко, Джулия, Лорель и Жанель на ступеньках капитанского мостика



На якоре возле Чинкве-Терре



запланированного бюджета, даже учитывая неподдельный интерес к продукции местных виноделов и солидные, вполне заслуженные чаевые команде яхты. Отпуск, проведенный на *Helios²*, дал нам возможность по-настоящему расслабиться и отдохнуть от жестких реалий большого бизнеса.

Мы наслаждаемся последними часами на борту, с аппетитом уплетая филе только что пойманного и приготовленного морского окуня. Под впечатлением от прогулки Пьер и Кристиан подсчитывают, насколько экономически выгодна покупка яхты вроде *Helios²* в целях сдачи внаем. Я уверена, что когда первые восторги пройдут, эти двое наверняка придут к выводу, что лучше еще разок арендовать яхту.

Справа сверху: матрос Джонни Лоуингс, помощник машиниста Ник Скейлс и боцман Филипп Гарно

В центре: шеф-повар Тасиа Хааг на камбузе

Слева: *Helios²* покидает Антиб

Справа внизу: Джен перед прыжком на тарзанке

Перед поездкой

Спланируйте все заранее. Продумайте, до того как взойдете на борт, чем вы будете заниматься во время переходов и стоянок, но не следуйте плану чересчур строго. Проявляйте во всем гибкость. Разумно подойдите к сборам личных вещей. По своему опыту знаю, что лучше взять дополнительный купальник, чем лишнюю книгу.

Не забудьте о лекарствах. Хотите положить в багаж брюки, которые сидят великолепно, лишь когда вы в идеальной форме? Помните: еда на борту, как правило, потрясающе вкусна. Используйте свободное место в каюте рационально. Если вы путешествуете не с тем, с кем проживаете совместно, постарайтесь не мешать друг другу.

Если у вас есть дети, рекомендуем взять с собой няню, поскольку от детей иногда нужно отдыхать. Убедитесь в их безопасности, удостоверьтесь, что на яхте имеются подходящие по размеру спасательные жилеты. Будьте вежливы с экипажем. Помните, что эти люди отвечают за вас, и иногда справиться с ситуацией бывает нелегко. Осведомитесь о репутации тех, кто будет вас обслуживать и развлекать, заранее.

Во время путешествия

Пробуйте что-то новое: управляйте яхтой,

погружайтесь с аквалангом, нырните за борт с тарзанки или трамплина — не упускайте шанса испытать новые ощущения! А о вашей офисной работе лучше забыть, сославшись на отсутствие средств коммуникации.

Поближе познакомьтесь с теми, с кем путешествуете. Не важно, насколько хорошо вы знали этих людей раньше: совместный морской поход откроет их с новой стороны. На палубе не забывайте защищаться от солнечных лучей. Годятся все средства: крема, панамы, зонты и тенты. Постарайтесь наладить контакт между детьми и членами экипажа. Моя двухлетняя дочь до сих пор звонит матросу Джонни по игрушечному мобильному телефону, хотя с момента окончания поездки прошло уже несколько месяцев. Во вкусе ей не откажешь: Джонни — холерный южноафриканец с великолепной фигурой.

Фонтан соленых брызг окатил меня с ног до головы. Виновник — гидроциклист, заложив крутой вираж, унесся в сторону Лазурного Берега: это мой дражайший супруг Пьер никак не может смириться с тем, что ему не 20 лет, а почти в три раза больше. Впрочем, холодный душ оказался очень кстати — я практически изжарилась на полуденном июльском солнце на борту Laser, скоростного тендера, стоящего на якоре под

известняковыми утесами Амальфи — побережья Италии. Ловко балансируя, Джулия, дочь Пьера от первого брака, каталась на каяке в обществе четырехлетней Коко, в огромном спасательном жилете сидевшей на носу.

Отчаянно вопя, сын Пьера, Кристиан, семилетний Джек и его няня Ребекка съезжали в воду по желтому пластиковому желобу, поверхность которого была смазана мюшшей жидкостью, с верхней палубы *Helios²* — четырехъярусной 168-футовой яхты, арендованной нами на пару недель. На моем «лазере» было гораздо спокойнее. Еще две недели назад я внимала советам мужа о том, как правильно управлять яхтой и как швартоваться к берегу. Веселье парни из команды *Helios²* провели со мной быстрый курс обучения, и вот я за штурвалом шустрого тендера.

Честно говоря, это наш последний день на борту *Helios²* — путешествие началось в порту Антиба две недели назад. С утра мы совершали небольшие переходы из одной гавани в другую, вечером бросали якорь в каком-нибудь милом городке и ужинали. Мы шли на запад к Монако, затем вдоль западного побережья Италии в сторону Амальфи. Собственно, в одной из бухт Амальфи вблизи «вертикально устроенного» городка Позитано мы сейчас и стоим.



Аренда яхт класса люкс на Средиземноморье

- ▶ Русскоговорящая команда.
- ▶ Собственный шеф-повар, отмеченный звездами Michelin.
- ▶ Индивидуальный маршрут круиза.

Стоимость круиза: от €18 000



Двойка за поведение

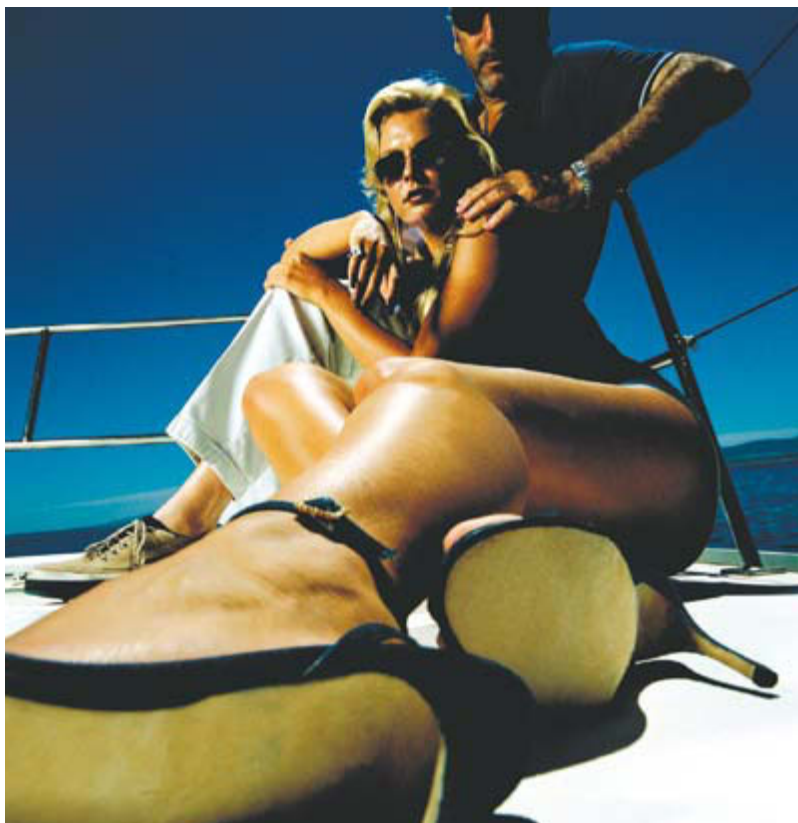
Тем, кто скоро отправится в свой первый чартер на яхте, будет не лишне узнать правила судового этикета, как следует себя вести, что можно делать на борту, а от чего лучше воздержаться. Текст Кейт Брунел Коэн

Одежда

Думаете, все в курсе, что обувь на высоких каблуках портит тиковое покрытие палуб, а ночи на воде бывают холодными даже в тропиках? Оказывается, нет! Часто путешественники прибывают на чартерные лодки в нарядах, больше подходящих для гламурных вечеринок, чем для морских прогулок.

КОММЕНТАРИЙ СТЮАРДА:

Как-то раз мне пришлось обслуживать на шикарной яхте богатого мужчину и его знойную супругу — блондинку с роскошным бюстом, владелицу босоножек на шпильках высотой с Эйфелеву башню. Само собой, на второй день плавания дама зацепилась каблуком за канат на палубе и сильно вывихнула ногу. Остаток путешествия она проходила в специальной ортопедической сандалиии. Что любопытно, снять босоножку со здоровой ноги она наотрез отказалась. Безучастный к женским страданиям капитан яхты «случайно» выбросил вторую туфлю в миле от Больших Каймановых островов.



Багаж

Если вы планируете провести на лодке один или два дня, вам будет достаточно небольшой сумки с одеждой. Любой яхтсмен скажет вам, что огромные тяжелые чемоданы — источник проблем на судне. Основная причина в том, что на борту не так много места для хранения багажа. К тому же чемоданы имеют неприятное свойство оставлять вмятины и царапины на тиковом покрытии палубы. Чемоданы на колесиках также могут запросто повредить тик.

КОММЕНТАРИЙ КАПИТАНА:

Не понимаю, зачем они тащат свои «сундуки» на борт. В большинстве своем гости носят одни и те же шорты и футболку на протяжении всего путешествия.



Гости и вечеринки

В том, что к вам на яхту придут друзья, нет ничего плохого... до того момента, пока на борт не начнут перекочевывать все посетители бара в гавани или случайные знакомые, появившиеся после вчерашней вечеринки. Очевидно, лучше заранее проинформировать команду о том, что к вам собираются зайти гости. Поверьте, в этом случае экипаж постарается обустроить ваших приятелей с максимальным комфортом.

КОММЕНТАРИЙ КАПИТАНА:

Один безумец зазывал на чартерную яхту малознакомых людей, при этом требовал, чтобы мы все притворялись, будто он является владельцем, дизайнером и капитаном корабля. Когда мы вышли в море, он отдавал по громкой связи (чтобы слышали приятели) команды, которые нашептывал ему на ухо настоящий капитан. Не знаю, насколько парню удалось поразить сиюминутных друзей, но экипаж он достал основательно.

Выходим в море

Довольно часто у людей, которые берут лодку в чартер, имеется опыт судовождения. После выхода в море они обычно начинают проявлять живой интерес к устройству яхты, вспоминать собственные навыки. Большинство капитанов с удовольствием разрешит вам встать к штурвалу на время совершения какого-нибудь маневра, но в целях безопасности лучше договориться об этом заранее. Не забудьте предупредить и всех пассажиров.

КОММЕНТАРИЙ КАПИТАНА:

Ради бога, дайте знать, что вам не терпится занять место рулевого. Как правило, шкиперы охотно откликаются на такие просьбы, но ни в коем случае нельзя хватать штурвал самовольно, не поставив никого в известность.

Морская болезнь

В море укачивает многих, причем бессонные ночи и похмелье могут серьезно усугубить проблему. Если гость чувствует себя неважно, в корабельной аптечке всегда найдутся средства от морской болезни, а капитан или другие члены команды помогут советом из собственного опыта.

КОММЕНТАРИЙ КАПИТАНА:

«За борт, желательно с подветренной стороны, а не на палубу или в мусорный бачок», — это все, что я обычно успеваю сказать.

Чаевые

Дополнительное вознаграждение капитану и команде выплачивается по усмотрению гостей яхты. Обычно чаевые составляют 10% от стоимости чартера и впоследствии делятся поровну между членами экипажа.

КОММЕНТАРИЙ КАПИТАНА:

Некий владелец судна посоветовал не баловать команду чаевыми. Сколько дорогой обуви «случайно» оказалось за бортом — не сосчитать.

Туалеты

С яхтенными гальюнами нужно обращаться предельно аккуратно. Принцип очень простой: никогда не спускайте в унитаз то, что вы не ели.

КОММЕНТАРИЙ КАПИТАНА:

Использованные средства личной гигиены «не перевариваются» бортовой канализацией. Команда возненавидит вас, если ей постоянно придется доставать из унитазов подобные сюрпризы.

Еда и напитки



В большинстве случаев гости яхты обожают обсуждать подробности рациона с капитаном и командой, а чартерные агентства предлагают озвучить ваши гастрономические предпочтения в момент заказа путешествия. Если у вас экзотические претензии по части пищи, вам стоит объявить о них заблаговременно, иначе вы рискуете голодать весь вояж.

КОММЕНТАРИЙ КОКА:

Беда пришла внезапно — во время путешествия по Британским Виргинским островам. Когда яхта уже несколько дней находится в открытом море, довольно сложно найти низкокалорийную замену бисквитному печенью без глютена. Совет команде: запасайтесь провизией до отхода в плавание.

Общение с командой

Обычно опытные матросы и капитаны чувствуют, какую линию поведения им избрать. Если вы будете настаивать на том, чтобы члены команды принимали участие в вечеринках, имейте в виду, что чем позже ляжет спать кок, тем позже вы получите свой завтрак.



Составление планов

Капитан чартерной яхты должен знать район плавания как свои пять пальцев, и в его задачу входит сделать ваше путешествие максимально приятным и беспроблемным. Помните, что ответственность за вашу безопасность несет именно он. Безусловно, лучше заранее обсудить с командой маршрут и договориться о посещении определенных мест — городов, портов и бухт.

КОММЕНТАРИЙ КАПИТАНА:

Один весьма известный человек хотел за три дня обойти маршрут, по насыщенности подходящий для двухнедельного плавания. Разумеется, сделать этого не удалось, и гость ворчал весь поход. А капитан всю дорогу не покидал рубки и вздохнул с облегчением лишь тогда, когда знаменитость сошла на берег.



ВЕНЕЦИАНСКОЕ БИЕННАЛЕ

**Самые красивые города мира выглядят еще величественнее,
если вы смотрите на них с борта яхты, которой управляете сами**

Текст Майкл Хоуворт Фото Фрэнсис Хоуворт



Вместо каменных мостовых под ногами серозеленая вода каналов

Я никогда не смогу понять, почему итальянцы построили город на островах посреди болот, но искренне рад, что они это сделали. Покинув здание аэропорта Марко Поло, через несколько минут мы уже неслись по водной «кольцевой автодороге»: такси на приличной скорости рассекало по широкому каналу и при заходе на один из лихих виражей эффектно окатило ограничительный знак «Не более 20 узлов». Таксист-скипер Томас притормозил лишь пару раз, там, где были установлены известные всем местным жителям полицейские радары.

Мы миновали больницу, и «скорая помощь» — катер с синими мигалками — рванул вниз по каналу с односторонним движением, свернув налево на светофоре. Нашему такси то и дело приходится увертываться от столкновений с гондолами, снующими по Гранд Каналу. Вскоре мы прибыли в отель. Консьерж, он же докмейстер, помог выгрузить чемоданы, придерживая катер у причала.

Мы не обычные туристы — ротозеи, коих в Венеции пруд пруди. Мы приехали в один из самых красивых городов планеты, чтобы забрать арендованный 47-футовый катер со стоянкой Copnoisseur, расположенной в нескольких милях южнее Венеции — в Порто Леванте, что в дельте реки По. Давно хотелось побывать в самой большой гавани Италии, и вот наша мечта сбылась. Настоящая Венеция скрыта от посторонних глаз, ее едва ли можно разглядеть с борта шумного прогулочного теплохода — «вапоретто» или водного такси, и не все туристы знают этот город таким, каким хотим его увидеть мы. Прибрежные насыпи образовали живописную тихую лагуну с прекрасными пляжами — Лидо и Бибионе. В окрестных деревнях выращивают пшеницу, виноград и оливки. На все это нам не терпелось посмотреть своими глазами.

Порто Леванте

Следующим утром мы взяли такси до Порто Леванте и с трудом нашли эту крошечную гавань в пригороде Венеции, прямо посередине чьих-то сельскохозяйственных угодий. Дружелюбные парни-ассистенты поинтересовались моим опытом управления моторными яхтами, заявили, что у лодки один двигатель и нет никакой нужды ни в компасе, ни в картплоттере, и мы отчалили.

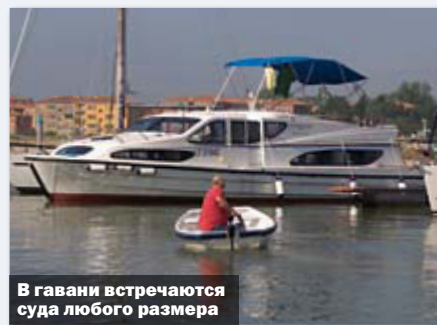
Мы планировали за неделю дойти до городка Казьер, что возле Тревизо, и затем отправиться вверх к Кьодже. Впрочем, основной целью нашего круиза была Венецианская лагуна, мы собирались посетить острова Бурано, Мурано и Торчелло и лишь после этого направиться к реке Силе, мимо Портогранди к Казьеру.

Лодка понравилась мне сразу — чистенькое и комфортабельное судно с оптимальной для подобного вояжа комплектацией: кондиционер, два рулевых поста и подруливающее устройство. Единственное, что огорчило, — на мачте не оказалось места для флага, что для меня важно, поскольку я человек старой закалки!

Должно быть, когда на борту арендованной нами лодки находится человек десять, внутри очень тесно. Мы видели много переполненных туристами судов. Места на них было так мало, что матросы, вероятно, вынуждены были питаться в портовых забегаловках и принимать душ только на берегу. Ни о каком комфорте для членов команды не могло быть и речи. Нас было шестеро, и свободного пространства оставалось более чем достаточно. Большая крытая тентом палуба оказалась удобной для завтраков и ужинов, на камбузе имелись все необходимые кухонные принадлежности, кроме гриля для приготовления барбекю.

Мы отправляемся!

Первые пять часов путешествия по реке По и каналу По Брондоло мы созерцали невыразительные сельские пейзажи, пересекли реку Бренту через шлюз и часа полтора спустя пришвартовались для ночевки к причалу Darsena Mosella в Кьодже. Эта оживленная деревушка может гордиться своей флотилией рыболовецких судов всех мастей — от крохотных челнов для прибрежного лова до огромных морских траулеров. Суматоха тут царит всегда, за исключением «святого дня» — воскресенья. В Кьодже работает потрясающий рыбный рынок, на котором продают все виды рыб, обитающих в Средиземном море. Деликатесами здесь считаются угри, крабы и моллюски. В городке два причала. На первом — дорогим и претенциозным Sporting Club с ехидной улыбкой относятся к судам небольшого размера, причем это отношение ощущается, как только нос вашего судна показывается на входе в городской канал. Зато за €90 вы разместитесь практически в центре города. В Darsena



В гавани встречаются суда любого размера

ХАРАКТЕРИСТИКИ СУДНА:

Тип	Magnifique 8+2
Длина	47 ф (14,5 м)
Ширина	13 ф (4,10 м)
Осадка	3 ф (1 м)
Высота	7 ф (2,20 м)
Производство	Porter & Haylett, Wroxham
Двигатель	65 л.с. Nanni diesel
Запас топлива	350 л
Расход топлива	2,5 л/ч
Запас воды	1000 л
Пассажиры	8+2
Скорость	8 узлов

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ:

Понравилось

- Рыбный рынок в Кьодже
- Незабываемые виды Венеции
- Стеклодувная фабрика в Мурано
- Женщины, плетущие кружева на улицах Бурано
- Историческая часть города Тревизо
- Красивые болотистые земли
- Местные деликатесы

Не понравилось

- Унылая местность в районе Кьоджи
- Мало свободных мест на причалах

РАССТОЯНИЯ

Дистанция от Порто Леванте до Казьера составляет около 100 км (62 мили), причем по пути мы прошли через три шлюза. На путешествие лучше всего отвести не менее семи дней, в противном случае вы пропустите много интересного.

КАК ДОБРАТЬСЯ

В венецианский аэропорт имени Марко Поло летают самолеты различных авиакомпаний, в том числе и российских. Если вы живете в Европе, оптимальный по цене и качеству вариант полет рейсом Ryanair. Такси из аэропорта до Порто Леванте обошлось в €90, дорога заняла 1 час и 20 минут. Из Казьера в аэропорт мы ехали 40 минут за €50.

ЧАРТЕР

Мы путешествовали в мае, и аренда катера стоила €2365 за неделю. В сезон цена поднимается до €3700. К дополнительным можно отнести траты на горючее (в среднем €7.90 за час работы двигателя), вычитаемые из топливных расходов, авансированных при аренде судна. За семь дней двигатель проработал в общей сложности 26 часов. Около €100 с нас взяли за административные расходы. Кстати, расценки на швартовку в целом оказались выше, чем мы ожидали.

КАРТЫ И ПУТЕВОДИТЕЛИ

На борту каждого чартерного катера есть лоции, но мы предпочли пользоваться собственными картами, приобретенными в специализированном магазине.

ОПЛАТА И ДОКУМЕНТЫ

Все необходимое для поездки предоставит вам чартерный брокер. Если вы оплачиваете поездку по кредитной карте, захватите с собой удостоверение личности с вашим фото.

ПОГОДА

В начале мая погода обычно великолепна. Мы не нуждались ни в кондиционерах, ни в обогревателях.

ПРИЧАЛЫ

Darsena Mosella. Tel: +39 041 400862
www.sottomarina.net
Marina San Elena. Tel: +39 041 5231927
Marina San Giorgio. Tel: +39 339 4787488
Marina Certosa. Tel: +39 041 5208588
www.ventodivenezia.it
Marina Portegrandi. Tel: +39 0422 823263
www.marinadiportegrandi.it



Во второй половине дня потоки туристов истощаются

На гондоле тоже можно попасть в «трафик»



Mosella, более скромной гавани чуть дальше от центра Кьоджи, вы можете пришвартоваться за сумму в два раза меньше.

Венеция

Итак, мы прибыли в один из самых красивых и популярных городов мира. Знаменитая площадь Сан-Марко, старая библиотека, Дворец дождей, потрясающий кафедральный собор... Джеймс Бонд в «Казино Рояль» гонялся на катерах по Гранд Каналу, но вы будете разочарованы: навигация частных судов по нему просто запрещена. Впрочем, наше огорчение сменилось вздохом облегчения, когда мы увидели, сколь сильно эта водная артерия загружена и как мало здесь обращают внимание на то, что мы называем правилами движения.

В городе три причала. Первый, центральный, самый удобный, но весьма дорогой — San Giorgio Marina располагается на острове прямо напротив собора Сан-Марко. До второго, San Elena, придется довольно долго идти пешком или воспользоваться услугами водного такси. Третий, наиболее демократичный по ценам, находится на острове Чертоза, до которого нужно добираться на теплоходе, — вы тут же попадете в зависимость от паромной переправы. Впрочем, где бы вы

ни остановились, вы можете побродить по узким городским улочкам и полюбоваться невероятными готическими зданиями.

Мурано

Место для швартовки на острове стекла предельно ограничено. Все дело в том, что население использует лодки точно так же, как мы — автомобили. Пожалуй, даже лучше добраться сюда на небольшом теплоходе, который регулярно ходит из Венеции, чем идти на своей лодке. Билет со сроком действия 24 часа стоит €12 и годен для поездок на теплоходах всех городских направлений. На Мурано непременно надо побывать. Но не робейте и отмахивайтесь от назойливых зазывал в магазины художественного стекла. Торговцы набрасываются на каждого туриста и обещают золотые горы — вплоть до обеда в ресторане или доставки на катере обратно в Венецию, если вы купите нечто, якобы сделанное местными стеклодувами, втридорога. Производство стекла в Мурано было налажено еще в XII веке: венецианские стеклодувы переселились сюда после пожара, разрушившего город. Изделия из стекла до сих пор изготавливаются на острове вручную, и вы можете самостоятельно организовать себе



Изобилие фруктов на местных рынках



Городские строения буквально вырастают из воды



Лодки в Венеции
заменяют автомобили

Порой приходится
поискать место
для швартовки



экскурсию на стеклодувное
предприятие.

Понедельник в Италии — всегда день спокойный, идеально подходящий для посещения Мурано. Когда экскурсия к стеклодувным печам закончена, прогуляйтесь вдоль канала, посетите музей Ветро. Билет в городской музей стоит €18 и позволяет посетить 12 других экспозиций, включая Музей кружев в Бурано и Дворец дождей на площади Сан-Марко. Любителям архитектуры стоит обратить внимание на колоннаду базилики Святых Марии и Донато. Вдоль канала расположено множество ресторанов, но не все заведения работают до позднего вечера, поскольку большинство туристов покидают Мурано в конце дня.

Бурано

Переход до Бурано потребует от вас определенных навыков маневрирования на лодке — у нас этот небольшой отрезок пути занял три с половиной часа. Правда, мы неплохо провели время у причала на юге острова Сан-Эразмо, где угостились ветчиной, местным сыром и вином. Бурано — весьма живописный остров с покосившейся колокольной церкви, заметной издалека. Рыболовство и плетение кружев здесь являются основными занятиями, и именно это привлекает сюда путешественников. Большинство туристов уезжает из Бурано после обеда, и тогда на острове воцаряются тишина и покой. Кружева хорошей работы найти сложно, поскольку на их изготовление уходит немало времени — это не массовая продукция. Если Бурано покажется вам многолюдным, отдохните в Мазорбо — на острове с потрясающими садами и видами на венецианскую гавань, соединенном с Бурано длинным деревянным мостом, и обязательно

выкроите минут десять на покупку аппетитных круассанов с джемом в кафе Panifico Constantini.

Торчелло

Когда-то население Торчелло составляло 20 тысяч человек, но сегодня тут проживает лишь 60 жителей — все переехали в Венецию. Грязная вода и малярия способствовали тому, что со временем здесь остался только один канал. В Торчелло стоит посмотреть базилику, построенную в VI веке, и церковь Санта-Фоска с римскими саркофагами и мраморным тронном, на котором некогда восседал Атилл.

Портегранди

Большой причал в этом современном городке со всех сторон окружен жилыми кварталами. В Портегранди удобно бросить якорь, если вам нужна короткая остановка в ожидании открытия шлюза из канала в реку Силе. Шлюз закрывают каждый день на полтора часа в обеденное время. Наше путешествие в Казьер происходило против течения, и городок Казале-суль-Силе мы сочли идеальным местом для обеда. Эти края чем-то напоминают Англию — вдоль набережных построены дорогие виллы с роскошными фасадами.

Тревизо

Этот чудесный городок, обнесенный крепостной стеной, просто обязателен для посещения, поскольку считается миниатюрным конкурентом Венеции. Узкие городские каналы великолепны для прогулок, а на уличных рынках можно купить домашней свежей пасты и пармезана. Если договориться с персоналом гавани, то вам разрешат пройти на лодке в центр Тревизо через канал, который обычно закрыт.

Конечно, недельного отпуска для такого путешествия нам было маловато. Мы не исследовали дельту реки По, славящуюся своей флорой и фауной, не побывали на пляжах Баррикаата, не успели наведаться в красивый городок под названием Мезола со старинной крепостью. В Венецианской лагуне действительно слишком много всего интересного, но, безусловно, ее жемчужина — великий город каналов, который особенно приятно открывать с палубы яхты.

КЛУБ ПУТЕШЕСТВИЙ

MBU INFO

Директор по продажам Avalon Cruises Евгений Дроздов рассказал MBU о предпочтениях россиян, берущих яхты в чартер

Влиял ли кризис на чартерный бизнес?

Те, кто покупал круизы класса люкс, не стали меньше тратить на отдых. Приоритеты остались прежними: Французская Ривьера, побережье Италии, Балеарские острова. Актуален чартер у берегов Испании, Греции и Хорватии, где у многих наших соотечественников есть недвижимость.

Насколько сложными клиентами являются россияне?

Россияне, пожалуй, одни из самых требовательных клиентов. Нам всегда нужно, чтобы все было на высшем уровне. Поэтому с россиянами интересно работать.

Что бы вы посоветовали человеку, впервые отправляющемуся в чартерную поездку?

Не пытаться «по ходу пьесы» менять план путешествия. Всегда есть возможность скорректировать маршрут, но очень важно прислушиваться к мнению капитана — он обязательно подскажет, что можно, а что нельзя.

Какие яхты чаще всего берут в чартер россияне? Какую кухню предпочитают на борту?

Fairline традиционно пользуются хорошим спросом. Россияне небезосновательно полагают, что британцы знают толк в люксовых машинах и яхтах. Что касается кухни, то здесь предпочтения выявить достаточно сложно. Обычно клиенты хотят, чтобы на яхте были все те же гастрономические возможности, что и на берегу.

Часто ли наши граждане берут лодку в чартер без команды?

Моторные яхты — никогда.

На что важно обратить внимание при выборе лодки для чартера?

Оптимальный вариант — арендовать яхту у собственника. Выбор лодки для чартера и последующее формирование маршрута путешествия сопоставимы с шитьем костюма на заказ. Нужно учесть массу индивидуальных деталей, что может сделать только тот, кто владеет яхтой, а не выступает в роли посредника.



Свобода выбора

Все чаще европейцы, обращающиеся в чартерные компании, предпочитают брать в аренду не яхту с командой, а только судно. Для сторонников подобных «независимых путешествий» мы и подготовили этот материал. Текст *МВУ*





Чартер яхты без капитана и команды дает определенную свободу, но и накладывает повышенную ответственность

Какими бы привлекательными ни были плавания по внутренним водам России, наступает момент, когда карты столичных водохранилищ и Финского залива совершенно перестают вас интересовать. Хочется радикально сменить обстановку, увидеть что-то абсолютно новое. Тем более на планете столько потрясающих мест — неизведанных и культовых, побывать в которых мечтает любой путешественник. Добраться туда в наши дни не так сложно, особенно если вы умеете управлять моторной или парусной яхтой. Идеальное решение — взять напрокат лодку без капитана. Из-за более высокой стоимости моторных яхт по сравнению с парусными первые обыкновенно предлагаются в чартер с обученной и подготовленной командой. Однако и тем, кто предпочитает самостоятельные круизы, практически все крупные гавани предоставляют возможность арендовать лодку без шкипера. Так с чего начать?

Первые шаги

Самое важное — убедить чартерную компанию в том, что у вас хорошие шкиперские навыки. Некоторые американские агентства требуют присутствия на борту хотя бы одного человека, способного управлять яхтой сходного размера с похожим оборудованием, причем на «профпригодность» клиентов тестируют на месте. В других компаниях ограничиваются обстоятельной беседой для выяснения, достаточны ли ваши знания о навигации для управления судном. Есть фирмы, предпочитающие проводить обязательный однодневный «ликбез» перед началом поездки, чтобы ознакомить «экипаж» с новым для него оборудованием. Кстати, то, что иногда компании настаивают на собственном шкипере (по их мнению, арендатор не обладает достаточным уровнем квалификации), не всегда минус. Местные капитаны знают даже самые крошечные гавани, пригодные для стоянки, и могут помочь вам с заказом столиков в популярных и обычно переполненных ресторанах. Итак, вы твердо решили провести отпуск на борту взятой напрокат яхты. Предупредим сразу: в вашем контракте на чартер вы обнаружите очень много пунктов, относящихся к вопросам страховки судна. По всей вероятности, депозит за яхту будет весьма высоким, и от вас потребуют доказать опыт плавания рулевым на коммерческих судах.

Простой и надежный способ найти подходящую лодку — обратиться в чартерное агентство. Брокер вникнет в подробности предстоящего круиза — количество дней, предполагаемый бюджет, число путешественников, и можете быть уверены, подберет вам оптимальный вариант.

Самые популярные сайты в Интернете, посвященные поиску яхт для самостоятельного управления, — www.charterworld.com и www.tenrag.com. Имейте в виду, что стоимость чартера обычно указывается без учета оплаты

Самое важное — убедить чартерную компанию в том, что у вас хорошие шкиперские навыки и должный опыт мореплавания

топлива, портовых сборов и прочих расходов, поэтому добавьте к сумме аренды еще около 25 процентов. К тому же не забудьте, что до чартерной яхты вам предстоит как-то добраться, а это дополнительные деньги.

Наиболее интересные, на наш взгляд, места, которые мы отобрали для самостоятельного яхтинга, находятся в разных климатических зонах и частях света. Это и всем хорошо известные яхтенные стоянки, и мало пока раскрученные острова и бухты, где можно насладиться чистым океаном, нетронутой природой и безлюдными пляжами. Поверьте, именно в таких уголках земли лучше всего «перезарядить свои батарейки».

Каждый маршрут оценивается по десятибалльной шкале, и ему выставляется итоговая оценка. В этой же таблице вы найдете список компаний, занимающихся чартером без шкипера, и примерные расценки (суммы могут варьироваться), дающие представление о предлагаемых услугах. У некоторых компаний действуют специальные предложения и в высокий сезон, и после его окончания. При общении с чартерным брокером убедитесь, что в стоимость включены все местные налоги — они порой бывают весьма обременительны для кошелька. Иногда компания-организатор может потребовать оплатить дополнительные сборы за администрирование поездки уже в конце путешествия. И еще один момент: суммы депозитов за яхты могут сильно различаться.

10 ФРАНЦУЗСКАЯ РИВЬЕРА

От Сен-Тропе до границы с Италией — на 100 миль пляжи, множество милых курортных городков с уютными гаванями, чаще всего превосходно оборудованными. Лазурный Берег пользуется

бешеной популярностью у яхтсменов со всего мира, и самая большая проблема здесь — избежать внимания со стороны вездесущих и назойливых папарацци. Чартерных яхт с экипажем очень много, а вот найти

судно без шкипера не так-то просто. И все же надо постараться — игра стоит свеч, ведь это знаменитая Французская Ривьера, Канн, Ницца, Монте-Карло, одно из самых шикарных побережий на планете.



ФРАНЦУЗСКАЯ РИВЬЕРА: ФАКТЫ И ЦИФРЫ

СЕЗОН	С МАЯ ПО СЕНТЯБРЬ
ДОСТУПНОСТЬ ЛОДОК	2
БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ МАЛООПЫТНЫХ ШКИПЕРОВ	5
ОБЩАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ	6
УДОБСТВА НА БЕРЕГУ	8
ДОБРАТЬСЯ ИЗ РОССИИ	7
ОБЩИЙ РЕЙТИНГ	56%

ЧАРТЕРНЫЕ ФИРМЫ

DAN SAILING	WWW.DANSAILING.COM
M&M	WWW.MMSYB.COM
TOP CHARTER	WWW.TOP-CHARTER.COM

ПРИМЕРНЫЕ ЦЕНЫ

FERRETI NAVETTA 26	НИЗКИЙ СЕЗОН ОТ (ПО ЗВОНКУ) ВЫСОКИЙ СЕЗОН ОТ 45000 €/НЕД.
MANGUSTA 72	НИЗКИЙ СЕЗОН (ПО ЗВОНКУ) ВЫСОКИЙ СЕЗОН ОТ 23000€/НЕД.
DOMINATOR 620	НИЗКИЙ СЕЗОН (ПО ЗВОНКУ) ВЫСОКИЙ СЕЗОН ОТ 21000€/НЕД.
ROYAL DENSHIP 80	НИЗКИЙ СЕЗОН (ПО ЗВОНКУ) ВЫСОКИЙ СЕЗОН ОТ 36000€/НЕД.
CANADOS 86	НИЗКИЙ СЕЗОН (ПО ЗВОНКУ) ВЫСОКИЙ СЕЗОН ОТ 36000€/НЕД.
CANTIERI ROSSATO 130'	НИЗКИЙ СЕЗОН (ПО ЗВОНКУ) ВЫСОКИЙ СЕЗОН ОТ 165000€/НЕД.

МАЛЬБОРО САУНДС: ФАКТЫ И ЦИФРЫ

СЕЗОН	С НОЯБРЯ ПО АПРЕЛЬ
ДОСТУПНОСТЬ ЛОДОК	3
БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ МАЛООПЫТНЫХ ШКИПЕРОВ	7
ОБЩАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ	10
УДОБСТВА НА БЕРЕГУ	5
ДОБРАТЬСЯ ИЗ РОССИИ	2
ОБЩИЙ РЕЙТИНГ	58%

ЧАРТЕРНЫЕ ФИРМЫ

COMPASS CHARTERS	WWW.COMPASS-CHARTERS.CO.NZ
------------------	--

ПРИМЕРНЫЕ ЦЕНЫ

PHOENIX RESORT 35	НИЗКИЙ СЕЗОН ОТ NZ\$1800/НЕД. ВЫСОКИЙ СЕЗОН ОТ NZ\$2000/НЕД.
FORMULA 4000	НИЗКИЙ СЕЗОН NZ\$ 5200/НЕД. ВЫСОКИЙ СЕЗОН ОТ NZ\$6800/НЕД.

9 МАЛЬБОРО САУНДС, Новая Зеландия

Эти места на самом севере Новой Зеландии весьма любимы тамошними яхтсменами. Оно и понятно — полторы тысячи километров безлюдных пляжей, удобные, закрытые от океанских штормов бухты, великолепная природа, тюлени, а на обед — свежайшая рыба. Сезон начинается здесь в ноябре и продолжается до конца апреля. До Новой Зеландии, конечно, далековато, и добираться туда не просто, но Мальборо Саундс того стоит.



8 БАГАМСКИЕ ОСТРОВА

Протяженностью всего 130 миль с севера на юг Багамский архипелаг состоит из нескольких сотен островов, равноудаленных от Кубы и Флориды. Белый песок пляжей, живописные деревеньки... Бросьте якорь в гавани Хоуп-тауна, рядом с похожим на огромный леденец красно-белым полосатым маяком, поднимитесь на его последний этаж, чтобы полюбоваться прекрасными видами. Цветники, утопающие в зелени коттеджи — все напоминает о том, что здесь живут выходцы из Новой Англии. Куда бы вы ни отправились — на север к Грин Терл или на юг в сторону Литл-Харбор, вы получите удовольствие от перехода по одному из самых интересных с точки зрения круизов на яхте регионов планеты.



БАГАМЫ: ФАКТЫ И ЦИФРЫ

СЕЗОН	С ДЕКАБРЯ ПО ИЮНЬ
ДОСТУПНОСТЬ ЛОДОК	5
БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ МАЛООПЫТНЫХ ШКИПЕРОВ	6
ОБЩАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ	9
УДОБСТВА НА БЕРЕГУ	7
ДОБРАТЬСЯ ИЗ РОССИИ	4
ОБЩИЙ РЕЙТИНГ	62%

ЧАРТЕРНЫЕ ФИРМЫ

ATLANTIC YACHT COMPANY	WWW.ATLANTICYACHTCOMPANY.COM
FLORIDA YACHT	WWW.FLORIDAYACHT.COM
NAUTIC BLUE	WWW.NAUTICBLUE.COM

ПРИМЕРНЫЕ ЦЕНЫ

SEA RAY 340 SUNDANCER	НИЗКИЙ СЕЗОН (ПО ЗВОНКУ) ВЫСОКИЙ СЕЗОН ОТ \$5355/НЕД.
MEFASA 120'	НИЗКИЙ СЕЗОН (ПО ЗВОНКУ) ВЫСОКИЙ СЕЗОН ОТ \$45000/НЕД.
LEOPARD 45 CATAMARAN	НИЗКИЙ СЕЗОН \$5670/НЕД. ВЫСОКИЙ СЕЗОН ОТ \$ 5983/НЕД.

ФЛОРИДА: ФАКТЫ И ЦИФРЫ

СЕЗОН	С ДЕКАБРЯ ПО ИЮНЬ
ДОСТУПНОСТЬ ЛОДК	7
БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ МАЛООПЫТНЫХ ШКИПЕРОВ	6
ОБЩАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ	5
УДОБСТВА НА БЕРЕГУ	8
ДОБРАТЬСЯ ИЗ РОССИИ	5
ОБЩИЙ РЕЙТИНГ	63%

ЧАРТЕРНЫЕ ФИРМЫ

ATLANTIC YACHT COMPANY WWW.ATLANTICYACHTCOMPANY.COM
SOUTH WEST FLORIDA YACHTS WWW.SWFYACHTS.COM
NAUTIC BLUE WWW.NAUTICBLUE.COM

ПРИМЕРНЫЕ ЦЕНЫ

ROBERTSON & CAINE CATAMARAN 46'	НИЗКИЙ СЕЗОН 6000/НЕД. ВЫСОКИЙ СЕЗОН ОТ \$7125/НЕД.
MAINSHIP 430	НИЗКИЙ СЕЗОН \$3960/НЕД. ВЫСОКИЙ СЕЗОН ОТ \$4703/НЕД.

7 ФЛОРИДА

Майами, Форт-Лодердейл и острова Киз — традиционные для яхтенных путешествий направления. Ну а тем, кто хочет увидеть «иную» Флориду, рекомендуем зайти с «обратной», Атлантической стороны: тихие гавани, идеальные песчаные пляжи. Посетите Форт-Майерс, который находится посередине 200-мильного перехода из Фламинго в Тампу. Загляните на острова Санибель и Каптивва, чтобы искупаться и позагорать, затем сверните на юг к Эверглейдс или в самый центр Флориды вдоль побережья Океешобее Waterway.



6 ОСТРОВА УАЙТСАНДЕЙ, Австралия

Уайтсандей обожаемы австралийцами за чудесную природу и мягкий климат. Отличное географическое расположение предоставляет богатые возможности для яхтинга и привлекает любителей морских путешествий и подводного плавания со всего мира. От океана острова защищены коралловыми рифами. Арендованные лодки могут показаться вам слишком медлительными — в большинстве своем это прогулочные катамараны. Едва ли такие суда можно назвать изящными. Впрочем, катамараны прекрасно справляются с возложенными на них обязанностями — перевозят туристов по архипелагу. К тому же на палубе катамарана просторно, на борту хватит места и вам, и вашим друзьям.



АВСТРАЛИЯ: ФАКТЫ И ЦИФРЫ

СЕЗОН	С НОЯБРЯ ПО МАЙ
ДОСТУПНОСТЬ ЛОДК	7
БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ МАЛООПЫТНЫХ ШКИПЕРОВ	6
ОБЩАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ	9
УДОБСТВА НА БЕРЕГУ	7
ДОБРАТЬСЯ ИЗ РОССИИ	4
ОБЩИЙ РЕЙТИНГ	66%

ЧАРТЕРНЫЕ ФИРМЫ

CHARTER YACHTS AUSTRALIA WWW.CYA.COM.AU
CHURCHPOINT CHARTERS WWW.CHURCHPOINTCHARTER.COM.AU
CUMBERLAND CHARTER YACHTS WWW.CCY.COM.AU
QUEENSLAND YACHT CHARTERS WWW.YACHTCHARTERS.COM.AU
WHITSUNDAY PRIVATE YACHT CHARTERS WWW.WHITSUNDAY-YACHT.COM.AU

ПРИМЕРНЫЕ ЦЕНЫ

PRECISION CRUISER 17.5	НИЗКИЙ СЕЗОН AUD 3100/ДЕНЬ ВЫСОКИЙ СЕЗОН ОТ AUD 3900/ДЕНЬ
VOYAGER 1040	НИЗКИЙ СЕЗОН AUD 515/ДЕНЬ ВЫСОКИЙ СЕЗОН AUD 900/ДЕНЬ
BENETEAU 43	НИЗКИЙ СЕЗОН (ПО ЗВОНКУ) ВЫСОКИЙ СЕЗОН AUD2573/НЕД.
SEAWIND 1160 9 PAX	НИЗКИЙ СЕЗОН (ПО ЗВОНКУ) ВЫСОКИЙ СЕЗОН AUD2888/НЕД.

5 ДАЛМАТИНСКИЕ ОСТРОВА

Более тысячи островов этого дивной красоты архипелага в Адриатическом море разбросано вдоль всего побережья Хорватии. Яхтенная инфраструктура развита превосходно, причем новые гавани продолжают строиться непрерывно. В отличие

от остальной Адриатики, море здесь чистое, а подводный мир богатый, что должно непременно порадовать любителей дайвинга. Кроме того, в небольших городках полным-полно исторических достопримечательностей, и население дружелюбно

относится к туристам. Кстати, Адриатика считается сейчас очень модным направлением, не сомневаемся, что в гаванях вы увидите много суперяхт под разными флагами. В чартер сдается большое количество лодок.



ХОРВАТИЯ: ФАКТЫ И ЦИФРЫ

СЕЗОН	С МАЯ ПО АВГУСТ
ДОСТУПНОСТЬ ЛОДК	7
БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ МАЛООПЫТНЫХ ШКИПЕРОВ	6
ОБЩАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ	8
УДОБСТВА НА БЕРЕГУ	6
ДОБРАТЬСЯ ИЗ РОССИИ	7
ОБЩИЙ РЕЙТИНГ	68%

ЧАРТЕРНЫЕ ФИРМЫ

ADRIATIC HOLIDAYS WWW.ADRIATICHOLIDAYSONLINE.COM
KAISER YACHTING WWW.KAISER-YACHTING.COM
QUEENSLAND YACHT CHARTERS WWW.YACHTCHARTERS.COM.AU
YACHT CHARTER CROATIA WWW.CROATIA-YACHT-CHARTER.COM

ПРИМЕРНЫЕ ЦЕНЫ

SUNSEEKER PREDATOR 62	НИЗКИЙ СЕЗОН €19800/НЕД. ВЫСОКИЙ СЕЗОН € 21800/НЕД.
AZIMUT JUMBO	НИЗКИЙ СЕЗОН €47730/НЕД. ВЫСОКИЙ СЕЗОН € 59665/НЕД.

4 ГРЕЦИЯ

Поразительно чистые воды и яркое синее небо, шедевры древней архитектуры, красивые деревеньки и уединенные острова — вот что влечет в эту страну туристов. Интересующиеся историей получают истинное наслаждение от поездки — руины древних сооружений здесь на каждом шагу. Неудивительно, что Греция — одна из самых привлекательных с точки зрения

чартера стран Средиземноморья. Посетите прибрежные острова, например Циклады, изобилующие уютными бухтами, пригодными для швартовки. На Миконосе и Паросе кипит ночная жизнь — до утра работают клубы и дискотеки. В разгар лета — в июле и августе в Греции дуют сильные ветры, поэтому для самостоятельных водных путешествий идеальны весна и осень.



ГРЕЦИЯ: ФАКТЫ И ЦИФРЫ

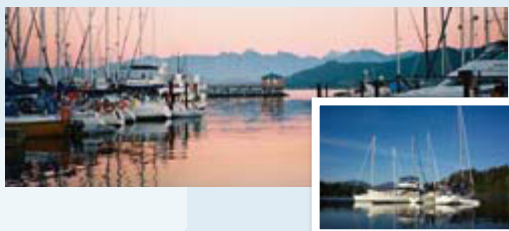
СЕЗОН	АПРЕЛЬ—ИЮНЬ, СЕНТЯБРЬ—ОКТАБРЬ
ДОСТУПНОСТЬ ЛОДК	8
БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ МАЛООПЫТНЫХ ШКИПЕРОВ	7
ОБЩАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ	6
УДОБСТВА НА БЕРЕГУ	6
ДОБРАТЬСЯ ИЗ РОССИИ	7
ОБЩИЙ РЕЙТИНГ	70%

ЧАРТЕРНЫЕ ФИРМЫ

ALPHA YACHTING	WWW.ALPHAYACHTING.COM
CORFU YACHTING	WWW.CORFUYACHTING.COM
KIRIACOULIS	WWW.KIRIACOULIS.COM
NAUTIC BLUE	WWW.NAUTICBLUE.COM

ПРИМЕРНЫЕ ЦЕНЫ

ATLANTIC 61	НИЗКИЙ СЕЗОН €3500/НЕД. ВЫСОКИЙ СЕЗОН €4200/ НЕД.
BAVARIA 50	НИЗКИЙ СЕЗОН €4300/НЕД. ВЫСОКИЙ СЕЗОН €4500/ НЕД.
CRANCHI ATLANTIQUE 40	НИЗКИЙ СЕЗОН €2200/ДЕНЬ ВЫСОКИЙ СЕЗОН €2400/ДЕНЬ
AZIMUT 58	НИЗКИЙ СЕЗОН €2750/ДЕНЬ ВЫСОКИЙ СЕЗОН €2900/ДЕНЬ



3 ОСТРОВА СЕВЕРО-ЗАПАДНОЙ ЧАСТИ ТИХОГО ОКЕАНА

Сан-Хуан и острова Гульфа путешественники называют Виргинскими островами Севера. Этот архипелаг, защищенный от стихии островом Ванкувер, хорош для коротких переходов из гавани в гавань внутри пролива Джорджия. Учтите, правда, что здесь часто бывают внезапные дожди, поэтому важно иметь с собой соответствующую экипировку. К северу от пролива Десолейшн Саунд вы сможете наслаждаться дикой природой во всем ее многообразии. В аренду по большей части сдаются лодки траулерного типа.

ТИХООКЕАНСКИЕ ОСТРОВА СЕВЕРО-ЗАПАДА: ФАКТЫ И ЦИФРЫ

СЕЗОН	ИЮНЬ—СЕНТЯБРЬ
ДОСТУПНОСТЬ ЛОДК	8
БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ МАЛООПЫТНЫХ ШКИПЕРОВ	7
ОБЩАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ	6
УДОБСТВА НА БЕРЕГУ	6
ДОБРАТЬСЯ ИЗ РОССИИ	7
ОБЩИЙ РЕЙТИНГ	70%

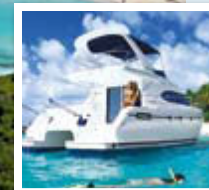
ЧАРТЕРНЫЕ ФИРМЫ

BELLHEAVEN CHARTERS	WWW.BELLHAVEN.NET
BLUE PACIFIC CHARTERS	WWW.BLUEPACIFICCHARTERS.COM
CHARTERS NW	WWW.CHARTERSNORTHWEST.COM
COOPER BOATING	WWW.COOPERBOATING.COM
DESOLATION SOUNDS YACHT CHARTERS	WWW.DESOLATIONSOUNDYACHTCHARTERS.COM
SHIP HARBOR YACHTS	WWW.SHIPHARBORYACHTS.COM

ПРИМЕРНЫЕ ЦЕНЫ

MERIDIAN 490	НИЗКИЙ СЕЗОН C\$ 900/ДЕНЬ ВЫСОКИЙ СЕЗОН C\$ 1200/НЕД.
BAYLINER 285	НИЗКИЙ СЕЗОН C\$ 1485/НЕД. ВЫСОКИЙ СЕЗОН C\$ 197/НЕД.

2 ВИРГИНСКИЕ ОСТРОВА



Архипелаг в Карибском море привлекает прежде всего уединенными гаванями, где можно бросить якорь на несколько дней. Острова административно разделены на три группы — Британские Виргинские острова, Американские Виргинские острова и Испанские Виргинские острова. Во всех зонах инфраструктура яхтинга развита на должном уровне — где бы вы ни находились, ближайшая гавань с барами и ресторанами будет на расстоянии пары миль. Вы сможете вдоволь насладиться неспешными переходами между островами, дайвингом и прогулками по пляжу. Удобнее всего путешествовать по группе островов, принадлежащих одной стране, поскольку пересечение границ и заполнение соответствующих документов занимает немало времени. Чартерные суда на Виргинских островах главным образом водоизмещающего типа. Яхты сильно отличаются по размеру, состоянию и возрасту, но выбор велик, и если вам не понравится одно предложение, вы всегда найдете что-нибудь другое.

ВИРГИНСКИЕ ОСТРОВА: ФАКТЫ И ЦИФРЫ

СЕЗОН	ДЕКАБРЬ—ИЮНЬ
ДОСТУПНОСТЬ ЛОДК	9
БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ МАЛООПЫТНЫХ ШКИПЕРОВ	10
ОБЩАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ	9
УДОБСТВА НА БЕРЕГУ	6
ДОБРАТЬСЯ ИЗ РОССИИ	2
ОБЩИЙ РЕЙТИНГ	78%

ЧАРТЕРНЫЕ ФИРМЫ

CATAMARAN COMPANY	WWW.CATAMARANS.COM
CYOA YACHT CHARTERS	WWW.CYOACHARTERS.COM
NORTH SOUTH YACHT VACATIONS	WWW.NSVY.COM
TMM YACHT CHARTERS	WWW.SAILTMM.COM
VIP YACHTS	WWW.VIPYACHTS.COM
VIRGIN TRADERS MY	WWW.VIRGINTRADERS.COM

ПРИМЕРНЫЕ ЦЕНЫ

HORIZON 56	НИЗКИЙ СЕЗОН \$8690/НЕД. ВЫСОКИЙ СЕЗОН \$9935/НЕД.
VIRGIN EXPRESS 40	НИЗКИЙ СЕЗОН \$6485/НЕД. ВЫСОКИЙ СЕЗОН \$6985/НЕД.
TARQUIN 59	НИЗКИЙ СЕЗОН \$1150/ДЕНЬ ВЫСОКИЙ СЕЗОН \$1465/ДЕНЬ
JEFFERSON 48	НИЗКИЙ СЕЗОН \$775/ДЕНЬ ВЫСОКИЙ СЕЗОН \$895/ДЕНЬ

1 ИСПАНИЯ

Привлекательность Испании для яхтсменов, российских, в частности, заключается в ее близости и развитой туристической инфраструктуре, в том числе и лодочной. Четыре часа лета из Москвы, и вы оказываетесь в этой европейской стране с отличным климатом, богатой историей

и культурой. Развлечения на любой вкус — посещение готических замков, прогулки по мощеным улочкам старых городов, отдых на залитых солнцем пляжах. Взять в чартер хорошую лодку даже в разгар сезона не составит труда — выбор яхт ведущих европейских брендов огромен.



ИСПАНИЯ: ФАКТЫ И ЦИФРЫ

СЕЗОН	МАЙ—ОКТАБРЬ
ДОСТУПНОСТЬ ЛОДОК	10
БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ МАЛООПЫТНЫХ ШКИПЕРОВ	8
ОБЩАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ	5
УДОБСТВА НА БЕРЕГУ	9
ДОБРАТЬСЯ ИЗ РОССИИ	10
ОБЩИЙ РЕЙТИНГ	84%

ЧАРТЕРНЫЕ ФИРМЫ

FAIRLINE MENORCA	WWW.FAIRLINEMENORCA.COM
MALLORCA CRUISING	WWW.MALLORCACRUIISING.CO.UK
MARITIMO YACHTS	WWW.MARITIMOYACHTS.COM
OCEAN DRIVE CHARTER	WWW.OCEANDRIVECHARTER.COM
QUAYSPOUR	WWW.QUAYSPOURMENORCA.COM
SEA TECH	WWW.SEA-TECH.COM
SPAIN MOTOR YACHTS	WWW.SPAINMOTORYACHTS.COM
VITESSE YACHTS	WWW.VITESSEYACHTS.COM
VOYAGE CHARTERS	WWW.VOYAGECHARTERS.COM

ПРИМЕРНЫЕ ЦЕНЫ

FAIRLINE TARGA 40	НИЗКИЙ СЕЗОН €6200 / НЕД. ВЫСОКИЙ СЕЗОН €9000 / НЕД.
FAIRLINE TARGA 52GT	НИЗКИЙ СЕЗОН €13000 / НЕД. ВЫСОКИЙ СЕЗОН €16000 / НЕД.
VOYAGE 440 CATAMARAN	НИЗКИЙ СЕЗОН €3500 / НЕД. ВЫСОКИЙ СЕЗОН €7500 / НЕД.
SESSA C46	НИЗКИЙ СЕЗОН €8995 / НЕД. ВЫСОКИЙ СЕЗОН €10995 / НЕД.
AZIMUT 42	НИЗКИЙ СЕЗОН €6995 / НЕД. ВЫСОКИЙ СЕЗОН €8995 / НЕД.



ДРУГИЕ СТРАНЫ

Конечно, далеко не все достойные внимания уголки планеты вошли в наш список. Вы можете выбрать что-то на свой вкус и посетить это место, связавшись с брокерскими компаниями, занимающимися организацией чартерных путешествий без шкипера.

АНГЛИЯ

Adrenaline Sailing:
www.adrenalinesailing.co.uk
Hamble Point Yacht Charters:
www.yacht-charter.co.uk
First Class Nautical:
www.firstclassnautical.co.uk

США

Tred Avon Yacht Sales:
www.tays.com/charter.html
North Carolina Whittaker Creek Yacht Harbor:
www.whittakercreek.com

КАНАДА

Great Lakes — Canadian Yacht Charters:
www.cycnorth.com

СЕЙШЕЛЬСКИЕ ОСТРОВА

Seychelles Dream Yacht Charter:
www.dreamyachtcharter.com

ТАИЛАНД

Thai Marine Leisure:
www.thaimarine.com

ТУРЦИЯ

Travel to Turkey:
www.travel2turkey.org

КОНДИЦИОНЕРЫ



ХОЛОДНАЯ ВОЙНА

Летом в салоне яхты, путешествующей по Средиземному морю, становится душно, как в теплице. Пожалуй, нужно установить кондиционер, думаете вы, но не знаете, какую систему лучше выбрать. Наш материал поможет разобраться в этом вопросе. Текст Грег Копп

Что такое система кондиционирования воздуха?

Кондиционер представляет собой не что иное, как холодильник с демонтированной дверцей и вентилятором внутри. Теплый воздух из салона лодки проходит сквозь матрицу с хладагентом — газом или охлажденной пресной водой, поглощающими тепло. Существует три вида судовых кондиционеров: единые прямого испарения (КПИ), сплит-системы, а также системы водяного охлаждения.

Как работает система прямого испарения?

Главный элемент такого кондиционера — конденсатор (в большинстве случаев это ротационный насос), сжимающий газовый хладагент. Нагретый при сжатии хладагент передается по узкой трубке, проходящей внутри более крупной трубы, по которой циркулирует морская вода (в сущности, система представляет собой теплообменник), и в дальнейшем выводится

за борт. Тонкая трубка, содержащая охлажденный хладагент, выходит из теплообменника и соединяется с испарителем (в случае сплит-системы через медную трубку). Когда хладагент достигает испарителя, давление в нем падает, что заставляет газ расширяться, а следовательно, и охлаждаться. После этого охлажденный хладагент поступает в трубки матрицы, через которые прокачивается воздух из яхтенного салона.

Как работают системы кондиционирования с водяным охлаждением?

Фаза сжатия/конденсации до момента, когда декомпрессированный хладагент расширяется и охлаждается внутри испарителя, полностью аналогична тому, что происходит в системах прямого испарения. Вода (а не воздух), охлажденная за счет прохождения через теплообменник, закачивается из емкости-охладителя (всегда расположенной в машинном отделении) в камеру охлаждения воздуха

(и обратно) через теплоизолированную систему труб. Воздух в салоне охлаждается путем прохождения через матрицу, состоящую из трубок с холодной водой. Как только хладагент покидает теплообменник с водой, он перегоняется через второй теплообменник с морской водой, где охлаждается еще раз, и возвращается в компрессор. Цикл начинается снова. Чаще всего оба теплообменника и компрессор монтируются в единый блок охладителя.

Какая из систем наиболее распространена?

Безусловно, более распространены кондиционеры прямого испарения (КПИ). Установка такой системы не требует разводки теплоизолированных труб с водой между каютами и машинным отделением. КПИ идеальны для монтажа на яхтах длиной до 60 футов, максимум с шестью каютами. Иногда на крупных яхтах устанавливается несколько систем типа КПИ, что не всегда оправданно с точки зрения стоимости.



Насколько практичны сплит-системы?

Компрессор монтируется удаленно от испарителя, как правило, в машинном отделении или подсобном помещении. Блоки соединены между собой гибкими медными трубками, по которым передается хладагент. Ограничение по длине медной трубки — около 14 метров, при этом один компрессор может «питать» два испарителя. В зависимости от расположения машинного отделения система эффективна на судах длиной до 80 футов. Главное преимущество сплит-системы в том, что шумный компрессор находится на удалении от кают. Основной минус — необходимость прокладки медных трубок, связывающих обе части устройства.

Насколько практичны системы водяного охлаждения?

У данных конструкций есть неоспоримые достоинства: отсутствуют ограничения по количеству камер охлаждения воздуха, нет ограничений по прокладке трубок, монтаж и обслуживание

не вызывают трудностей. Кондиционеры с водяным охлаждением предпочтительны для больших лодок.

Как работает кондиционер в режиме отопления?

Вся система работает в реверсивном режиме: сжатый хладагент гонится в обратном направлении, попадает в испаритель и после сжатия нагревается, затем проходит через матрицу, где нагревает воздух в помещении, после чего давление в агенте падает, и он вновь попадает в компрессор.

Насколько эффективен обогрев лодки кондиционером?

Как ни странно, обогрев яхты кондиционером, работающим по реверсивному циклу, более эффективен, нежели электрическим тепловентилятором. Учтите, что температура заборной воды должна быть выше девяти градусов Цельсия, хотя некоторые производители обещают качественный обогрев даже при шести градусах.

«Кондиционер представляет собой холодильник с демонтированной дверцей и вентилятором внутри»

Как рассчитать оптимальную мощность кондиционера для моей яхты?

Лучше всего этой работой справятся специалисты, поскольку вам необходимо знать значение коэффициента теплопритока для данного помещения. Для кают на уровне ватерлинии эта величина ниже, для верхних кают — выше. Мощность кондиционера рассчитывается как

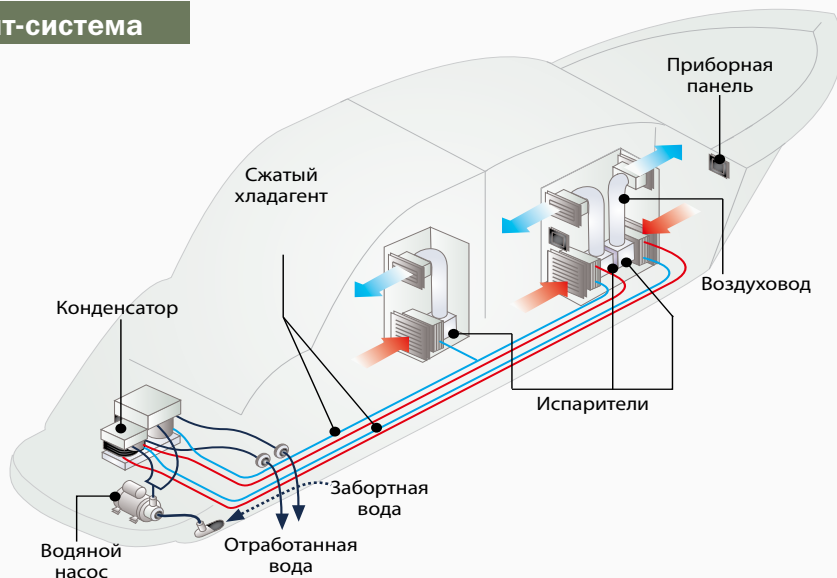
КОНДИЦИОНЕРЫ

Типы кондиционеров

Единые прямого испарения



Сплит-система



Система с водяным охлаждением



Системы небольшого и среднего размера, как правило, подключаются к инвертору мощностью от 1 до 2 кВт

произведение коэффициента теплопритока, площади помещения и суточного перепада температур в данной местности (10 градусов Цельсия для Средиземноморья, 15 градусов для тропиков). Обычно закладывается запас по мощности около 10 процентов.

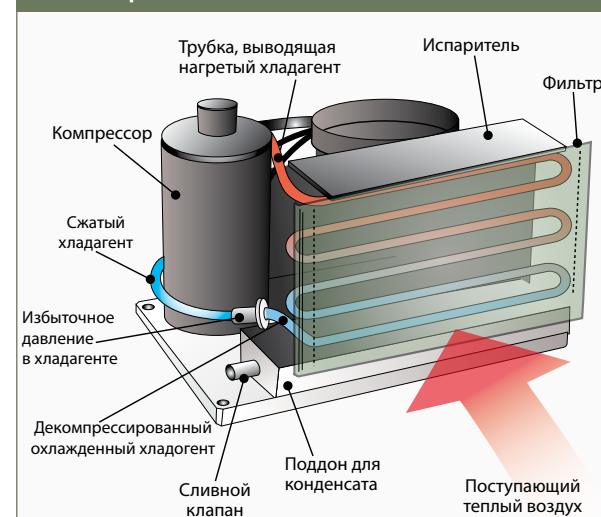
Насколько сильно кондиционер нагружает бортовую электрическую сеть?

Компрессоры кондиционера при старте потребляют довольно много энергии (раза в три-четыре больше, чем в рабочем режиме) и являются источниками индуктивной нагрузки. Проконсультируйтесь со специалистами, выдержит ли ваш генератор такую нагрузку.

Какой источник электропитания мне нужен?

Вы можете запитать систему кондиционирования от инвертора, который преобразует постоянный ток 12 Вольт в переменный ток 220 Вольт. Убедитесь, что мощности вашего инвертора хватит для полноценной работы кондиционера. Системы небольшого и среднего размера, как правило, подключаются к инвертору мощностью от 1 до 2 кВт. К примеру, Mermaid Marine Air M9 превосходно работает от инвертора 2 кВт, который в свою очередь питается

Устройство единого кондиционера прямого испарения Mermaid M16



Системы Mermaid M16 хватит для охлаждения пассажирского салона и каюты владельца на 40-футовой яхте

от двух альтернаторов 12 Вольт при работающих двигателях яхты. Такой системы Mermaid хватило бы для охлаждения пассажирского салона и мастер-каюты на 40-футовой яхте, но не более того. На рынке представлены системы кондиционирования 12 Вольт, однако в действительности они являются кондиционерами на 220 Вольт со встроенными инверторами.

Насколько шумны современные системы кондиционирования?

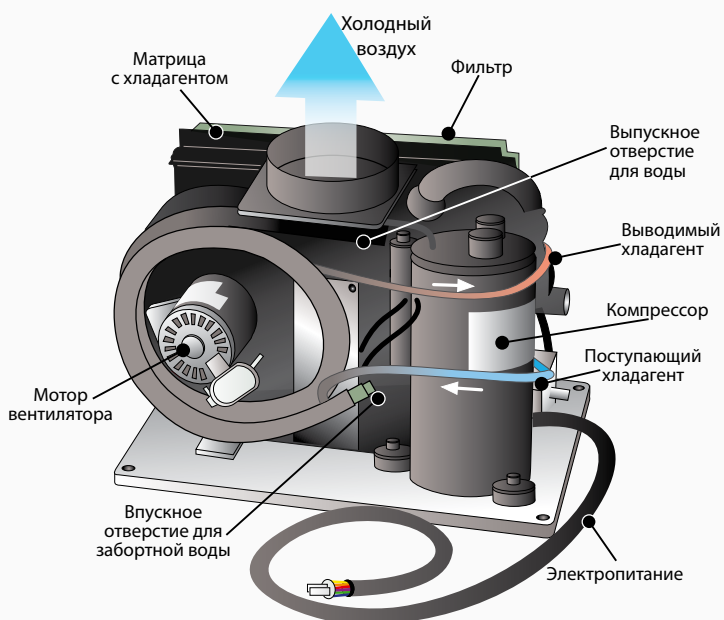
Большинство кондиционеров построено на ротационных компрессорах, которые вибрируют гораздо меньше, чем поршневые. Вообще вибрация компрессора — главный источник шума от всей системы, поэтому важен квалифицированный монтаж установки, особенно если вы любите спать в тишине и прохладе. Другие агрегаты системы кондиционирования практически бесшумны — их можно устанавливать под койками.

Опасен ли хладагент для здоровья?

В современных системах кондиционирования используется негорючий хладагент типа R417A. Он пришел на смену типу R22, который был запрещен из-за содержания фреона, вредного для окружающей среды. R417A может быть использован в кондиционерах, рассчитанных на применение R22.

Насколько сложно заменить систему кондиционирования?

На судне длиной от 70 футов имеет смысл монтировать систему с водяным охлаждением, что дешевле, чем, к примеру, несколько независимых КПИ-систем. Необходимо правильно расположить испаритель. Часто этот элемент монтируют под койкой, однако учтите, что даже небольшой шум ночью порой становится источником раздражения. Не менее важно грамотно развести воздуховоды и установить вентиляционные люки. Учтите, что теплый воздух поднимается к потолку и для качественного охлаждения выходные отверстия кондиционера лучше располагать высоко. Если вы решили монтировать сплит-систему, у вас есть выбор по части размещения ее элементов. Имейте в виду, что когда воздух проходит сквозь матрицу и охлаждается, на ее поверхности образуется конденсат, который надо сливать.



pirogovo-club.ru

ЯХТ

ПИРОГОВО

ПАРУС — ЭТО ПРОСТО! ПИРОГОВО — ЭТО НЕ ПРОСТО ЯХТ-КЛУБ.

УЧИМ ДЕТЕЙ И ВЗРОСЛЫХ КРУГЛЫЙ ГОД! ЯХТЫ В АРЕНДУ И НАВСЕМ! В СЕЗОН — РЕГАТЫ ЕЖЕНЕДЕЛЬНО. тел. 223 22 00

КАПИТАН: НАВЫКИ | ЗНАНИЯ | ИНСТРУМЕНТЫ

ЧТО ДЕЛАТЬ, КЭП?

МОЛНИЕНОСНОЕ РЕШЕНИЕ

Сильная гроза застала вас на небольшой лодке в открытом море. Стоит ли немедленно прекратить движение и приготовиться к непогоде или лучше попытаться укрыться в ближайшей гавани?

Текст Тим Барлетт Иллюстрация Бен Сербат



ПРОБЛЕМА

Наш герой отправился с приятелем в небольшое воскресное путешествие на 24-футовом Boston Whaler. Быстроходный открытый катер с тентом прекрасно защищал от солнца. Но к тому времени, как двое собрались возвращаться в гавань, на горизонте появилась плотная стена из черных грозовых туч. Когда путешественники достигли фарватера, порывистый ветер уже срывал пену с волн. Начиная накрапывать дождь. При видимости в несколько сотен метров катер торопился в сторону пристани. Раскаты грома раздавались совсем рядом. Очень скоро друзья убедились, что гроза вот-вот разразится прямо у них над головой. До якорной стоянки оставалось меньше мили, а бухта была еще ближе. Опускать стальную цепь в морскую воду, находясь в эпицентре грозы, — не самая хорошая идея. Что делать, капитан?

НАШЕ РЕШЕНИЕ

Яхтсмены из Европы крайне редко задумываются о подобных ситуациях, пока по воле судьбы не попадут в переплет. Сильные грозы с обилием электрических разрядов намного чаще случаются на Атлантическом побережье США. Например, в некоторых районах Флориды бывает в среднем 100 гроз за год, около 50 человек погибают от ударов молнии на открытой воде. Этот вопрос исследуется учеными, а для яхтсменов опубликовано множество советов.

Молния — мощнейший разряд статического электричества в грозовых облаках. Лучший способ избежать повреждений или минимизировать их — направить электрический разряд в обход лодки. Проще всего создать альтернативный проводящий канал с низким сопротивлением до поверхности воды по образу и подобию медного молниеотвода, защищающего небоскребы на суше.

К сожалению, хоть молниеотвод и служит защитой, он в то же время увеличивает риск поражения молнией. Это может показаться

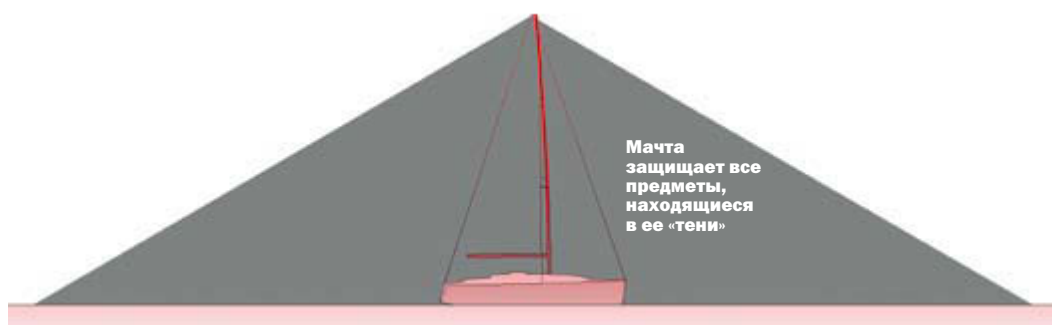
нелогичным: в конце концов, если молния способна преодолевать сотни метров во влажном воздухе, какой смысл ей искать предметы с малым сопротивлением для прохождения последнего короткого отрезка? Статистика североамериканских страховых компаний показывает, что парусные суда в шесть раз чаще «притягивают» молнии по сравнению с моторными яхтами и в тридцать раз чаще, чем спортивные катера.

Любой объект, возвышающийся над яхтой даже на метр, действительно становится своеобразным молниеотводом, и, как следствие, риск поражения более низких объектов, оказавшихся поблизости, снижается. Вопрос, насколько далеко распространяется такая «защита», остается открытым. Авторитетные источники полагают, что ее форму можно описать конической фигурой, в вершине которой находится самый высокий предмет. При этом диаметр основания конуса раза в два-три превышает его высоту (см. рисунок).

Возиться с якорной цепью — самое опасное занятие при надвигающейся грозе. Неужели вам хочется сыграть роль живого молниеотвода? Для этого достаточно всего лишь покинуть укрытие — высокий металлический каркас тента и схватиться за опущенную в воду цепь. Разумнее в случае начавшейся грозы оставаться в открытой воде под защитой тента. Если возможно, заранее отсоедините антенну радиостанции, уберите выступающие вверх предметы, например флажок и удочки. Заземлите каркас тента, скажем, с помощью якорной цепи. Остерегайтесь прикасаться к металлическим предметам, когда вы уже оказались в эпицентре стихии!

В любом случае, чем быстрее вы уйдете от грозы, тем лучше. Нашим путешественникам, вероятно, следует направиться к пристани, чтобы продолжить наблюдение за опасным природным явлением с террасы уютного кафе. Если получится пришвартоваться поближе к какой-нибудь парусной яхте и воспользоваться защитой ее мачты, считайте, что проблема решена. **МВУ**

Возиться с якорной цепью — самое опасное занятие при надвигающейся грозе. Неужели вам хочется сыграть роль живого молниеотвода?



ЧТО БЫ ВЫ СДЕЛАЛИ?

СОВЕТУЮТ ЧИТАТЕЛИ МВУ

JFM:

Отвечаю экспромтом:

1. Уберите или сложите все выступающие вверх предметы вроде радиоантенн и флажтоков.
2. Не прикасайтесь к якорной цепи. Если молния ударит в лодку, то ваше тело будет отличным проводником.
3. Держитесь на расстоянии в несколько сотен метров от мачт парусных яхт, поскольку они «притягивают» молнии, случайный разряд может задеть и вас.
4. Старайтесь находиться вблизи причала, но не среди мачт. На севере Европы грозы редко длятся более 20 минут.

AdeOily:

Я бы направился к стоянке парусных судов, и чем они больше, тем лучше. Молния выбирает наикратчайший путь, предпочитая яхты с высокими мачтами, и ваш катер вряд ли пострадает. Я точно не хотел бы остаться в открытой воде в качестве единственной мишени над волнами.

Plantearer:

Не уверен, что парусные яхты смогут меня защитить. Чаще всего их мачты сделаны из металлического сплава и заземлены на гребной вал, что должно обеспечивать защиту от молний. Но я все равно не верю, что после сотни метров в воздухе электрический разряд действительно будет зависеть от проводимости на последнем десятке.

Lovezoo:

Положите все портативные радиоустройства (телефоны, рации и т.д.) в духовку или в холодильник, которые будут неким подобием клетки Фарадея и защитят их. Таким образом, если вам не повезет и молния до вас все же доберется, останется возможность связаться с береговой охраной.

Capnsensible:

Мне доводилось ходить на лодке в грозы, и, скажу вам, это совсем не весело. В таких ситуациях ты понимаешь, что все во власти теории вероятности, и твои действия не влияют на ход событий. Даже если спрятаться в гавани среди тысячи парусных яхт, они не станут гарантией безопасности.

MapisM:

Я бы вообще не стал тратить время на антенну, если это отсрочит уход из грозовой области.

Меняем винты

В конце осени прошлого года мы вытащили редакционную лодку Sunseeker Thunderhawk 43 из воды и заметили, что один из винтов поврежден. Никто из коллег не смог вспомнить, как могла произойти эта неприятность. Предположительно, мы ударились им о какой-то жесткий предмет, когда шли вверх по реке Итчен к месту швартовки. Лопасти находились в ужасающем состоянии, и мы обратились в мастерскую Ebbtide Marine, которая располагается в гавани Shamrock Quay. Специалисты тут же заявили нам, что винт ремонту не подлежит и их оба необходимо заменить. Ознакомившись с прайс-листом на запчасти Volvo, мы с разочарованием констатировали, что новые винты Duorgors обойдутся нам почти в тысячу евро, и решили поискать альтернативу за меньшие деньги. В первое время мы подумывали о приобретении американских винтов из «нержавейки» в расчете, что их лопасти разгонят нашу яхту на пару узлов быстрее. Минусы очевидны — при установке жестких винтов из нержавеющей стали аноды корродируют гораздо быстрее, да и при ударе винта на полной скорости вся энергия будет гаситься не его лопастями, а всем приводом.

На аукционе eбай мы попытались найти подержанные винты по сходной цене, но наши усилия были тщетны — ни одного подходящего варианта не попало на протяжении нескольких недель. И совершенно случайно один из редакторов



Винты Magic Marine встали «как родные»

обнаружил сайт компании Magic Marine, которая предлагала аналоги «вольвовских» Duorgors по цене на четыре сотни евро дешевле оригинала. Фирма выпускает винты всех размеров, как серии А, так и серии В. Magic Marine заявляет о производительности, идентичной продукции Volvo, причем лопасти у англичан немного толще, а значит, прочнее.

Винты Magic Marine изготовлены с высочайшей точностью, что компенсирует чуть возросшее

гидравлическое сопротивление. По идее винты должны обладать той же производительностью, что и оригинал от Volvo, однако в компании Magic Marine утверждают, что яхты некоторых их клиентов прибавляли один-два узла к максимальной скорости. Мы тут же заказали пару винтов и были поражены безупречным сервисом и качеством изготовления продукции — винты встали «как родные».

На 3000 оборотах мы разогнались до 23,5 узла с нулевым положением поворотно-откидной колонки в спокойной воде. В идентичных условиях на продукции Volvo мы достигли отметки в 21,5 узла, но поскольку двигатели на Sunseeker недавно подвергались капитальному ремонту, мы не можем утверждать, что на максимальных оборотах преимущество продукции Magic Marine сохранится.

Грег Копп

[Интернет www.magicmarine.co.uk](http://www.magicmarine.co.uk)



На 3000 оборотах Magic Marine разогнали яхту на два узла больше, чем Volvo

Оценка МВУ
Стоимость



Надувной Navigator

Подобрать подходящего размера тендер на Sunseeker Thunderhawk 43 оказалось задачей не тривиальной. Не хотелось портить внешний вид редакционной яхты неуклюжей конструкцией на транце, поэтому решили остановиться на надувном тендере, который умещался бы в стандартную кладовку. Сначала мы приобрели 2,4-метровый Zodiac, в котором, как выяснилось, недостаточно места даже для двух человек и средних размеров собаки. Второй неудачной покупкой стал 3,4-метровый катер Quicksilver Air Deck, отличная, но большая лодка. Нам нужно было нечто среднее, и тут под руку подвернулся надувной Navigator 2,84 метра, идеально подходящий для всех наших нужд: легкий

(22 кг) и компактный, с веслами и жестким транцем. В Navigator спокойно усядутся три человека суммарным весом до 280 кг. Тендер продается с двунаправленной помпой, надувным сиденьем, ремонтным набором, веслами и транцем, на который можно закрепить двигатель мощностью до 2,5 л.с. Надувной пол и борта, сделанные из плотной трехслойной синтетической резины, выглядят достаточно солидно для столь бюджетного приобретения. **Грег Копп**

[Интернет: www.leisure16.co.uk](http://www.leisure16.co.uk)

Оценка МВУ
Стоимость



Перчатки яхтсмена

Не знаю, кем уж я был в прошлой жизни, но я всегда и везде ужасно мерзну. Катаясь на мотоцикле, грею руки в специальных электроперчатках, запитанных от аккумуляторной батареи. По сей день я не смог найти аналогичных перчаток для яхтенных путешествий, отчего немало страдаю. Подобрать что-то подходящее представляется мне делом далеко не простым. Не так давно мы обзавелись великолепными непромокаемыми носками Sealskinz, и тут с радостью обнаружили, что компания занялась выпуском перчаток для яхтсменов. Надпись на указательном пальце «Waterproof» соответствует действительности: Sealskinz абсолютно не промокают, даже когда вы вытаскиваете кранцы из ледяной воды. Нашивки на ладони из натуральной кожи помогают удерживать в руках различные предметы, однако слой утеплителя настолько тонок, что мои пальцы мгновенно коченели в холодные дни. Отчаявшись, я приобрел более дешевые, менее комфортные, но толстые флисовые яхтенные перчатки Azure, которые хранят тепло чуть дольше, правда, совершенно не защищают от влаги. Да и пальцы время от времени все равно приходилось отогревать в каюте. **Хьюго Андреа**

Интернет: www.azurewear.co.uk
www.sealskinz.com



Перчатки Azure теплее, но совершенно не защищают от воды

Оценка МВУ
Стоимость



Оценка МВУ
Стоимость

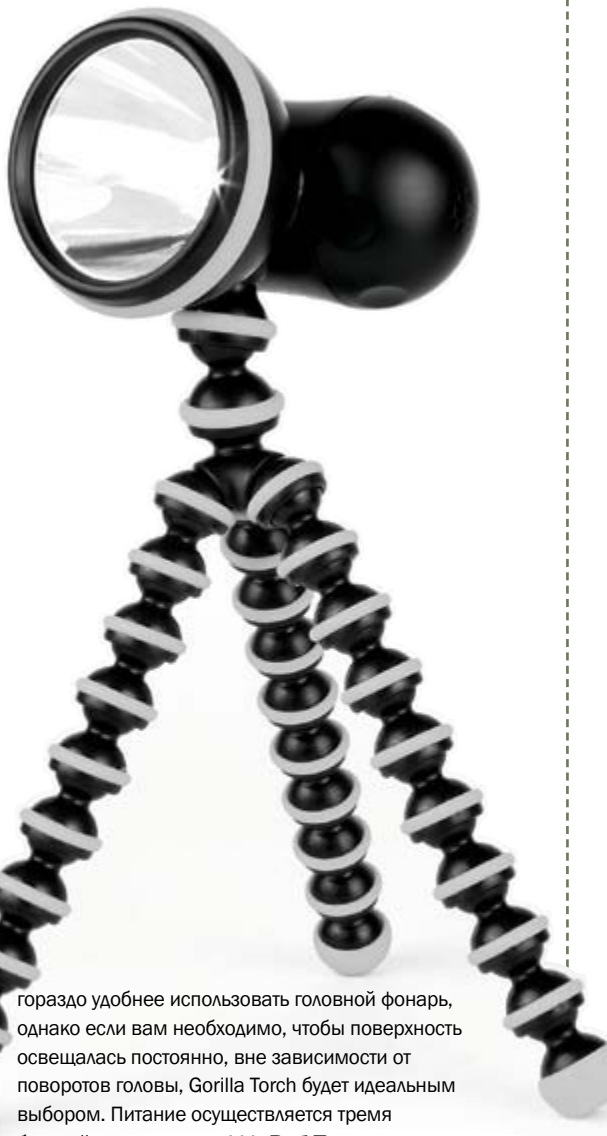


Оценка МВУ
Стоимость



Переносной фонарь Gorilla Torch

Великолепная «переноска» для владельцев стальных катеров, обожающих покопаться в начинке своей лодки. Ножки фонарика имеют магнитные наконечники и легко «прилипают» к металлическим поверхностям. Я использовал его, когда работал в машинном отделении яхты, закрепив на стальной балке. Вы можете крепить «переноску» на стенку стального топливного бака, если корпус лодки сделан из пластика. Gorilla Torch производит компания, специализирующаяся на выпуске фотоштативов с подобными гибкими ногами. Ножки легко устанавливаются на любую поверхность и могут даже цепляться за поручни, полки или трубы. Вероятно, в определенных ситуациях



гораздо удобнее использовать головной фонарь, однако если вам необходимо, чтобы поверхность освещалась постоянно, вне зависимости от поворотов головы, Gorilla Torch будет идеальным выбором. Питание осуществляется тремя батарейками размера AAA. **Роб Пикс**



Мотор защищен от царапин и пыли

Чехол на двигатель

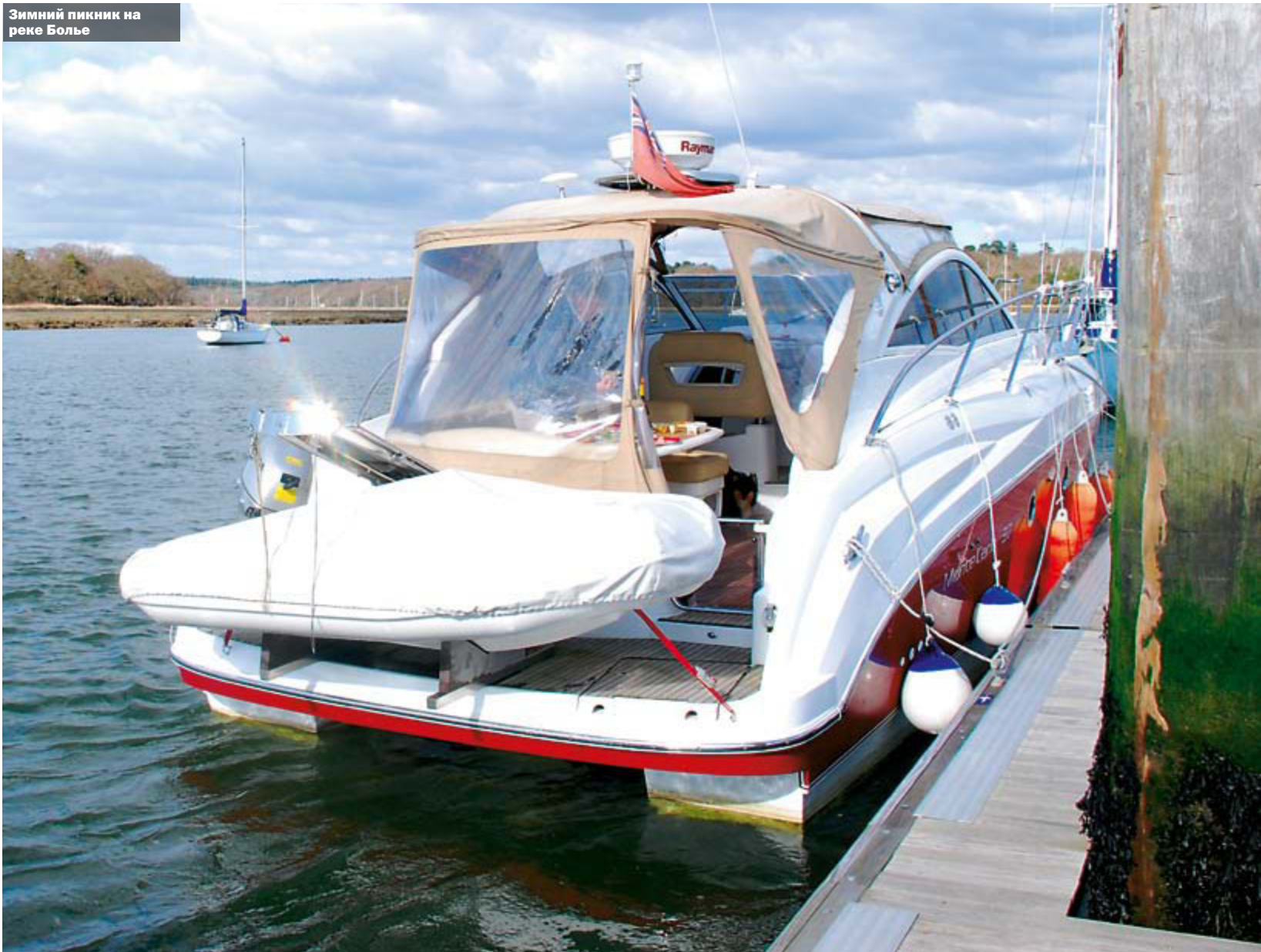
У меня уже есть чехол производства фирмы ОСА, который предохраняет двигатель от соли, солнца и птичьего помета. Осенью я потратился на приобретение другого чехла, пригодного для зимнего хранения. Изготовленный из водостойкого, но пропускающего воздух материала с флисовой подкладкой, ОСА защищает двигатель от царапин и легких ударов, причем существуют модели почти для всех популярных подвесных моторов. Чехол надежно крепится на двигателе при помощи застежек-молний и фиксирующих лямок и способен выдерживать даже ураганные порывы ветра. Кроме того, он хорошо защищает мотор во время перевозки на трейлере. Когда весной я расчехлял двигатель, на нем не было ни конденсата, ни пыли — мотор сиял чистой. **Хьюго Андреа**

Интернет www.outboardcovers.eu

Оценка МВУ
Стоимость



Зимний пикник на реке Больте



Beneteau Monte Carlo 37

КТО «УБИЛ» ВИНТЫ?

Съеденные коррозией винты Duorpropс и экспертиза длиной в год

Такова уж особенность путешествий на моторных яхтах — за удовольствие пребывания на борту приходится порой расплачиваться небольшими неудобствами. Мы считали, что наша лодка Monte Carlo 37 с двумя дизелями Volvo 260 л.с. D4 и винтами DPH производства Volvo Penta находится в безупречном состоянии, и беззаботно мотались по Соленту от Пула вниз к юго-западу от Лондона, наслаждаясь ленивым течением жизни в красивых заливах и пробивая себе путь сквозь непогоду, время от времени захватывающую все южное побережье Британии. Случались мелкие проблемы с внутренней отделкой судна — пару раз

отваливались стенные панели каюты. Наша лодка была из первой партии, и мы сгорали от любопытства, избавились ли на верфи Beneteau от «детских болезней» на MC37. Мы знаем точно, что на обновленной 37-й модели появились релинги и секции для хранения, а также приятная плюшевая обивка мебели. Выбор опций велик, если вы строите яхту под заказ.

Двигатели ни разу «не свалили дурака» на протяжении нашего владения яхтой и поражали нас снова и снова слаженной работой и мощностью. Однажды зимой, несмотря на то что Beneteau — открытая яхта, мы, одевшись потеплее, пересекли

Солент от нашей базы в гавани Хамбла до острова Уайт и там прекрасно отобедали в уютном баре. Первые два года пользования лодкой (три сотни часов наработки двигателей) прошли без каких-либо неприятностей.

Когда мы подняли лодку для очередного техосмотра в марте минувшего года, в нашей судовой тетради появилась отметка о первом дефекте: винты Volvo Penta Duorpropс, которым было всего два года, имели серьезную точечную коррозию на поверхности, причем отдельные пятна оказались значительными. Пока яхта находилась на суше, мы проверили аноды — вдруг они настолько изношены, что винты и валы пострадали от электролиза. Аноды действительно были изношены, но в целом их состояние можно было назвать удовлетворительным, к тому же валы не подверглись воздействию коррозии, поэтому мы пришли к выводу, что загвоздка именно в винтах.

В итоге коррозионные Duorpropс пришлось заменить, что обошлось нам в две с лишним тысячи евро, и это с 40-процентной скидкой! Мы, правда,

МС37 — великолепная яхта



Оригинальные винты, съеденные коррозией...



...так они должны были выглядеть



Коррозия обнаружилась при подъеме лодки на сушу

так и не поняли, почему должны были платить за новые винты, ведь коррозионные повреждения произошли не по нашей вине. Обратились к специалистам Volvo с просьбой разобраться в ситуации. Мы настаивали на полном возмещении затрат.

Основной причиной коррозии были названы кавитации, и стало ясно, что выяснение истории их появления займет уйму времени. Инженер из Volvo вышел с нами в море, чтобы посмотреть, мог ли наш стиль управления вызвать повреждения. Большую часть времени мы ходили на яхте с колонками, опущенными до отметки -4 градуса (самое нижнее положение), что благодаря великолепному корпусу Monte Carlo совершенно не сказывалось ни на скорости, ни на комфорте плавания. Само собой разумеется, в спокойных водах мы бы подняли колонки до 0 градусов, но часто ли море бывает тихим, как пожарный водоем?

Пока в Volvo обрабатывали результаты теста, винты были отправлены в офис компании First

Основной причиной коррозии были названы кавитации

Marine Propulsion, которой было поручено изучить причины появления кавитаций. По мнению специалистов FMP, кавитации возникли при управлении яхтой с колонками, опущенными на -4 градуса. В FMP объяснили, что в спокойной воде оптимальным положением колонок является нулевое — параллельное поверхности. Когда колонки установлены на -4 градуса, на крейсерской скорости нос судна задран вверх на те же 4 градуса, соответственно, результирующий угол составляет 8 градусов, что и ведет к кавитационным повреждениям винтов.

Мы ходили в аналогичной манере на другой лодке — редакционной Fairline Targa 40

на протяжении четырех лет и не имели никаких проблем с кавитацией. Согласитесь, вполне естественно путешествовать наиболее комфортным для себя образом и не думать, что при изменении угла наклона колонок винты вашей яхты постепенно разрушаются. Нам кажется, они должны функционировать в нормальном режиме с любым углом наклона поворотно-откидных колонок.

Кто же виноват? Наша манера вождения стала причиной появления кавитаций или подвело качество изготовления самих винтов?

Специалистам Volvo потребовалось длительное время, чтобы ответить на этот вопрос и сообщить нам, будет ли возмещен ущерб. Изучение проблемы ушел целый год, мы потратили 50 фунтов стерлингов на топливо для яхты, когда производились контрольные измерения. Нам, конечно, было интересно наблюдать за тем, как идет расследование.

В процессе подготовки этого номера мы известили Volvo по электронной почте, что собираемся опубликовать историю о винтах, и тут же получили уведомление — убытки будут возмещены. Полагаем, компания признала, что для производства винтов были использованы некачественные заготовки. Жаль, в Volvo не проявили до конца причину появления коррозии, однако компания согласилась возместить все расходы и более того — заменить винты на новые, хотя наши до сих пор в рабочем состоянии. Надеемся, в Volvo отнесутся с таким же пониманием и к остальным яхтам, с которыми случились подобные казусы. Джек Хэйнс

FOR SALE



Fairline Phantom 40

В производстве с 2002 по 2010 год. Цена: €270 000—400 000

Эта популярная круизная яхта с флайбриджем отличается великолепным качеством сборки и прекрасными ходовыми характеристиками. И тем не менее не забудьте проверить ее сервисную книжку. Текст и фотографии Грег Копп

СВОБОДНЫЙ РЫНОК Актуальные цены на подержанные Fairline Phantom 40



Яхта 2004 года выпуска, установлена навигация Raymarine, 2×Volvo Penta TAMD63 P 370 л.с., наработка 800 ч, новый тик, кондиционер, генератор.

Судно находится в Англии.

Стоимость: €254 000

Контакты: Essex Boatyards

Тел.: +44 (0170) 225-88-85

www.essexboatyards.com



Яхта 2008 года выпуска, 2×Volvo Penta 370 л.с. D6 (170 час), кондиционер, генератор, навигация Raymarine, новый кожаный интерьер, бимини и бар на флайбридже.

Судно находится в Испании.

Стоимость: €302 000

Контакты: Essex Boatyards

Тел.: +44 (0170) 225-88-85

www.essexboatyards.com



Яхта 2005 г.в., 2×Volvo Penta TND63 370 л.с., салон — вишня и эвкалипт, климат-контроль в каютах и салоне, картплоттер-GPS Interphase CartMaster 11CVS+, впередсмотрящий эхолот, видеочамера заднего вида, TV со спутниковой антенной (НТВ+). Судно находится в Москве, растаможено.

Стоимость: \$450 000

Контакты: Burevestnik Group, Москва

Тел.: +7 (495) 258-16-71 www.burevestnik.ru

Внутри Fairline Phantom 40



По часовой стрелке, начиная слева: места за столом хватит для всех; компактный камбуз; санузел; каюта в носовой части; простая планировка поста управления; мастер-каюта; уютная двухместная гостевая каюта

Справа: доступ в машинное отделение из кокпита; широкая платформа для купания



Если вы решили приобрести поддержанную моторную яхту, важно выбрать продукцию зарекомендовавшей себя верфи, ибо экономия при покупке может обернуться проблемами при последующей эксплуатации. Просматривая объявления о продаже, убедитесь, что вы не перепутали Phantom 40 постройки после 2002 года с более ранней версией (в производстве с 1994 года) с таким же названием. Поздняя модель Phantom 40, созданная на основе удачного V-образного корпуса разработки ателье Олесински, обладает, как и большинство яхт верфи Fairline, прекрасными мореходными

характеристиками. В 2002 году Phantom 40 сменила на конвейере 38-ю модель, унаследовав от предшественницы все лучшие качества, а вскоре появилась еще более совершенная лодка Fairline — Squadron 41.

Изначально яхта Phantom 40 комплектовалась двумя дизелями Volvo TAMD63 P в 370 л.с. или довольно редкими 375-сильными Caterpillar 3126 TA. В 2006 году на смену TAMD63 пришли Volvo D6 мощностью 370 л.с. с системой впрыска common rail. В 2008 году инженеры Volvo увеличили их мощность до 435 л.с.

Найти ухоженный экземпляр Phantom 40 в Европе несложно — эта модель столь популярна, что практически во всех портовых городах

У более поздней модели Phantom 40 с корпусом Олесински завидные мореходные качества

всегда есть выбор. Первая лодка, на борту которой мы взошли, принадлежала Полу Голдсмиту. Как и большинство владельцев Phantom, он приобрел яхту из-за замечательных ходовых качеств. Другой владелец «сороковой» — Шон Карсон держит свою лодку в гавани на реке Дарт: «Я уверен в Phantom'e, как в самом себе. Во время первого же путешествия мы попали в переплет, но вышли из него с честью. В восьми милях от Плимута начался шторм — погода резко изменилась, поднялся крепкий пятибалльный ветер. Стоя на флайбридже, я промок до нитки, но выбора у меня не было — мы должны были прийти домой. Я снизил скорость с 25 до 18 узлов, и лодка идеально слушалась рулей даже при сильном волнении».

1. НОСОВОЕ ПОДРУЛИВАЮЩЕЕ УСТРОЙСТВО

Большинство яхт, которые мы видели, имели носовые подруливающие устройства мощностью 6 л.с., что совсем не много для 40-футовой лодки. В настоящее время устанавливаются более мощные «подрульки». Проверьте, как работает подруливающее устройство, и в случае необходимости замените его

2. ЗАДНЯЯ ДВЕРЬ САЛОНА

На некоторых образцах Phantom 38 дверь салона со временем начинает заклинивать. На Phantom 40 ставят двери из нержавеющей стали нового образца, но все же стоит убедиться в том, что они не заедают

4. СЕРВИСНАЯ КНИЖКА

Если предыдущий владелец по тем или иным причинам игнорировал неисправности на яхте, есть вероятность того, что вам придется расплачиваться за его небрежность. Иногда стоимость ремонта может достигать значительных сумм, поэтому перед покупкой лучше проверить сервисную книжку на предмет выполненных работ

3. ЛЮКИ И ОКНА

Даже на безупречной продукции Fairline люки и иллюминаторы могут протекать. Обычно подобные неисправности устраняются раз и навсегда первым владельцем, однако перед покупкой лучше удостовериться, что необходимые работы проведены в полном объеме

Шон выбрал Phantom с 435-сильными дизелями D6: «Всегда хорошо, когда у лодки есть запас по мощности, ведь в случае чего вы можете быстро вернуться в гавань. Моя яхта, например, разогналась до 31 узла». Мы полностью согласны с Карсоном, поскольку на тест-драйве сами обнаружили, что «сороковая» гораздо увереннее

чувствует себя на предельной скорости — потенциал столь великолепного корпуса необходимо использовать. На испытании летом 2003 года яхта с Volvo TAMD63 P в 370 л.с. выдавала 28,2 узла. При этом Пол Голдсмит выжимает из своих «дорестайлинговых» D6 мощностью 370 л.с. 29 узлов.

Я снизил скорость с 25 до 18 узлов, и лодка идеально слушалась рулей даже при сильном волнении

Кевин Хартленд, еще один обладатель Phantom, с которым нам довелось пообщаться, рассказал, что в прошлом сезоне отправился с семьей от причала на реке Крауч до Уэймута в двухнедельный круиз. Возле Дандженесса поднялся шестибалльный юго-западный ветер, появились волны, однако на скорости в 12 узлов Хартленд благополучно добрался до места назначения: «Phantom дает чувство безопасности на борту, столь необходимое, когда вместе с вами путешествуют маленькие дети». По мнению Шона Карсона, оптимальна крейсерская скорость в 25 узлов (двигатели TAMD63 P), на которой яхта потребляет один галлон топлива на милю при 2500 оборотах двигателя. С системой впрыска common rail вы можете ожидать от D6 даже большей экономичности.

Швартоваться на Phantom 40 очень удобно. Карсон, как правило, подходит к родному причалу в городе Дарте кормой, и даже в самых сложных погодных условиях ему удается встать на якорь без особых проблем: «Я еще ни разу не “приложил” яхту о понтон». Еще Шону нравится, что левый борт и платформа для купания видны с поста управления на флайбридже через входной проем.

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА

С момента, как мы приобрели на Лондонском боут-шоу новую лодку Fairline Phantom 40, прошло уже два года. Предполагалось, что яхта будет сдаваться в чартер, поэтому мы выбрали одну из самых богатых комплектаций. В итоге лодка настолько нам понравилась, что мы решили отказаться от чартера и предпочитаем путешествовать на ней сами. Большая часть наших вояжей приходится на беспокойные воды Солента, мы исследовали окрестности Брайтона и остров Уайт.

Я не люблю, когда погода застигает врасплох, и по этой причине выбрал Phantom 40. Однажды мы попали в восьмибалльный шторм: ощущения не из приятных, но яхта Fairline с честью



выдержала испытание. До того у нас была модель Jeanneau Prestige 36, и я авторитетно могу сказать, что Fairline — яхта другого класса: резвее, с лучшими мореходными качествами и более четким управлением. Два года со времени покупки пролетели как миг, а Phantom по-прежнему чувствует себя великолепно. **Пол Голдсмит**

FAIRLINE PHANTOM 40

ДОСЬЕ

Тип	круизная яхта с флайбриджем
Производство	с 2005 по 2009 год
Построено	119
Дизайн	Бернард Олесински
Тип корпуса	глиссирующий
Длина	42 ф (12,53 м)
Ширина	13 ф (3,96 м)
Осадка	3 ф (1 м)
Водоизмещение	11,4 т (без груза)
Запас топлива	1000 л
Запас воды	440 л
Скорость	28,2 узла с двигателями Volvo TAMD63Ps и немногим более 30 узлов с Volvo D6-370
Дальность хода	190 миль (при 23 узлах, с 20%-ным резервом)

ВЕРДИКТ ЭКСПЕРТА

Внешне Phantom 40 является эталоном современной моторной яхты с флайбриджем. Корпус изготовлен безупречно, и даже при самом тщательном осмотре подержанных экземпляров, как правило, невозможно найти каких-либо производственных огрехов. Работы по сборке яхты выполнены на высочайшем уровне, отделка великолепна. При покупке подержанной яхты загляните в документацию по техническому обслуживанию: не побывало ли судно в серьезных переделках и не подвергалось ли значительному ремонту? Продиагностируйте все бортовые системы и не забудьте проверить состояние силовой установки и трансмиссии. **Джим Притчард, эксперт**
E-mail: survey@jimpritchard.co.uk **Веб-сайт:** www.jimpritchard.co.uk

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ

Стоимость обслуживания одного двигателя Volvo TAM — €815;
 Volvo D6-370 — €697 (включая работу и налоги)

	Volvo TAMD63P	D6-370
Насос забортной воды	€396	€477
Инжектор	€97	€344
Масляный радиатор	€1173	—
Стартер	€1159	€791
Генератор	€831	€575

КОНКУРЕНТЫ



Princess 40

Яхта качественная, превосходно управляется и комфортна для жизни на борту. Немного быстрее при сходных силовых установках.



Sealine F42

Яхта в модификациях с двумя или тремя каютами. Средние ходовые качества компенсируются удобным салоном.



Beneteau Antares 13.80

Великолепная практичная яхта с меньшей пассажироместимостью и скромным флайбриджем.

РЕЙТИНГ МВУ

СТОИМОСТЬ ★★★☆☆

Более старые лодки имеют привлекательное соотношение цены и качества по сравнению со свежими образцами с дизелями D6.

КАЧЕСТВО ПОСТРОЙКИ ★★★★★

Претензий к исполнению, дизайну и отделке практически нет.

КАЮТЫ ★★★☆☆

Пара кают гарантирует комфортное размещение, а компактный камбуз изобилует шкафчиками.

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА ★★★☆☆

Первые лодки в 2003 году с двигателями 370 л.с. разогнались до 28 узлов, а с D6 (435 л.с.) Phantom легко набирает 31 узел. К сожалению, лодок в такой конфигурации на вторичном рынке раз-два и обчелся.

ВЕРДИКТ МВУ 75%

Спортивный дизайн, отличная управляемость и высокие мореходные качества — этого и стоило ожидать от яхты, спроектированной Бернардом Олесински. Проживать на борту Phantom 40 удобно, хотя некоторым может показаться существенной нехватка дополнительной каюты.

Карсон сравнивает Phantom 40 со своей предыдущей яхтой Sealine 42/5: «Качество сборки Fairline намного выше, чем у Sealine, однако у Sealine более рационально спланированы помещения. На борту Phantom мне заметно не хватает дополнительной каюты, которая была на 42/5, да и планировка у Sealine чуть лучше».

Шон очень доволен компоновкой флайбриджа, в то время как Пол считает, что стол там великоват и мешает загорать. Пола, Кевина и Шона объединяет то, что их лодки безупречно функционируют уже длительное время. У Шона поначалу были небольшие сложности с люками, однако дилеры оперативно устранили все недочеты.

Проблемы на яхте Кевина вообще свелись лишь к регулировке оконных задвижек.

Пол не считает доступ в машинное отделение некомфортным, а вот Карсону было сподручнее проверять уровень масла в двигателях на 42/5. Высота машинного отделения на Phantom едва ли позволяет проводить работы с двигателями — для удобства вам однозначно придется поднимать пол в салоне.

Через проход в кокпите осуществляется доступ в кладовку — именно там Шон держит тендер, причем свободного места в этом отсеке остается много. Передвигаться по яхте безопасно благодаря высоким фальшбортам, релингам и качественному трапу на флайбридж.

Проблемы на яхте Кевина свелись к регулировке оконных задвижек

Мы начали обсуждать спальные места, и тут мнения разделились: Шон и Пол хотели бы иметь большую каюту посередине лодки. Шон привык к простору на Sealine, а у Пола подрастают сыновья — им нужно свободное место. У молодожена Кевина никаких нареканий к планировке нет. Особенно радуют его наличие двух санузлов.

По общему мнению, Phantom 40 создавали прежде всего для того, чтобы яхтсмен получал удовольствие от управления, к тому же великолепный корпус этой лодки позволяет совершать серьезные путешествия. Притом что выбор яхт на вторичном рынке сейчас невелик, за €300 000 вы сможете найти более чем пристойный экземпляр. **МВУ**



8-9 июля 2010
Санкт-Петербург



II МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «Санкт-Петербург – морская столица РОССИИ. Морской туризм»

В программе:

- Законодательное обеспечение развития круизного и яхтенного туризма в России
- Региональные особенности морского и речного туризма
- Создание условий для открытия новых круизных линий
- Способы привлечения инвестиций в строительство круизной инфраструктуры
- Пути обновления речного круизного флота страны
- Создание Ассоциации участников круизного рынка: цели, направления работы
- Возобновление паромного сообщения в Санкт-Петербурге: первые итоги и перспективы
- Проектирование и строительство яхтенной инфраструктуры

Специальные мероприятия:

Панельные дискуссии по вопросам развития круизного туризма и яхтинга

Презентация туристических возможностей регионов России

Переговоры и встречи участников конференции

К участию приглашены:

- Министерство спорта, туризма и молодежной политики РФ
- Министерство транспорта РФ
- Главы администраций свыше 30 регионов России
- Крупнейшие российские туроператоры
- Представители морских и речных пассажирских портов
- Владельцы круизного флота
- Делегаты из Италии, Испании, Германии, Греции, Эстонии, Латвии, Литвы, Болгарии, Турции, Казахстана и других стран

Место проведения:

Санкт-Петербург
Парк Инн Прибалтийская

Оргкомитет:

т.: +7 (812) 327-93-70
т./ф.: +7 (812) 370-16-02
www.global-port.ru

Оператор конференции:





Windy 28 Ghibly

Категория B; Длина 8,45 м; Высота 2,24; Ширина 2,7; Вес 2650 кг; Запас топлива 370л; Запас воды 90л;
Кол-во спальных мест 2-3 места; Двигатели 2 x Volvo Penta D3-190 EVC; Крейсерская скорость 33узла;
Максимальная скорость 43-45 узлов; Дизайнер Hans J. Johnsen; Цена EUR 192 000; Комментарии Новая, на заводе, max комплектация.



Windy 52 Xanthos

Категория A; Длина 15,8 м; Высота 4,4 м; Ширина 4,4 м; Вес 17200 кг; Запас топлива 2000 л; Запас воды 470 л;
Кол-во спальных мест 6 мест; Двигатели 2 x Volvo Penta D12-800, 3 x Volvo Penta IPS 600 (NEW); Крейсерская скорость 32-34 узла;
Максимальная скорость 38-41 узел; Дизайнер Hans J. Johnsen; Цена EUR 980 000; Комментарии Новая, на заводе, max комплектация.



Windy 28 Ghibly

Категория B; Длина 8,45 м; Высота 2,24; Ширина 2,7; Вес 2650 кг; Запас топлива 370л; Запас воды 90л;
Кол-во спальных мест 2-3 места; Двигатели 2 x Volvo Penta D3-190 EVC; Крейсерская скорость 33узла;
Максимальная скорость 43-45 узлов; Дизайнер Hans J. Johnsen; Цена EUR 156 000; Комментарии Новая, на заводе, min комплектация.



Windy 58 Zephyros

Категория A; Длина 17,75 м; Высота 5,65м; Ширина 4,5м; Вес 18500 кг; Запас топлива 2100л; Запас воды 470л;
Кол-во спальных мест 6 мест; Двигатели 2 x Volvo Penta D12-800 EVC; Крейсерская скорость 32 узла;
Максимальная скорость 38-40 узлов; Дизайнер Hans J. Johnsen; Цена EUR 1 200 000; Комментарии Новая, на заводе, max комплектация.

MODEL RANGE 25 – 28 – 32 – 33– 35 – 37 – 42 – 44 – 48 – 52 –53– 58 FEET



Windy 48 Triton

РЕКЛАМА



Windy Marine Russia
Email: info@windymarine.ru Web-сайт: www.windy.ru

125212, Москва Ленинградское шоссе, дом 39, строение 7.
Телефон: +7 (495) 221 12 19, +7 916 643 18 84

Nord West 370 Sport Top



Длина: 11,8 м Ширина: 3,5 м Год постройки: 2010
Место стоянки: Санкт-Петербург, Россия
Цена: € 515'500



Horizon Elegance 68

Длина: 20,8 м Ширина: 5,8 м Год постройки: 2010
Место стоянки: Майорка, Испания
Цена: **специальная цена € 1'950'000**

Horizon Elegance 65



Длина: 19,5 м Ширина: 5,5 м Год постройки: 1999
Место стоянки: Санкт-Петербург, Россия
Цена: **специальная цена по запросу**



Horizon Bandido 66

Длина: 20,6 м Ширина: 6 м Год постройки: 2010
Место стоянки: Майорка, Испания
Цена: **специальная цена € 2'600'000**

Horizon Elegance 98 RPH

Длина: 30 м Ширина: 7 м Год постройки: 2007
Место стоянки: Майорка, Испания
Цена: **специальная цена по запросу**

Один из самых удачных проектов яхты 30 м за последние годы. Уникальная планировка, при которой двухуровневая мастер-каюта расположена в носовой части главной палубы и имеет превосходный обзор. Пост управления находится выше главной палубы. На яхте 5 кают для 10 гостей и 2 каюты для экипажа. Яхта в идеальном состоянии и полностью готова к продаже по специальной цене.



www.jonacor-marine.ru

МЫ ЗНАЕМ, КАК ПРОДАТЬ ВАШУ ЯХТУ!

MOTOR BOAT & YACHTING
ЧИТАЮТ БОЛЕЕ 30.000 ЛЮБИТЕЛЕЙ ЯХТИНГА
В 27 РЕГИОНАХ РОССИИ.

СКИДКА НА РАЗМЕЩЕНИЕ
РЕКЛАМЫ 30%

Тел. +7 812 945 64 32
www.mby.ru

ПРОЕКТИРОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО СТАЛЬНЫХ МОТОРНЫХ ЯХТ В ЕГИПТЕ

*Для тех, кто предпочитает именитым брендам
выгодное соотношение цены и качества...
Для тех, кто знает толк в кораблях!*



INTERNATIONAL MARINE COMPANY

Egypt, Cairo, Nasr City, Mustafa Elnahas st., 69

Tel. +2 016 5170999, +2 010 5142004,
Fax: +2 0222711303
E-mail: Ko.tn.7@hotmail.com
intermarineco@hotmail.com

BOATSHOP

Найдите лучшее предложение на рынке

Поиск по всем мировым ресурсам одновременно

Более 30.000 актуальных объявлений

Более 5.000 целевых посетителей в месяц

Удобный параметрический поиск

WWW.BOATSHOP.RU

Семейное дело

Не стоит выходить в море на только что отреставрированной лодке без тщательной проверки всех узлов



Рассказывает Саймон Грейс

Если вы владеете яхтой достаточно давно, то замечали, что в конечном итоге судно становится полноправным членом вашей семьи. Сколько себя помню, у нас была лодка *Tuna*, и 17 лет назад мой отец вытащил ее на берег для текущего ремонта. На суше яхта простояла очень долго, поскольку список необходимых работ оказался гораздо длиннее, чем предполагал папа. Когда отец серьезно заболел, мать попросила меня позаботиться о *Tuna*. Честно говоря, лодка пребывала в том состоянии, когда проще ее сдать на лом, нежели восстанавливать, но с *Tuna* было связано много детских воспоминаний, и я хотел привести ее в порядок ради того, чтобы доставить удовольствие отцу.

При детальном осмотре корпус и надстройка оказались вполне пригодными к плаванию, все остальное пришлось менять. Двигатель был снят и требовал капитального ремонта, привод валялся где-то в гараже. Я договорился с некой судоремонтной мастерской, чтобы они выполнили основные работы — восстановление и монтаж двигателя и вспомогательных систем, установку нового топливного бака, электрики, контрольных приборов, прочих важных деталей. Когда восстановление близилось к концу, я принял решение перегнать лодку в Грецию: ремонт *Tuna* стоил мне и нервов, и денег, поэтому я хотел насладиться комфортом на ее борту в теплых водах около своего нового дома.

Корпус больше не протекал, температура и давление масла в двигателе были в норме. Я немного волновался, но *Tuna* вела себя в море великолепно. Убедившись, что все прошло гладко, мы с женой погрузили лодку на трейлер и отправили ее в северную Грецию в расчете на то, что проведем там незабываемый отпуск.



В таком виде *Tuna* — повод для гордости

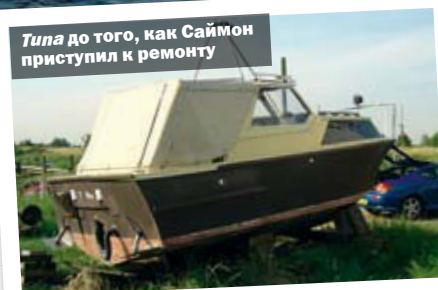
СПРАВКА МВУ
Саймон живет в Греции с женой и дочерью. Он начал обучение управлению яхтами через Интернет и завершил практически все занятия в школе мореходства в Греции.

Однажды вечером мои друзья предложили отправиться на небольшую вечернюю рыбалку. Спустя пару часов после выхода из гавани поднялся ветер, и мы решили повернуть обратно.

Я завел двигатель, убрал якорь и включил ходовые огни. В тот самый момент набора оборотов я почувствовал запах гари — сгорел предохранитель ходовых огней. Я поменял плавкую вставку, но и она перегорела в ту же секунду. Не имея другого выбора, пришлось включить аварийный фонарь, и я на небольшой скорости направился к дому. Море было действительно беспокойным, и мне пришлось прокладывать путь, лавируя между волнами. На штурвале у меня закреплен стержень, фиксирующий центральное положение, и я заметил, что он перестал совпадать с направлением движения. С управлением судна возникли проблемы. Я залез в моторный отсек посмотреть, что случилось, и был шокирован, увидев внутри воду: «Черт возьми, что же произошло?»

Узнав, что лодка медленно погружается, мой приятель принялся откачивать воду из трюма. Вода больше не прибывала, и я полез ремонтировать рулевое управление. Оказалось, болт, крепящий трос

Tuna до того, как Саймон приступил к ремонту



управления к валу, ослаб, очевидно, из-за вибрации двигателя. С помощью гаечных ключей вопрос был решен в считанные минуты. Двигатель исправно работал, и мы начали осторожно двигаться к дому, регулярно заглядывая в машинное отделение на предмет протечек.

На следующий день я выяснил, что произошло. Отверстия для гофрированных трубок, в которых сквозь транец проходит тросик газа, располагались чуть выше ватерлинии, и они были плохо изолированы от протечки. Поскольку три здоровых парня рыбачили, сидя на транце, яхта просела в воду намного ниже обычного, позволив воде просочиться в машинное отделение.

На то, чтобы понять, почему отказали ходовые огни, потребовалось немного больше времени. Я установил дешевый совмещенный красно-зеленый фонарь на стальной релинг над рубкой. Металлические заклепки, крепящие кабель к пластмассовой основе фонаря, при определенных оборотах касались поверхности релинга и вызывали короткое замыкание. К счастью, яхте не было причинено никаких серьезных повреждений, и по сей день *Tuna* — горячо любимый член семьи. **МВУ**

Я залез в моторный отсек и был шокирован, увидев внутри воду



5 НЕЗАБЫВАЕМЫХ ДНЕЙ И ЛУЧШИЙ СПОСОБ ИСПЫТАТЬ СВОЙ АВТОМОБИЛЬ

Мы стартуем из Санкт-Петербурга, промчимся до Хельсинки, ночь на пароме – и перед нами уже открыты дороги Швеции и Норвегии. Наша цель – это Open Yard 2010, традиционное мероприятие, на котором верфи Скандинавии открывают двери для гостей со всего мира, чтобы честно рассказать, как они строят свои яхты.

В этом году яхтенное агентство Jonason Marine и салон Bentley Санкт-Петербург приглашают вас испытать ваш автомобиль на гоночном треке и посетить три скандинавские верфи:

1. На верфи Nord West вы сможете провести тест-драйв моторных яхт, номинированных на десятки наиболее престижных европейских наград.
2. Посетите легендарную верфь Hallberg-Rassy, чтобы понять, как создаются огни из лучших парусников на планете.
3. Hydrolift позволит испытать огни из самых высокотехнологичных катеров в мире и понять, что значит скорость 100 км/ч на воде. Компания Hydrolift также является производителем спорткаров Koenigsegg.

Приглашаем вас на это уникальное мероприятие с 25 по 31 августа!



РЕКЛАМА



Подробности на сайте
www.open-yard.ru
и по телефону
+7 812 900 67 76

Информационный партнер:

MOTORBOAT BY YACHTING

Cannes

International **Boat & Yacht**
Show



WWW.SALONNAUTIQUECANNES.COM

8-13 sept. 2010

Organised by
 Reed Expositions

Owned and hosted by
 FRENCH NAUTICAL
INDUSTRIES
FEDERATION

 PORT DE CANNES
CCI NICE COTE D'AZUR

 PORT PIERRE CANTO
Ville de Cannes

 JAGUAR

 BLANCPAIN
MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE