

CRVRIO

MAGAZINE



Подарок судьбы: как CRN Rio нашла своего владельца

№ 2 (4) Март-Апрель 2023





Unique Properties – 15 лет помогаем
приобрести дом мечты в Дубае.



Премиум
недвижимость



Золотая
виза на 10 лет



SWIFT
переводы

Средняя доходность инвестиций наших клиентов за 2022 год:

от 8%
при сдаче в аренду

Рассрочка 0%
Налог на прибыль 0%

25 %
при перепродаже

+7-926-382-01-37



theitaliangroup.com

M/Y 75 метров
KENSHŌ

THE ITALIAN SEA GROUP



 **ADMIRAL**

TURQUOISE

YACHTS

ISTANBUL
MONACO
FT LAUDERDALE

turquoiseyachts.com

74 M | 245 FT
DELIVERED 2022





YOUR YACHT
DESIGNED, ENGINEERED, CRAFTED.
YOUR WORLD

Петровская Доминанта



ПЕТРОВСКАЯ
ДОМИНАНТА

Место, где шумят ТОЛЬКО ВОЛНЫ



Красота жизни на первой линии Петровского острова

Ощущать дыхание моря, наслаждаться бескрайним простором залива, встречать рассветы под звуки волн и провожать закаты за чашкой ароматного чая.

«Петровская Доминанта» – жилой комплекс, в котором гармонично сочетается красота природы и современные технологии, обеспечивающие комфортный уровень жизни. Просторные террасы и панорамные окна остекленных зимних садов открывают прекрасные виды на природу Петербурга.

Первая линия Петровского острова

Квартиры с видом на Неву и водную гладь Финского залива

Панорамные окна и остекленные зимние сады

Эталон на Неве



ЭТАЛОН
НА НЕВЕ

Дом в стиле лофт на первой линии Невы



Стильная архитектура с панорамными видами

«Эталон на Неве» — прекрасная возможность для тех, кто выбирает городской формат загородной жизни. Наслаждайтесь тишиной и водной гладью Невы с собственной урбан-виллы с отдельным входом. Или устройтесь на уютной террасе-патио, любуясь красотой окружения. Прогулки по набережной на закате станут прекрасным завершением вашего дня.

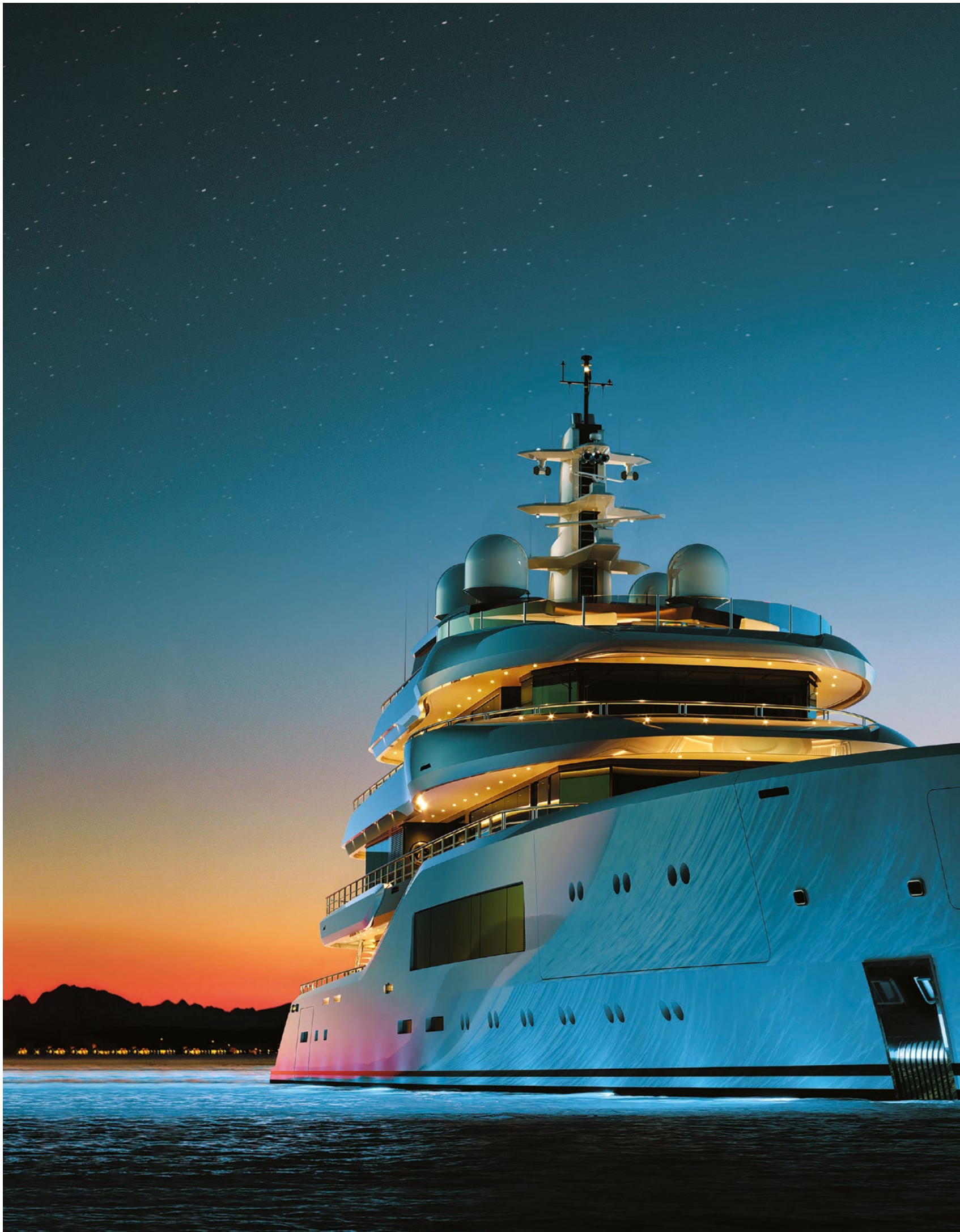
Двухэтажные урбан-виллы с видом на воду и отдельным входом

Панорамные виды на Неву Видовые квартиры с террасами



ЭТАЛОН

+7 (812) 210 77 33





AMELS

EST. 1918

ЭВОЛЮЦИЯ —
ЧАСТЬ НАШЕЙ СУЩНОСТИ

AMELS 80



AMELSYACHTING.COM



RASCHINI.COM



FERDINANDA



Y MAGAZINE



На протяжении многих лет все мы, люди, увлеченные миром яхт, наблюдаем серию удивительных превращений.

Яхты превращались в символы *dolce vita* и свободы, в статусные игрушки, в виллы на воде, даже в демонстрацию достижений высоких технологий. Паруса превращались в конструкции, для управления которыми уже не всегда нужен человек. Целые регионы, где не было представительства ни одной европейской верфи, становились лакомым куском пирога для всех. И ровно наоборот.

Сегодня, например, мы наблюдаем превращение Таиланда в одно из топовых яхтенных направлений, и об этом можно почитать в номере, который вы держите в руках. А героиня нашей обложки, предназначавшаяся трем товарищам, превратилась в семейную яхту, немалую роль в новом облике которой сыграли дети.

Все мы ждем новых превращений. И надеемся, что сценария, в котором карета стала тыквой, нам удастся избежать.

Мария Мошкина, главный редактор

*Мое королевство
отличается от других мест*

МИР ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ И КРАСОТЫ
ЧТОБЫ ИСПОЛНИТЬ ВАШИ САМЫЕ ЗАВЕТНЫЕ И
СМЕЛЫЕ ЖЕЛАНИЯ.
ОТ 70 МЕТРОВ И БОЛЬШЕ.



FINCANTIERI
YACHTS

СОДЕРЖАНИЕ

№ 2 (4) Март–апрель 2023

22 / НОВОСТИ

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

48 / ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ

Анна Минакова: Бангкок чаще ассоциируется с насыщенной ночной жизнью и отменным массажем, однако там будет чем заняться и любителям современного искусства

Всеволод Гаврилов: новая концепция Volvo Penta «Яхты-как-сервис» может сделать яхтинг доступнее



52 / ИНТЕРВЬЮ

Али Онгер (Sirena Yachts) и Алексей Горский (Premium Yachts) — о том, почему сейчас самое время покупать яхту в Турции

58 / БОЛЬШОЙ ЯХТЕ — БОЛЬШОЙ РЕФИТ

На верфи Oseanco прошла масштабную трансформацию 95-метровая суперяхта



62 / CRN RIO

История о том, как 62-метровая суперяхта, от которой перед самым ее спуском на воду отказался заказчик, стала настоящим подарком судьбы для нового владельца и его семьи

70 / ВСЁ СНАЧАЛА

Турецкая верфь Turquoise Yachts вместе с яхтенными дизайнерами из Нидерландов продолжает работу над необычным для себя проектом парусной яхты *Rainbow II*

76 / БЫСТРЕЕ, ТИШЕ, СИЛЬНЕЕ

Sunreef 43M Eco, второй корпус которого начала строить польская верфь Sunreef Yachts, станет самым большим в мире катамараном на электротяге

80 / САПОГИ ДЛЯ САПОЖНИКА

Яхты, которые владелец верфи Van der Valk задумывал для себя, всякий раз «уводили» у него друзья или постоянные клиенты. Останется ли недавно построенная *Dutch Falcon* в его владении, можно только гадать

Maxim Demidov

JEWELRY BRAND



ТАЙНЫЕ ГЛУБИНЫ АКВАМАРИНОВ



WWW.MAXIM-DEMIDOV.RU

8-800-500-05-73



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

На правах рекламы.

86 / **ВСЕ 78 УДОВОЛЬСТВИЙ!**

Представленная на выставке boot Düsseldorf в 2020 году яхта Cranchi Settantotto остается флагманом верфи, в том числе в отношении технологий



92 / **ВЗРОСЛЫЙ «МАЛЫШ»**

Numarine 22XP — младшая модель в линейке эксплореров XP турецкой верфи, но эта яхта прекрасно подготовлена к серьезным плаваниям



98 / **ПРЕВРАЩЕНИЕ В ЭДЕМ**

Таиланд медленно, но верно идет к тому, чтобы стать еще одним перспективным направлением для яхтинга

108 / **УВИДЕТЬ И ЗАХОТЕТЬ**

На выставках METS и boot Düsseldorf производители оборудования продемонстрировали массу полезных решений. Некоторые из них, заслуживающие особого внимания, — в нашей небольшой подборке

114 / **ЛОЖИМСЯ НА КРЫЛО?**

Парусные суперяхты могли бы легко решить проблему декарбонизации крупного прогулочного флота, но этого не происходит. Разбираемся, почему



118 / **СВЕРХЗВУКОВАЯ СИМФОНИЯ**

История гражданских сверхзвуковых самолетов состоит из успехов и неудач: от экспериментов и реализованных проектов до их полного неприятия и, наконец, славного возрождения

124 / **НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА БОСФОР**

По отелю Raffles Istanbul как по музею можно бродить подолгу, считывая в каждой детали послание дизайнера, а с террас высоких этажей наблюдать за жизнью яхт в Босфорском проливе

128 / **СОКРОВИЩА УРАЛА**

Maxim Demidov — уральский ювелирный дом не только по месту рождения: он создает украшения с драгоценными камнями, добываемыми в том числе в самоцветной полосе под Екатеринбург

✦ Sunreef Yachts Eco

ZERO EMISSION

sail into the future



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

www.sunreef-yachts-eco.com

134 / **ДУБАЙ: ДРУГАЯ ЖИЗНЬ**

Спрос на недвижимость в Дубае сегодня превышает предложение, и эксперты из агентства Unique Properties рассказали читателям, в какие объекты сейчас стоит вкладывать средства и на что обратить особое внимание



138 / **МАШИНЫ ВРЕМЕНИ**

Что такое олдтаймер? Кому-то эта машина времени помогает вернуться в молодость, для кого-то это образец совершенного дизайна, а кто-то рассматривает его исключительно как предмет инвестиций

144 / **В ПИТЕРЕ — SO/**

Пятизвездочный отель SO/ Sofitel отмечает наступление весны новыми интересными предложениями

146 / **МОДНОЕ НАЧАЛО**

В январе в фешен-индустрии произошло много любопытного, провокационного и даже скандального

152 / **ПЕРЕХОДИМ В СПЯЩИЙ РЕЖИМ**

Дом текстиля Togas разработал собственную систему сна, включающую 11 моделей кроватей, анатомические матрасы, подушки и одеяла на любой вкус

154 / **ИТАЛИЯ С ВИДОМ НА НОВЫЙ АРБАТ**

Команда OVO — одного из лучших ресторанов Москвы — к весенне-летнему сезону разработала новое меню, дополнив бестселлеры оригинальными блюдами



156 / **НА ПОДИУМЕ — PRINCESS S62**

Эту модель впервые показали широкой публике в 2020 году, но позднее в проект вносили усовершенствования. Что нового у старой знакомой, мы узнали на стенде Princess Yachts на боат-шоу Дюссельдорфе

162 / **НЕСТАРЕЮЩИЙ «ЛОБСТЕР»**

Голландская бутиковая верфь Zeelander Yachts строит круизеры в стиле lobster boats, постепенно осовременивая их, но оставляя кое-где налет ретро. Знакомимся ближе с Zeelander 6

168 / **НЕ СУПЕРЪЯХТАМИ ЕДИНЫМИ**

Ближневосточная верфь Gulf Craft у многих ассоциируется с суперъяхтами и эксплорерами, однако здесь строят и небольшие круизеры, и даже рыболовные лодки

172 / **ОНИ ВЕРНУЛИСЬ!**

Чем участники boot Düsseldorf 2023 удивляли почти 240 тысяч посетителей

180 / **ЗОВ ДАЛЕКИХ ОСТРОВОВ**

Ориентируясь на всем известные места, путешественники часто упускают из виду Шантары — интереснейший архипелаг на Дальнем Востоке

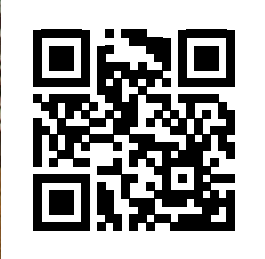
MOLECULE

парфюмерия и косметика

РЕКЛАМА. Товарный сертификат № 1253308, г. Москва, ул. Зорге д. 5 стр. 3. ОГРН 1167746893324 от 22.09.2016 г. МИФНС № 46 по г. Москве.



MOLECULE.RU





88
баллов

LA LISTE[®]

ЛУЧШИЙ РЕСТОРАН
В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ
ПО ВЕРСИИ LALISTE.COM

www.illago.ru

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

IL 2 LAGO
dei cigni



Y MAGAZINE / № 2 (4) МАРТ–АПРЕЛЬ 2023

Учредитель и издатель: ООО «Мотор Боат Медиа»

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

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

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

Главный редактор Мария Алексеевна Мошкина

Арт-директор Кирилл Невоструев

Выпускающий редактор Екатерина Хлопкова

Корректор Александра Ларионова

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

Над номером работали: Анна Аникина, Арина Вишневская,
Всеволод Гаврилов, Анна Давыдова, Иван Иванов,
Арина Качалина, Алексей Кириллов, Алексей Максимов,
Анна Минакова, Игорь Рамазанов, Глеб Смирнов,
Евгений Тихонов, Зарий Черняк, Петр Шестаков

Фотографы:

Ксения Борс, Джефф Браун, Алексей Кириллов,
Торстен Книйненбург, Маурицио Парадизи, Гийом Плиссон,
Лукас Поссиеде, Айван Фойс, Арно Шильдерик

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

Распространение и развитие:

pr@ymag.media

Подписка:

Стоимость годовой подписки (6 номеров) 4800 руб.
Подписка осуществляется на сайте ymag.media

Цена свободная

Тираж 35 000 экземпляров

Обложка: Суперяхта CRN *Rio*

Журнал подписан в печать 23.02.2023

Отпечатано в типографии

ООО «Принт»

190020 Санкт-Петербург,
наб. Обводного канала, 136, к. 1,
лит. Б, оф. 1Н-165,
+7 (812) 335-18-30
Заказ № РП-16

 @ymag.media

 @ymagmedia

Y MAG.MEDIA



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



78 SETTANTOTTO



CRANCHI SETTANTOTTO 78

Флагман легендарной итальянской верфи. Вершина стиля и утонченного уюта в интерьерах. Технологические достижения, многие из которых уникальны. Все для путешествия, комфорта и ярких эмоций.



Официальный дилер
верфи CRANCHI

info@firstyachtgroup.com

+7 (495) 108 29-92

+7 (991) 652 08-30



Обладательница
экстравагантной
внешности —
95-метровая яхта,
построенная Lürssen
по проекту Эспена
Ойно, — покидает верфь
в Рендсбурге



ДВЕ ЯХТЫ ЗА НЕДЕЛЮ



145-метровая яхта, пока известная как Luminance, отправляется на тестовые испытания с верфи в Фегезаке

Верфь Lürssen в начале февраля поделилась новостями сразу о двух строящихся яхтах. Первая, известная как Project Luminance, 9 февраля отправилась с производственной площадки в Фегезаке, что в окрестностях Бремена, на ходовые испытания и будет передана заказчику уже в этом году. Автор внешнего дизайна — Эспен Ойно (Espen Øino International), интерьерами занимался Франсуа Зуретти. При том, что Luminance заявляется верфью как 130+ м, ее фактическая длина 145 м, то есть она входит в десятку самых больших яхт, построенных на Lürssen.

Днем позже на верфи в Рендсбурге спустили на воду второй секретный проект под номером 1601. Эта 90-метровая яхта

будет готова к передаче заказчику весной. Известно, что над ее экстерьером работал тот же Эспен Ойно, и очевидно, что облик у судна выдающийся. Яхт с такими острыми углами и рублеными линиями корпуса мы не видели очень давно. А похожего носа, напоминающего клюв хищной птицы, и вовсе не припомнить. Обращает на себя внимание и широкая третья палуба с застекленными «галереями» по правому и левому борту. Интерьеры разработало дизайн-бюро из Гамбурга Dölker & Voges.

Оба судна были заложены на Lürssen в 2018 году. В этом и в следующем году нас ждут еще минимум два спуска яхт немецкой верфи. Всего же, кроме упомянутых проектов, на Lürssen в настоящее время работают над десятью судами.

VENETTI ОТКРЫВАЕТ СЕЗОН

Не за горами лето, и на европейских верфях началась очередная волна спусков яхт, которые передадут владельцам к началу сезона. В конце января в Ливорно воды коснулась кастомная 62-метровая суперяхта Benetti FB283.

Ее киль заложили в пандемию, поэтому верфь задействовала весь набор доступных информационных технологий, чтобы заказчик и участники проекта не ощутили изменений бизнес-процессов.

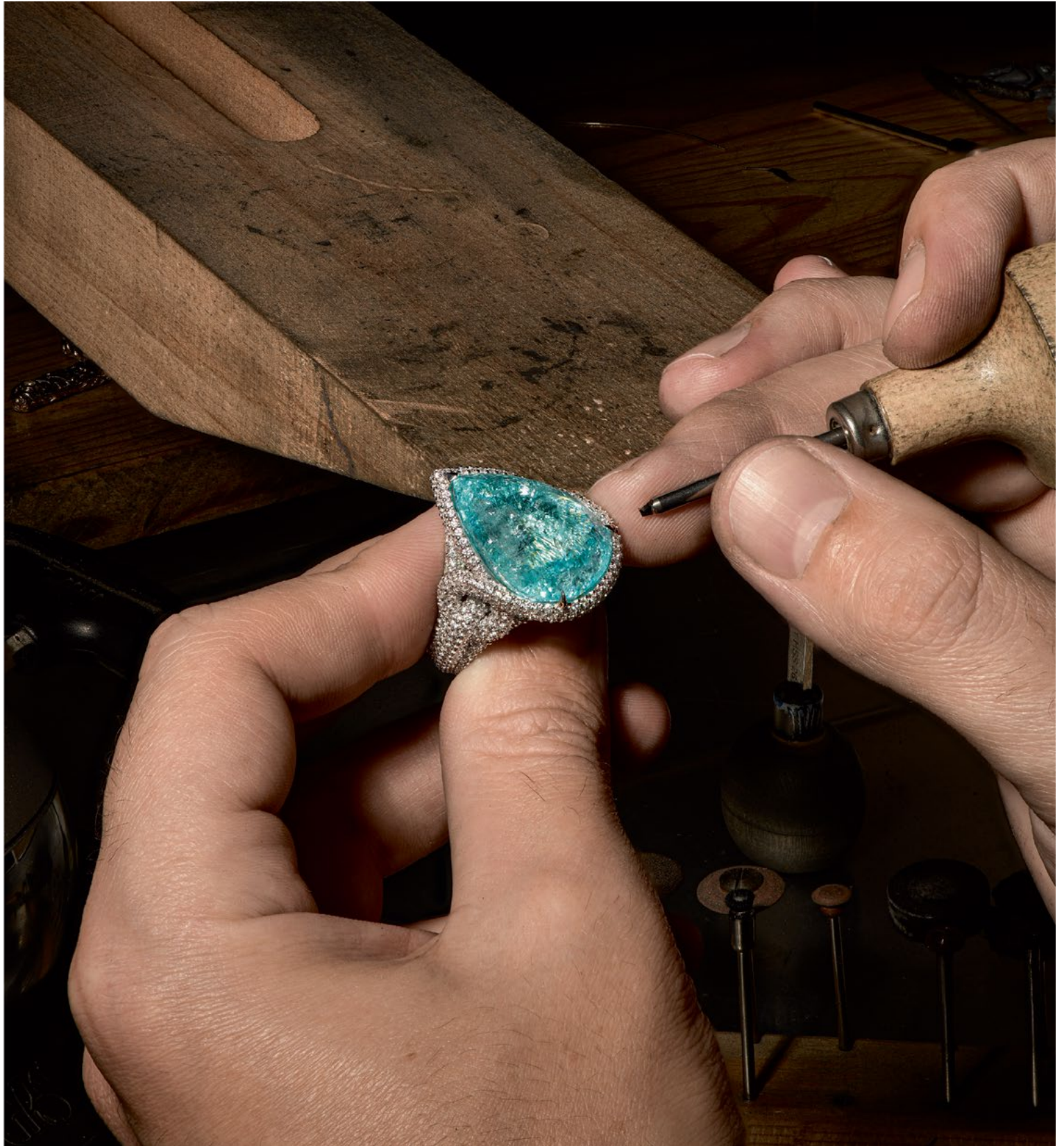
Что известно об этой лодке, чье название пока не обнародовано? Ее внешний облик, равно как и отделку, создал Джорджио Кассетта, а конструированием стального корпуса и надстройки из легкого сплава занималось бюро Van Oossanen Naval Architects. Им предстояло спроектировать сравнительно быструю и тихую яхту с большим запасом хода и всем необходимым для семейного отдыха. Результат налицо: благодаря обводам Fast Displacement Hull Form судно водоизмещением порядка 800 т развивает 21 узел при суммарной мощности маршевых дизелей 7014 л.с. Запас хода FB283 на экономичных 12 узлах составляет 4500 миль.

Обратите внимание на пропорции и особенность экстерьера яхты: надстройка у нее приземистая, «грибы» спутниковых антенн расположены на крыше сандека, а не на мачте, панорамное остекление корпуса с огромными шестиметровыми окнами оканчивается на уровне надстройки, не переходя в носовую часть. Кассетта постарался сделать поверхности непрерывными, сохранить строгую логику линий и не допустить визуального «мусора». В итоге лодка выглядит гладкой и даже немного коренастой, чем-то напоминая отшлифованный голыш.

Судя по габаритам дверей расположенного на главной палубе гаража, туда помещается немало полезного. Флот водных «игрушек» FB283 составляют два тендера (один из них длиной 10 м!) и два гидроцикла. Носовую палубу владелец решил оставить свободной, чтобы использовать ее для посадки вертолета.

После ходовых испытаний интерьер насытят подобранными заказчиком аксессуарами, подготовят яхту к первому путешествию, и она станет частью непрерывно растущего мирового флота суперяхт.





Parure Atelier

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ - МОСКВА - АЛМАТЫ - АСТАНА - ДУБАЙ
#CREATEYOURHISTORY
PARURE-AT.RU





КОСМИЧЕСКОЕ ТРИО

М

одель Cosmos швейцарская часовая мануфактура Girard-Perregaux выпускает с 2019 года и решила вывести ее из линейки по-настоящему красиво — создать три уникальные версии: с авантюрином, обсидианом и ониксом, спектролитом и авантюрином.

Часы Cosmos оснащены тремя осложнениями: земным и небесным глобусами, а также турбийоном в нижней части циферблата, расположенном в титановой каретке в форме лиры. Опорой каретки служит фирменный мост Neo Bridge с черным PVD-покрытием, современная интерпретация знаменитого стреловидного моста Константа Жирара, который был изобретен мастером в XIX веке. Циферблаты состоят из двух частей, выполненных из авантюрина и обсидиана (или спектролита). В отличие от плоского сапфирового стекла сзади, лицевая сторона часов оснащена сапфировым стеклом в форме коробки с антибликовым покрытием, обеспечивающим трехмерный обзор циферблата. Глобусы сделаны из черного авантюрина или оникса, на каждый вручную нанесен золотой узор (такая работа занимает у мастера не меньше 14 часов). Звездные сутки (23 ч 56 мин) — период вращения Земли вокруг оси относительно звезд. Разность скорости едва заметна человеческому глазу, однако в Girard-Perregaux позаботились о том, чтобы оба глобуса вращались с правильной скоростью. На циферблате этих часов созвездиями можно любоваться постоянно.

Модель Cosmos имеет искусно декорированный механизм калибра GP093020 с ручным заводом. Мануфактура отказалась от традиционной заводной головки. С обратной стороны часов расположена инновационная система подзавода и настройки, выполненная в стиле карманных часов прошлого. Запас хода впечатляет — не менее 57 часов.

Современный дизайн, роскошные материалы, ручные декоративные техники и точность мастеров часового искусства — этот финальный аккорд звучит очень мощно.



EXPLORE YOUR WORLD



Построенная по индивидуальному заказу 34-метровая яхта класса «Эксплорер» сочетает в себе дух приключений и высочайшие стандарты комфорта для жизни на воде и у воды. Fast Displacement корпус яхты Lady Lene, рассекающая волны носовая часть и винтранец Hull Vane обеспечивают превосходные ходовые характеристики и значительную экономию топлива. Элегантные линии экстерьера от Guido de Groot органично сочетаются с потрясающим интерьером от дизайн-студии Carla Guilhem, ведь эта яхта спроектирована и построена для стильных путешествий.



VAN DER VALK
EXPLORER



В СОГЛАСИИ С ПРИРОДОЙ

В Бангкоке прошла презентация нового выпуска путеводителя Michelin Guide Thailand 2023. Находящийся на территории тайского курорта Trisara ресторан PRU, первый и единственный на Пхукете обладатель звезды Мишлен, подтвердил и ее, и зеленую звезду, которую вручают за экологичность, устойчивое развитие и бережное отношение к природе.

PRU — аббревиатура от plant, raise, understand (сажай, выращивай, понимай). Продукты здесь закупают у местных фермеров и рыбаков, поддерживая молодых предпринимателей, а отходы компостируют или отправляют на корм животным. «Мы очень рады, что продолжаем сотрудничать с гидом Michelin и остаемся приверженными экологичному приготовлению пищи, поиску лучших ингредиентов и инновационным технологиям», — говорит Джимми Офорст, шеф-повар PRU.

У ресторана есть и собственная ферма в Таланге, в 15 минутах езды от курорта. Год назад при ней открыли еще один ресторан — Jatra, и он тоже получил зеленую мишленовскую звезду за концепции zero waste и «от фермы к столу». Все блюда в Jatra, кухней которого заведует шеф-повар Рик Динген, готовят исключительно на огне и из фермерских продуктов. Из меню полностью исключили мясо, оставив морепродукты, овощи, зелень и фрукты.

Добавим, что отель Trisara находится в уединенной бухте на северо-западном побережье Пхукета (кстати, столица провинции Пхукет — первый в Юго-Восточной Азии город, признанный ЮНЕСКО «Творческим городом гастрономии») и занимает часть охраняемого природного заповедника.

Luxury outdoor collections



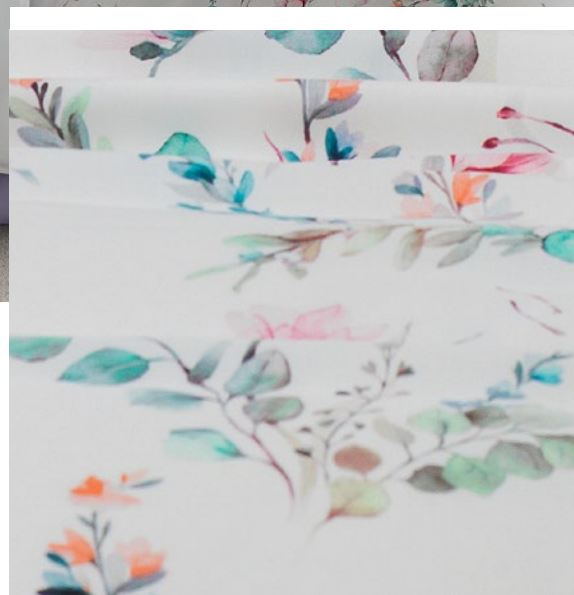
персонально
профессионально

+7 985 174 73 37 • sales@veranda.ru

МТК «Гранд», Ленинградское ш., г. Химки, ул. Бутаково, д. 4
Вход 5, этаж 1 – уличные коллекции
г. Красногорск, 66 км МКАД, ул. Международная, д. 4,
Этаж 2, «Твой Дом», ТЦ «Крокус Сити»
г. Москва, Рублевское ш., 52а, «Casa Ricca Exro»
Ежедневно с 10:00 до 22:00

verandaru

www.veranda.ru



СИМВОЛ ВЕСНЫ

Март — месяц цветов, нежности, тепла и, конечно, подарков. Комплект постельного белья «Сюзетт» Дома текстиля Togas со знаменитым принтом мильфлёр (тысяча цветов) на белом фоне, выполненным в технике акварели, будто бы создан, чтобы стать символом первого весеннего месяца. Наволочки с широкими бордюрами цвета утренней зари, однотонная простыня аквамаринового оттенка, веточки с ягодами и лепестки дарят ощущение, подобное тому, что испытываешь, радуясь первым лучам солнца, заставляющим невольно шуриться. Комплект сшит из шелковистой ткани Sensotex®, произведенной из переработанных волокон эвкалипта и пропитанной специальным раствором Kefalis на основе экстракта водорослей Ионического моря. Благодаря такой обработке белье становится прочнее и меньше мнется. А еще Sensotex® обладает эффектом климат-контроля, согревая, когда это необходимо, и даря легкую прохладу в жаркую ночь. Материал этот особенно подходит людям с чувствительной кожей.

SETTING NEW STANDARDS OF LUXURY



Изображение является компьютерной визуализацией и используется для демонстрационных целей.

MAKING WAVES IN 2023

SUPERYACHT COLLECTION

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

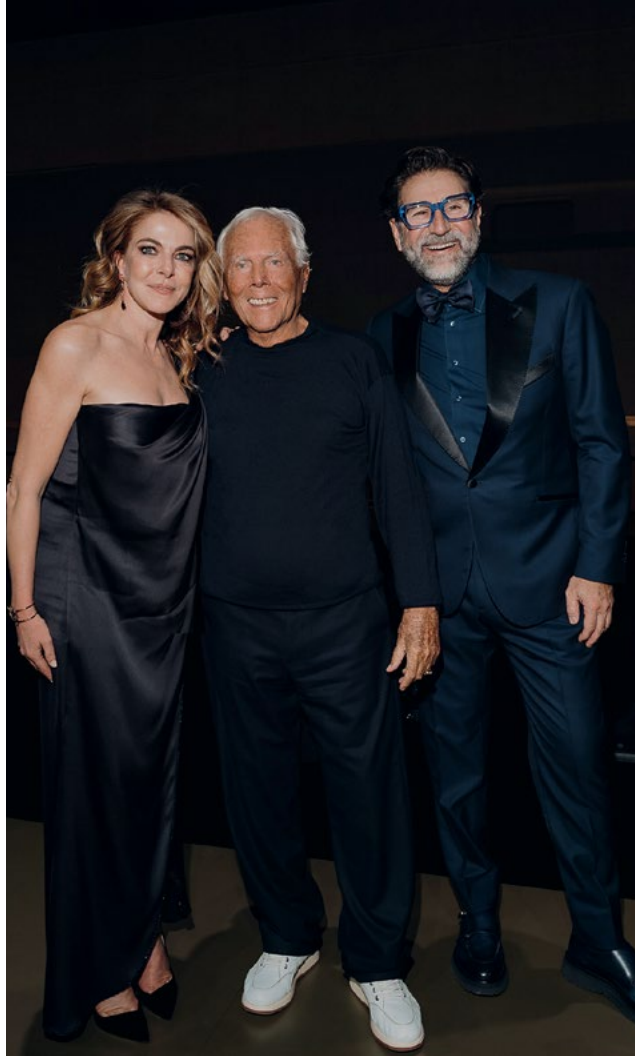
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ

Jonacor Marine

www.jonacor-marine.ru | +7 812 702 47 70

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





АДМИРАЛ АРМАНИ

Тhe Italian Sea Group и модельер Джордžo Армани организовали грандиозный прием на верфи в Марина-ди-Каррара, посвященный презентации общего проекта — 72-метровой яхты верфи Admiral, входящей в вышеупомянутый концерн.

Дом Armani давно расширил сферы своих интересов и вышел за границы моды. Armani изготавливает мебель и аксессуары для дома, является «стилистом» отелей и ресторанов, а также вполне успешно сотрудничает с владельцами яхт, которым требуется декор любимой марки на борту своих «вилл на воде». Сам Джордžo Армани — большой любитель моря и опытный яхтсмен. Его моторная яхта *Main* длиной 65 м была построена на верфи Codecasa в 2008 году и, разумеется, все, что касается интерьера, является воплощением стиля дома Armani.

«Море и дизайн — две мои большие страсти, — сказал Армани, представляя свой проект для Admiral. — Это сотрудничество позволило донести мои идеи о том, какими должны быть мебель и декор интерьера, до яхтенного мира. Мира, в котором, как и в мире моды, эстетика и функциональность идут рука об руку, образуя естественный стилистический дуэт. Работая над этим проектом, при помощи бренда Armani/Casa я создавал индивидуальные ансамбли, точно так же, как создаю вещи индивидуального пошива...»

Облик суперяхты Admiral 72 верфь характеризует как «величественный и динамичный», с мощным стальным корпусом, полосой

остекления и высокой надстройкой в несколько ярусов. Обилие стекла с продуманным расположением раздвижных панелей стирает границы между открытыми зонами палуб и помещениями внутри. Судно валовой вместимостью 1950 рег. т с ледовым усилением корпуса получит запас хода 5500 миль.

Верфь предоставила Джордžo Армани достаточно пространства для творчества. На борту яхты, помимо традиционных салонов на главной и верхней палубах, нескольких столовых и семи кают для 14 гостей, будет просторный «пляжный клуб» с тренажерным залом и массажным кабинетом, бассейн в кормовой части главной палубы и вертолетная площадка. Численность экипажа — 20 человек.

Интерьер будет светлым и объемным, уюта добавят плавно изогнутые линии и мягкие фактуры, такие как у диванов в салоне главной палубы и в кокпите. В целом в нем угадывается фирменный минимализм маэстро. Человек, который довел до абсолюта черный джемпер и черные брюки, умеет добиться идеального сочетания изящества и функциональности малыми средствами. Судите сами: разнообразие использованных цветов и материалов невелико: в основном это мрамор и темное дерево с небольшими акцентами золота. Однако проект яхты все равно не выглядит скучным или слишком холодным.

Суперяхту Admiral 72 с интерьером от Armani мы увидим на воде в следующем году. Это лишь первый совместный проект верфи и модного дома; запланирован как минимум еще один корпус.

ИНГОССТРАХ

Просто быть уверенным

Страхование катеров и яхт

Каско судна и страхование
ответственности перед третьими
лицами

Покрытие рисков при
транспортировке яхты,
подъеме и спуске на воду

Рекомендации
по предотвращению
убытков



Ваш персональный менеджер
Елена Федотова
8 903 275 96 39

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

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

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



ИСТОРИЯ ДЛИННОЮ 162 МИЛИ

Часовой дом Cuervo y Sobrinos выпустил новую модель часов Historiador Gran Premio de Cuba «1957», вдохновением для создания которых послужила знаковая для автоспорта гонка Grand Prix de Cuba, впервые состоявшаяся в 1957 году на севере Гаваны. Экзотическая атмосфера кубинской столицы, политическая нестабильность тех лет и захватывающее зрелище на эспланаде Малекон — тот сплав эмоций, который надолго после этого события остался с любителями гонок по всему миру.

Часы выпущены ограниченной серией 162 экземпляра — длина дистанции первого Гран-при Кубы составляла 162 мили. Дерзкий ярко-красный циферблат символизирует спортивный азарт, одновременно вызывая ассоциации с цветом Maserati 300S, на котором тогда одержал победу аргентинский гонщик Хуан Мануэль Фанхийо. Второй основной цвет — кремовый, и именно он добавляет модели винтажного очарования. У такого контраста есть и практическая сторона. К примеру, арабские цифры и индексы с люминесцентным покрытием Super-LumiNova позволят гонщику посмотреть время в разгар соревнования даже при слабом освещении. Центральную область циферблата обрамляет телеметрическая шкала, а ее в свою очередь — шкала тахиметра черного цвета. Эта функция помогает владельцу определять скорость транспортного средства на известном расстоянии.

Механизм Cuervo y Sobrinos Historiador Gran Premio de Cuba заключен в корпус из нержавеющей стали диаметром 42 мм, а сердце часов — швейцарский автоматический механизм калибра CyS 8099 на базе Valjoux 7753 с запасом хода 48 часов. Циферблат надежно защищен двойным изогнутым сапфировым стеклом с антибликовым покрытием. Две кнопки хронографа в виде поршней расположены на корпусе справа. Перфорация на черном кожаном ремешке напоминает о гоночных перчатках прошлых лет.

Модель Historiador Gran Premio de Cuba «1957» можно приобрести у эксклюзивного дистрибьютора бренда в салонах AllTime.



CHOOSE YOUR OWN COURSE



Official Dealer

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

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

www.sirenayachts.com



SIRENA YACHTS

48 / 58 / 58 COUPE / 68 / **78** / 88 RPH



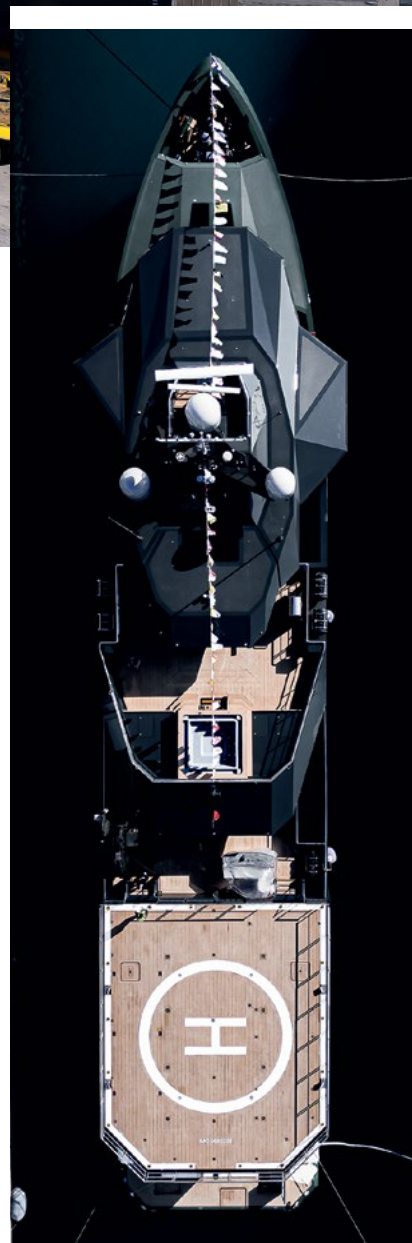
НА ВОЛНЕ ПРИКЛЮЧЕНИЙ

На верфи Damen в Анталии на воду сошла очередная экспедиционная яхта SeaXplorer, на этот раз — 58-метровая. При длине на 4 м меньше, чем построенный в 2020 году эксплорер *Alava* (SX 65), новая яхта уступает ему по вместимости более 700 рег. т, но предлагает не меньше возможностей. Заказчик деятельно поучаствовал в проектировании SX 58, поскольку в его планах путешествовать на ней вокруг света с семьей и друзьями. Для оформления интерьеров он привлек британскую студию Design Unlimited и вместе с ее специалистами придумал, как декорировать помещения, чтобы повсюду присутствовал дух приключений и первооткрывательства.

На борту шесть двухместных кают для гостей плюс каюты для 15 членов экипажа, гидов и пилотов. Под сертифицированной вертолетной площадкой

на SX 58 обустроена зона отдыха с бассейном и баром, которую дополняет джакузи на верхней палубе. Искушенных пассажиров этим не удивишь, но у SeaXplorer другая задача. Чтобы обеспечить гостям увлекательные радиальные выезды в удаленные регионы планеты, включая полярные (у SX 58 корпус ледового класса), на яхте разместят два многофункциональных тендера, мотоциклы, внедорожную технику и даже 11-метровый парусник! Также важно, что автономность этой экспедиционной яхты достигает месяца как по топливу, так и по возможности обращаться с отходами, не загрязняя окружающую среду.

Когда через несколько месяцев SX 58 достроят и передадут владельцу, проектная команда Damen Yachts сосредоточится на двух других судах: SeaXplorer 60 и кастомном эксплорере DY 75 с гибридными пропульсивными системами.



Togas

Искусство быть искусным



Сфотографируйте штрихкод
и получите скидку в бутиках Togas и на сайте togas.com



23011532



*Предложение действует до 30.04.2023 г. Скидка не распространяется на товары с действующими скидками и заказные позиции, не суммируется с другими акциями и предложениями. Не распространяется на покупку подарочных сертификатов. Не является публичной офертой.

**15% на весь
ассортимент***

текстиля для дома
и продуктов для сна



ОТ ИДЕИ ДО ВОПЛОЩЕНИЯ

В мире насчитывается всего около 20 компаний, которые специализируются на качественной outdoor-мебели. Yachtline Design с 2007 года производит и поставляет премиальные коллекции не только интерьерной, но и уличной мебели для загородных домов, ресторанных веранд и прогулочных яхт. За это время были реализованы сотни проектов для частных особняков и вилл, мишленовских заведений, бизнес-центров в России и других странах. Собственные дизайн-проекты, комплектация «под ключ», тщательный отбор поставщиков

материалов за рубежом, отечественное производство и удобная логистика — все эти составляющие позволяют компании оставаться среди лидеров рынка.

В последние годы Yachtline Design значительно расширила свою деятельность. Логичным шагом стала смена наименования: в конце 2022 года компания объявила о ребрендинге.

Сегодня verandaru предоставляет полный спектр услуг в области садово-паркового дизайна: проектирование пергол, установку уличных мини-кухонь, очагов и дровниц, под-

бор и комплектацию мебели, арок и навесов, а также различных аксессуаров. Можно смело говорить о том, что опытные специалисты verandaru способны реализовать все задумки клиентов при создании садовых и парковых зон для отдыха и жизни.

Шоурумы, где можно не просто вдохновиться идеями, но и получить профессиональную консультацию при подборе мебели, расположены в Москве, в торговом центре Casa Ricca на Рублевском шоссе, в мебельном центре «Гранд» в Химках и в гипермаркете «Твой дом» в Crocus City Mall.



**OUTSIDE THE SEA,
THE SUN AND THE SKY.
INSIDE THE SEA,
THE SUN AND THE SKY.**



A96

SCAN THE QR CODE
AND DISCOVER
A WORLD
OF WELLBEING.

ARCADIA
YACHTS

WHERE YOU FEEL GOOD

A85 | **A96** | A105 | A115 | sherpa 60 | sherpa 80 | arcadiayachts.it
New

Impressive Convertible Volumes | Immersive contact with nature | More than 400 sqm liveable surfaces | Up to 24* knots top speed *Project data with Engine upgrade and in Test Conditions



ВЫБОР ЕСТЬ ВСЕГДА



Верфь Sirena Yachts представила на выставке boot Düsseldorf масштабный макет новой Sirena 48. Она станет самой маленькой в модельном ряду и первой яхтой в истории верфи с проектом экстерьера и интерьера, полностью выполненным в собственном дизайн-бюро. Разработкой технической части проекта, как и в случае с предыдущими моделями верфи, занимался Герман Фрерс.

Несмотря на компактность (длина 15,96 м, водоизмещение 24,6 т), Sirena 48 готова предложить будущим владельцам несколько версий планировки флайбриджа и кокпита. Из флайбриджа в первом варианте предлагается устроить зону для солнечных ванн и общения: огромный лежак для загорания перед постом управления (рулевая консоль по левому борту), диван с раскладным столом и бар в кормовой части. Второй вариант — с постом управления по правому борту, большим П-образным диваном, обеденным столом и камбузом — подойдет тем, кто особенно любит проводить на флайбридже большую часть дня, завтракая и обедая на воздухе. «Солярий» отсутствует, но, как и в первом случае, имеется лежак на фордеке, просторном, как на всех моделях Sirena.

Варианты планировки кокпита зависят от того, нужна будущему владельцу Sirena 48 команда или нет. Если отказаться от каюты экипажа в кормовой части нижней палубы, то в кокпите можно разместить большой диван, а на корме — рундук для хранения вещей. Предлагается и вариант с удобным раскладным лежаком на кормовой платформе, «смотрящим» на воду, и с вместительным хранилищем. На нижней палубе расположены три каюты и два санузла.

Sirena 48 — яхта переходного режима движения; максимальная скорость 26 узлов. Будущий владелец сможет выбрать между двумя силовыми установками, состоящими либо из спаренных Volvo Penta D8 по 550 л.с. каждый, либо из двух Cummins QSB 6.7 по 480 л.с. (оба варианта с угловой передачей). Традиционно валовые линии расположены в полутуннелях, разделенных массивным скегом для придания яхте лучшей курсовой устойчивости.

Премьера Sirena 48 запланирована в сентябре на выставке Cannes Yachting Festival.

SO/ ST. PETERSBURG

КРУГЛОСУТОЧНЫЙ МИХО* ВАР
ВОЗНЕСЕНСКИЙ ПР., 6

*МИКСО-БАР, СОУ/ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



И СТИЛЬ, И ЗДОРОВЬЕ

После зимы с ее непредсказуемыми перепадами температур и ветрами наши волосы нуждаются в особенном уходе. Компания BORK предлагает новое продуманное решение — фен F730 с функцией ионизации. Благодаря мощному воздушному потоку волосы сохнут мгновенно, а специальный датчик непрерывно контролирует температуру для их защиты от перегрева. На выбор доступно три температурных режима, а также функция холодного обдува. Запатентованная система Plasma Coating, позволяющая сохранять более 30% влаги в структуре волоса за счет генерации 10 млн заряженных ионов, делает локоны еще более гладкими и блестящими. Фен оснащен двухуровневым фильтром очистки воздуха, предотвращающим загрязнение волос, а система подавления шума гарантирует тихое и приятное звучание прибора.

Эргономичная рукоятка F730 — результат всесторонних исследований промышленных дизайнеров. Она снижает нагрузку на кисть руки и обеспечивает максимальный комфорт при использовании.

В комплект входят три насадки с магнитным креплением: стайлер для сушки, концентратор для укладки и диффузор для формирования объема. Фен выпускается в черном и белом цветах, а для его хранения можно заказать лаконичную стильную подставку.

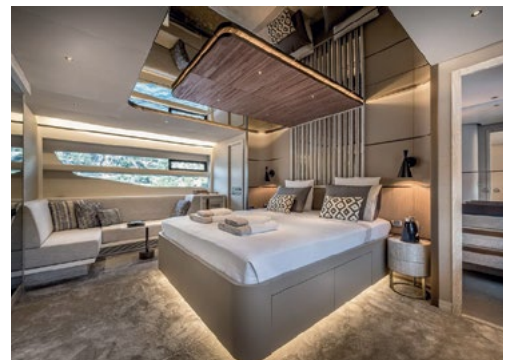
EXPLORER series

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

NUMARINE



НОВЫЙ СТАНДАРТ В КЛАССЕ
ЭКСПЕДИЦИОННЫХ ЯХТ



NORD STAR YACHTING / ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР NUMARINE

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

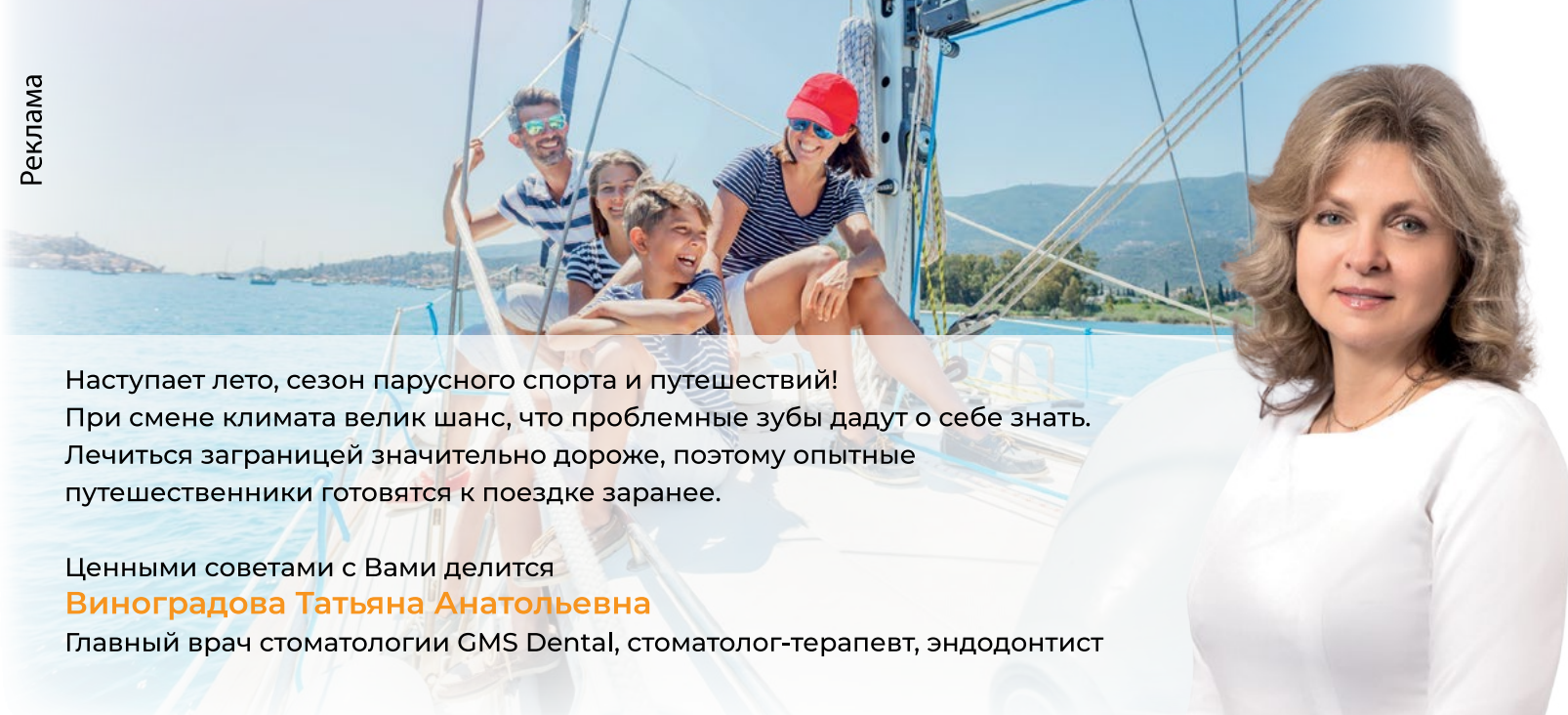
УНИВЕРСАЛЬНЫЙ СОЛДАТ



инская компания XO Boats показала на boot Düsseldorf 2023 новую модель XO DFNDR 9 (длина 8,7 м). На этой же выставке она получила премию Motor Boat Awards 2023 в номинации Adventure Boats.

Сильная сторона XO DFNDR 9 не только в его функциональной универсальности: лодку можно с одинаковым успехом использовать и для рыбалки, и для буксировки воднолыжника, и для стремительного (разгон до 50 узлов) передвижения по воде, и в качестве лодки сопровождения для суперъяхты. Например, пост управления DFNDR 9 может быть как закрытым, так и открытым с бортов, а это значит, что катер пригоден для эксплуатации в любом климате. На фордеке у него имеется просторный «солярий», а в кокпите — настоящий конструктор из стола и двух диванов, которые можно скомпоновать несколькими способами. Начнем с того, что диван за постом управления всегда находится под защитой от ветра с трех сторон, потому что «утоплен» в рубку, и если вы выберете опцию с закрытым постом управления, сдвигающиеся назад двери обеспечат еще более надежную защиту от ветра тем, кто находится в кокпите. Тот же диван легко переворачивается так, чтобы сидящие на нем смотрели вперед, как рулевой. Второй диван в кокпите всегда ориентирован спиной к купальной платформе, но при этом раскладывается в еще один лежак для принятия солнечных ванн. Стол для этой цели, разумеется, опускается. Над палубой в жаркую погоду можно установить два тента. А на тот случай, если вы собираетесь на воду с ночевкой, в носу есть двухместная каюта и санузел.

Корпус XO DFNDR 9 с килеватостью 23° на транце («глубокое V») сварен из алюминиевого сплава (обстройка из стеклопластика), а в качестве моторной установки применяются два подвесных Mercury V6 225.



Наступает лето, сезон парусного спорта и путешествий!
При смене климата велик шанс, что проблемные зубы дадут о себе знать.
Лечиться за границей значительно дороже, поэтому опытные путешественники готовятся к поездке заранее.

Ценными советами с Вами делится

Виноградова Татьяна Анатольевна

Главный врач стоматологии GMS Dental, стоматолог-терапевт, эндодонтист

ТОП 5 ПОПУЛЯРНЫХ УСЛУГ ПЕРЕД ОТПУСКОМ

GMS DENTAL
СТОМАТОЛОГИЯ

Что чаще всего делают у стоматолога перед поездкой:

- ▶ Рентген для обнаружения хронических воспалений, которые могут обостриться при смене климата и перепадах давления. Отпуск рискует быть испорченным.
- ▶ Лечат кариес, который может создать проблемы в отпуске.
- ▶ Отбеливание — чтобы фото сияли белоснежными улыбками. Рекомендуем за 2 недели до поездки.
- ▶ Air Flow — чтобы снять налет, камень и вернуть естественную белизну.
- ▶ Фторирование — чтобы снять чувствительность при познаниях местной кухни.
Делается после Air Flow

Чего не следует делать перед отъездом?

- ▶ Лечение зубов, которое предполагает много этапов работы в зубных каналах и использование временных пломб
- ▶ Протезирование и смена старых коронок требует время к адаптации
- ▶ Имплантация, которая подходит под постоянным контролем стоматолога и сопровождается антибиотикотерапией.

Положите в чемодан болеутоляющее средства и антибиотики. В местных аптеках могут возникнуть трудности с переводом названий лекарственных препаратов.

Если Вам или вашему ребенку нужно подготовиться к отпуску, посетите клинику премиального класса в центре Москвы — GMS Dental.

www.gmsdental.ru

+7 495 781 5577



ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ О ВОЗМОЖНЫХ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯХ

МОДА ДЛЯ АКТИВНЫХ

Э

той весной магазины Foxland радуют и удивляют истинных ценителей городской моды и загородного отдыха новыми линейками одежды известных брендов. Здесь каждый может создать свой неповторимый эклектичный образ, сочетающий несколько стилей, или остаться преданным неоклассике.

Итальянские дизайнеры из Aeronautica Militare подготовили приятные сюрпризы поклонникам марки. Их ждут актуальные модели толстовок и курток, поло и футболок, эффектных брюк карго, декорированных шевронами и принтами. Пре-коллекция городской одежды Aeronautica Militare создана для обитателей каменных джунглей, людей с активным, динамичным стилем жизни, не только молодежи, но и для всех, кто полон энергии.

Для капризной и переменчивой погоды — куртки финского бренда Scanndi, яркие и современные, сдержанные и благородные, сочетающие функциональность и комфорт.

Новинки сезона в коллекции российского бренда Radical Chic — модная одежда и яркие дизайнерские аксессуары, имеющие выраженную особенность: неподражаемые тематические рисунки, рассказывающие об истории, настоящем, главных человеческих ценностях.

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

ЧУВСТВУЙТЕ СЕБЯ КАК ДОМА

Ф

ранцузский авиастроитель Dassault продолжает получать премии за пока еще не представленный широкой публике бизнес-джет Falcon 10X. В конце января он был отмечен на церемонии вручения наград за достижения в области дизайна Good Design, учрежденной музеем архитектуры и дизайна Chicago Athenaeum (США) и Европейским центром архитектуры, дизайна и урбанистики. Жюри премии отметило дизайн салона бизнес-джета.

Falcon 10X станет самым большим бизнес-джетом на мировом рынке. Его салон будет представлять собой модульную конструкцию, которую будущий владелец сможет скомпоновать под свои нужды. Особое внимание дизайнеры-проектировщики Dassault уделили личному пространству каждого пассажира. На Falcon 10X появятся новые эргономичные кресла, более объемные, чем на всех предыдущих моделях бизнес-джетов Dassault. Задачей дизайнеров было создать вокруг каждого пассажира уютный кокон, напоминающий скорее любимое домашнее кресло, в котором во время полета можно и почитать, и поработать, и поспать.

В этом же году Falcon 10X удостоился премии Red Dot Award за интерьер и вошел в шорт-лист International Yacht & Aviation Award.





ВОПЛОЩЕНИЕ ВАШЕЙ МЕЧТЫ

SELENE 49
OCEAN TRAWLER



SELENE®

OCEAN TRAWLER



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

ИСКУССТВО ВИРТУАЛЬНОЕ И РЕАЛЬНОЕ



Анна Минакова,
журналист, креативный директор Epic Jewellery

В Бангкоке невероятная концентрация мишленовских ресторанов и самый дешевый App Store. Тут круглосуточно можно набить татуировку с рецептом супа, да и вообще по полной насладиться ночной жизнью, поразительно бюджетно купить одежду и сделать лучший в мире массаж.

Пожалуй, с чем Бангкок ассоциируется меньше, так это с современным искусством, и очень зря. Оно тут представлено в изобилии и разнообразии. Так, до конца февраля здесь проходила очередная биеннале. Это было не какое-то местное мероприятие, и совсем не благодаря именам вроде Марины Абрамович среди авторов представленных работ. Это очень стройно сделанная биеннале, на которой отдельной медалью стоило бы отметить организацию видео-арта. Обычно вообще не самая сильная часть выставок, тут она была превращена в невероятной красоты инсталляции. Среди них и видео-арт тайского художника Нутдана Джитбунжонга. Выставлялся он на площадке Jwd Art Space, которую я очень рекомендую к посещению (188/72 CHULALONGKORN SOI 16, JARUSMUANG ROAD, WANG MAI, PATHUMWAN, BANGKOK). Находится галерея в индустриальном пространстве типа складов. И это не случайно.

Группа JWD в логистическом бизнесе с 1979 года, она предоставляет услуги по домашнему и офисному переезду, хранению документов, а в 2019 году решила заняться искусством, предложив пространство для хранения коллекций. Каждое произведение искусства имеет самую эффективную мультисистему безопасности, которая включает цифровое сканирование, технологию реального времени — вы в любой момент через мобильное приложение можете посмотреть, как хранятся ваши работы. Собственно, в этом высокотехнологичном пространстве и решили открыть арт-галерею.

Но вернемся к Джитбунжонгу, чей роскошный видео-арт можно было лицезреть в JWD Art Space. Хоть Нутдана Джитбунжонг и активист, заточенный на политику и экологию, само его искусство чисто и прекрасно в своей медитативной красоте. Он совершенно не разговаривает лозунгами. Это молодой художник, родившийся в 1991 году. Тайское современное искусство вообще молодо.

Еще одно молодое дарование, которое порекомендую к просмотру, — Пат Йингчароен. Его представляет одновременно симпатичная и довольно bestolково организованная галерея Number One Gallery. Симпатичная — в локации и манере экспонирования, bestolковая — в менеджменте. Вот, скажем, захотите вы купить работу и не будете говорить по-тайски — и столкнетесь со стеной из непонимающих вас сотрудников. Любой таксист в Таиланде давно освоил DeepL и Google translate, но не эти деятели прекрасного: «напишите нам и-мэйл» — все, что они могут сказать. В остальном же бангкокская арт-сцена прекрасно организована. У уже упомянутой биеннале было больше десятка площадок, отличный и очень удобный сайт, рассказывающий про все, а также ставший лендингом для диджитал выставочной площадки биеннале.

Вообще современное искусство тут прочно обосновалось онлайн. Так, недавно появился сайт bangkokartcity.org, объединяющий все происходящее в музеях и галереях и очень удобный для тех, кто в городе на несколько дней или просто хочет понять, куда сегодня сходить посмотреть искусство. Тут не только выставки, но и независимое кино, и фестивали.

Нередко искусство в Таиланде пересекается с ремеслами. Так работает группа Satu ≠ Padu. На биеннале они представили масштабную инсталляцию с видео-артом и пэчворком из предметов одежды. Это глубокое арт-измышление о жизни мусульманского сообщества Таиланда.

Неудивительно, что Таиланд привлекает и тех иностранцев, кто работает на стыке искусства и ремесла. Именно поэтому мы расширили присутствие тут нашего ювелирного бренда Epic Contemporary Art Jewellery, специализирующегося на арт-украшениях, созданных по принципам искусства и в сотрудничестве с современными художниками. Раньше Таиланд был для нас B2B-местом, офисом для работы с партнерами и отбора камней. Теперь мы стали участниками местной арт-сцены, делаем выставки и мероприятия, погружаем местную публику в мир арт-украшений. И видим очень живой отклик. А скоро планируем сотрудничество с одним из местных художников, имя которого огласим чуть позже. **Y MAG**



VODНЫЙ

РЕСТОРАН И БАР

РЕСТОРАН «VODНЫЙ» РАСПОЛОЖИЛСЯ НА БЕРЕГУ ХИМКИНСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА НА ТЕРРИТОРИИ ROYAL YACHT CLUB ВСЕГО В ДЕСЯТИ МИНУТАХ ЕЗДЫ ОТ ЦЕНТРА ГОРОДА.

ЛЕНИНГРАДСКОЕ Ш., 39, СТР. 6

VODNIY-MOSCOW.RU

@VODNIY_RESTAURANT

+ 7 495 783 13 90



ГЛАВНОЕ — ВПЕЧАТЛЕНИЕ



**Всеволод Гаврилов,
компания Volvo Penta**

Как известно, все впечатления и опыт, полученные в Лас-Вегасе, остаются там же, в Лас-Вегасе. Предполагается, что самыми яркими впечатлениями делиться не следует. Исключением из этого «правила» можно считать выставку потребительской электроники Consumer Electronics Show (CES), которая состоялась в начале января и стала местом демонстрации новинок, прототипов и трендов.

Исторически на CES выставлялись различные бытовые устройства, смартфоны и другие гаджеты, потом подтянулись «умные» домашние системы, а за ними и автомобили. Благодаря электронике все больше и больше предметов входит в круг различных экосистем из нашего обихода. При этом все реже мы говорим о товарах как таковых и все больше — о впечатлениях. Термин customer experience (клиентский опыт) по сути означает впечатление, которое человек получает от взаимодействия с товаром или услугой.

На CES 2023 в Вегасе шведская компания Volvo Penta представила концепцию «Яхты-как-сервис». Очевидно, что яхты призваны создавать впечатление уже хотя бы в силу своего назначения. Отмечу, что за последние десятилетия подход к их производству и продаже существенно изменился. В сегменте крупных судов все меньше их продается частным клиентам, все больше — чартерным компаниям. Их флот растет и предлагает возможность отправиться практически в любую точку планеты за впечатлениями совершенно разного характера. Хотите посмотреть пингвинов в Арктике или сфотографировать ледники в Норвегии? К вашим услугам яхты чартерного флота в полярных водах. Хотите теплое море и вкусную еду? Пожалуйте на Адриатику. Грезите участием в регате? Не вопрос: вариантов масса! Предложения есть на любой вкус и практически на любой кошелек.

Однако популярность яхтинга растет, а приток новых людей ограничен тем, что для управления яхтой, если обходиться без приглашенного капитана, требуются довольно обширные

новые знания и специальные навыки. Чтобы люди пошли на воду, яхтинг должен стать проще и доступнее. В этом и состоит техническая сторона концепции от Volvo Penta. Благодаря уже реализованным и планируемым к внедрению инновациям человек получает полную уверенность при управлении лодкой. И не только это. Можно заранее составить маршрут, чтобы потом передать его бортовой системе. Запланировать встречи с друзьями в определенных пунктах маршрута. Получить рекомендации по остановкам у точек подзарядки или самому поделиться энергией с друзьями во время совместной стоянки лодок (большинство яхт в ближайшем будущем будет оснащено электродвигателями). Можно подобрать функционал лодки — под рыбалку, дайвинг, серфинг или под все вместе. И забронировать место в плавучей марине в океане, когда такие будут созданы, чтобы посмотреть закат и жизнь подводных обитателей (в рамках концепции показывали подобные проекты). Или просто провести время в хорошем ресторане, вкушая блюда местной кухни под аромат вечернего бриза.

Обратите внимание на необычный момент: Volvo Penta, компания, известная давно и по всему миру своими судовыми двигателями, о них совсем не говорит. Да, конечно, двигатели являются частью предлагаемой концепции, нацеленной на привлечение как можно большего числа людей к отдыху на воде. Но основное назначение собственно двигателей и системы управления — сделать яхтинг доступным для большинства и создавать желаемые впечатления. На этом пути «условный джойстик» (рукоятки двигателей, штурвал, тачпад, трекбол и т. д.) как орган управления судном становится частью новой системы предоставления услуг.

Судя по тому, что посетителей на стенде Volvo Penta было много, первое и благоприятное впечатление компании своей концепцией произвести удалось. Несмотря на то что все действо проходило в Вегасе, этим стоило поделиться. Потому что это тренд, за которым надо следить. **YMAG**

ВЫСТАВКИ 2023

MAGAZINE



SAMARA BOAT SHOW

САМАРА, 12-14 МАЯ

samaraboatshow.ru

VLADIVOSTOK BOAT SHOW

ВЛАДИВОСТОК, 19-21 МАЯ

vbshow.ru



MOSCOW YACHT SHOW

МОСКВА, 2-4 ИЮНЯ

mosyachtshow.ru



SAINT PETERSBURG INTERNATIONAL BOAT SHOW

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
1-3 СЕНТЯБРЯ

spibs.ru

Директор выставочных проектов
Дмитрий Макаров +7 (921) 973 8712

АЛЕКСЕЙ ГОРСКИЙ

Генеральный директор
Premium Yachts

С Али Онгером, коммерческим директором верфи Sirena Yachts, и Алексеем Горским, генеральным директором Premium Yachts — компании, представляющей верфь на российском рынке, мы встретились на выставке boot Düsseldorf и поговорили о том, почему сейчас самое время покупать яхту в Турции.

Текст: Мария Мошкина

Фото: Sirena Yachts, Джефф Браун

Каковы ваши первые впечатления от выставки, которую мы ждали два года?

Али Онгер: Впечатления скорее хорошие. Многие потенциальные клиенты интересуются нашей новой моделью — Sirena 78, и отзывы весьма позитивные. Пару дней назад мы впервые показали макет и раскрыли подробности свежего проекта — Sirena 48 — самой маленькой лодки в модельном ряду. И у нас уже активно запрашивают иллюстрации, планы, спецификации.

Алексей Горский: В этом году, конечно, сказались обстоятельства. Посетителей из России в первые три дня работы выставки было немного, и в основном это были те россияне, которые живут в Европе. На некоторых стендах европейских верфей по политическим причинам вообще не было дилеров из России. Но Sirena Yachts — турецкий бренд, и это дает и нам, и верфи определенные преимущества в работе с россиянами.



” СЕКРЕТ УСПЕХА — РАБОТАТЬ БЫСТРО, КАЧЕСТВЕННО И ПРИСЛУШИВАТЬСЯ К КЛИЕНТАМ.

АЛИ ОНГЕР

**Коммерческий директор
верфи Sirena Yachts**

У вас уже есть заказы на Sirena 48? Или вы пока только прощупываете рынок?

А. О.: На самом деле, несколько яхт этой модели уже продано, так что это уже не проект, как я сказал раньше, а существующий продукт. Премьеру мы проведем на выставке в Каннах осенью 2023 года, если, конечно, ничто этому не помешает. Кажется, мы все уже научились держать в уме это «если».

Как бы вы описали того, кто выбирает такую яхту, как Sirena 48? Это человек, который только открывает для себя владение яхтой? Или, напротив, опытный яхтсмен?

А. О.: Обе характеристики верны. Большая часть клиентов нашей верфи — это люди, у которых есть или уже были яхты. 48-футовой моделью сейчас интересуются и те, кто раньше владел яхтой поменьше, и те, для кого яхта — это нечто новое. Но, по моим наблюдениям, и последний тип клиентов никогда не приходит на верфь просто с желанием купить яхту. Каждый по-своему проводит анализ рынка, изучает разные типы яхт и обращается к нам с уже готовой идеей, чего бы ему хотелось.

Потрясения, которые весь мир пережил за последние годы, помогли вам сделать новые открытия в отношении ведения бизнеса?

А. О.: Рынок сейчас активно развивается, спрос на наши яхты очень большой. Чему пандемия научила людей, так это умению быстрее принимать решения. Во время локдауна перестали работать налаженные цепочки поставок, от которых зависит любой бизнес, и яхтенный в частности. К счастью, наша логистика не подвела, и мы не задержали ни одну из яхт, которые начали строить еще до эпидемии. И не потеряли ни одного партнера и дилера.

Из чего складывается успех верфи, кроме умения наладить сеть сильных поставщиков?

А. О.: Главное — быть гибкими. Но поставщики — это одна сторона нашей жизни. Есть другая очень важная составляющая — продажи. На данный момент Sirena Yachts представлена в большинстве регионов мира: наши яхты можно купить в Японии, Австралии, Европе, Северной и Южной Америке. Широкая дилерская сеть дает нам прямой доступ к клиентам по всему миру. Сейчас наша книга заказов заполнена на два года вперед, и это также дает нам время на то, чтобы организовать процесс строительства, чтобы не подвести ни одного заказчика.

А. Г.: Как российский дилер Sirena Yachts добавлю: в настоящее время клиентам из России, совершенно точно, комфортнее приобретать или строить яхту в Турции. По определению весь турецкий бизнес настроен на то, чтобы предоставить сервис высокого уровня, борясь за лидирующие места на мировом рынке. Главное — уважать вековые традиции этой страны, и тогда никаких проблем с тем, чтобы о чем-то договориться, у вас не будет.

Планирует ли Sirena Yachts расширять производство в ближайшее время?

А. О.: Да, мы собираемся открыть новое производство для линейки суперяхт от 35 до 50 м, которую анонсировали осенью прошлого года на выставке в Монако. Оно будет расположено недалеко от Стамбула, у моря.

Это значит, что у верфи есть клиенты, заинтересованные в строительстве суперяхт?

А. О.: В Монако мы получили несколько запросов и сейчас находимся в стадии переговоров с потенциальными заказчиками.


Наблюдаете ли вы изменения в том, как люди используют свои лодки?

А. О.: Sirena всегда были в первую очередь яхтами для семьи. Но на каждой из наших моделей так много свободного пространства, что и вечеринку на борту вполне можно устроить. Изменилось ли восприятие яхт? Я думаю, да. Людям в основном наскучила сама идея классической яхты с классической

✦ Sirena 78 стала одной из самых посещаемых яхт во время boot Düsseldorf 2023





 Макет модели Sirena 48 представили на boot Düsseldorf 2023. Первый корпус новой яхты обещают показать в сентябре



планировкой. Теперь все хотят что-то особенное, сделанное под себя. Мы получаем больше запросов на яхты, на которых отсутствуют формальные столовые на главной палубе, например. Хотя для некоторых регионов подобные планировки незаменимы: в Майами, например, практически невозможно обедать на открытой палубе летом — слишком жарко, и многие предпочитают находиться в кондиционируемом пространстве.

А. Г.: У российских клиентов за те уже долгие годы, что я работаю на яхтенном рынке, заметно изменилось отношение к яхтингу. Оно в целом подвержено общемировой тенденции снижения так называемого демонстративного потребления. В России перестали рассматривать яхту как исключительно статусную вещь, некоторые даже не афишируют, что владеют яхтой, оставляя ее личной территорией, любимым интересным хобби.

Как сейчас настроены клиенты из России, чьи яхты базируются за границей?

А. Г.: Я пока не наблюдаю, чтобы люди активно продавали свои лодки. Да, конечно, клиенты стали более осторожно, взвешенно принимать решения, многие откладывают покупку яхты. Сейчас мы сконцентрировались на предоставлении сервиса, включая продажи яхт, также и тем россиянам, которые собираются держать свою лодку в Турции. Это очень удобно не только для эксплуатации, но и для постпродажного обслуживания. У Sirena Yachts есть точки обслуживания по всему

побережью, зимой яхту можно легко отправить на ремонт или обслуживание на верфь в Стамбуле. Не стоит забывать и о том, что в Турцию по-прежнему удобно добираться, особенно из европейской части России, что здесь действует безвизовый режим, и, конечно, о том, что в стране действительно есть прекрасные возможности для навигации и сезон длится полгода и даже больше.

А. О.: Я считаю, что мы пришли на российский рынок довольно поздно. И так случилось, что, когда мы нашли в России сильного партнера, одна экстраординарная ситуация последовала за другой. Но все это не отменяет факта, что Россия — важный рынок для Sirena Yachts, как и для всех остальных игроков.

К чему стоит быть готовым клиенту из России, который собирается купить или построить яхту в Турции?

А. Г.: В целом набор документов, необходимых для заключения контракта, такой же, как и везде. Финансовый департамент верфи обязательно проверяет происхождение средств клиента, его неподсанционность, и сейчас этот контроль ужесточен — это общая практика. Платежи из России пока проходят без особых проблем, но только из ограниченного количества банков. Что касается регистрации, то, как известно, британские флаги red sign и blue sign теперь отказываются регистрировать яхты российских владельцев, но есть несколько регистров, которые продолжают сотрудничество. Основная проблема для россиян сейчас — это страхование в иностранной компании. Хотя постепенно и эта ниша заполняется.

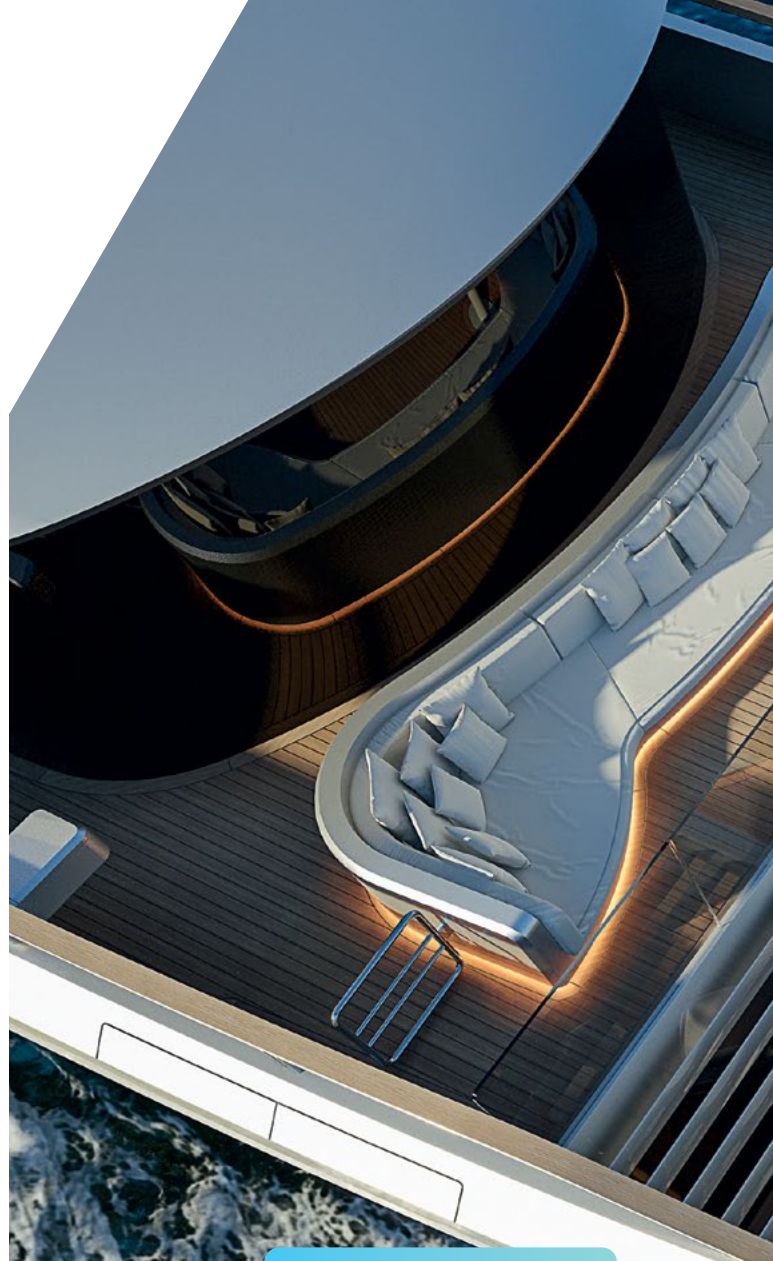
Насколько Sirena Yachts открыта пожеланиям клиентов «сделать яхту под себя»?

А. О.: Мы открыты до тех пор, пока нас не ограничивает планировка. Во всем, что касается оформления интерьера, отделки, мы предоставляем полную свободу. Клиентам, которые строят с нами суперяхту, мы готовы предоставить возможность прийти со своим дизайнером интерьера, но его работа должна координироваться с работой департамента дизайна Sirena Yachts.


А. Г.: Турецкие производители яхт в целом более гибкие, чем многие европейские, и это меня приятно поразило. Европейские верфи, строящие так называемые production-яхты, то есть серийные модели, тоже стараются идти навстречу клиенту, но в силу большего объема производства они бывают скованы обстоятельствами (плотным графиком производства) и не всегда могут предложить широкие возможности для кастомизации яхт, особенно в размере до 20–24 м.

Замечаете ли вы, что у клиентов из разных регионов кардинально разнятся запросы на компоновку яхт?

А. О.: Я бы не сказал, что у американцев, например, есть особые запросы. Да, они эксплуатируют яхты не так, как это делают в Турции или Европе, но ни с чем экстраординарным мы не сталкивались. Для меня это еще одно подтверждение того, что Sirena Yachts строит универсальные яхты, на которых каждому найдется место. Если сравнить наши яхты с автомобилями, это точно будут SUV.



↔ Sirena 35M — самая маленькая модель из линейки суперяхт, анонсированной на Monaco Yacht Show 2022



Держать лодку в Турции
очень удобно не только
для эксплуатации,
но и для постпродажного
обслуживания

Будущий владелец Sirena 42M может рассчитывать на собственный небольшой бассейн. Такую опцию встретишь нечасто

Планировке каких зон на борту уделяется особое внимание на Sirena Yachts?

А. О.: Это сандек и носовая часть корпуса. Конечно, популярности кокпита это не отменяет, но зона отдыха на носу — очень интересное место, с планировкой которой мы продолжаем экспериментировать.

Каково ваше отношение к теме sustainability?

А. О.: Для меня эта тема имеет две стороны. Бережное отношение к окружающей среде — концепция, без которой теперь не обходится ни одна область деятельности человека. И, безусловно, моторные яхты по своей сути в эту концепцию

не вписываются. Но, с другой стороны, нельзя отрицать идею сосуществования в гармонии с Мировым океаном, и научно-исследовательский отдел Sirena Yachts сейчас активно работает над этой проблемой. Мы собираем множество интересных идей на различных международных форумах. Просто пока о них рано говорить обстоятельно.

Подробнее о том, как устроено производство на верфи Sirena Yachts и чем она отличается от других верфей Турции, читайте в следующем выпуске нашего журнала, в материале, посвященном яхтенной индустрии и яхтингу в этой стране. **Y MAG**

БОЛЬШОЙ ЯХТЕ —

Текст: Алексей Кириллов

Фото: Гийом Плиссон

В начале года мир впервые увидел масштабный метаморфоз, который претерпела построенная более 20 лет назад суперяхта *Al Mirqab*. На рубеже веков эта элегантная 95-метровая лодка была одной из самых крупных, современных и красивых. Постепенно старея, она меняла владельцев и имена, но не утрачивала шарм. Десять с лишним лет она принадлежала индийскому бизнесмену и называлась *Indian Empress*, а в 2018 году новый хозяин нарек ее *Neom*. Перед началом пандемии яхта пришла туда, где родилась, — на верфь Осеансо, чтобы за следующие три года пройти полную трансформацию. Такую глубокую, что ее даже сложно назвать рефитом.

БОЛЬШОЙ РЕФИТ




Заказчика представляла монашеская компания A Group, которая давно и тесно связана с Oceanco. С 1994 года они реализовали минимум десять совместных проектов, где A Group выступала в том числе как дизайнерское бюро. Среди них такие известные яхты, как *Constellation* (80 м, 1999) и *Dilbar* (66 м, 2005), а также та самая *Al Mirqab*. Вряд ли можно считать совпадением тот факт, что владелец *Neom* обратился на верфь через дизайнеров своей яхты... Впрочем, бывает всякое, но на этот раз стилистической экстерьером и оформлением интерьеров занималась студия Reymond Langton Design. Представляю, насколько интересной и сложной оказалась поставленная перед Паскаль Реймонд и Эндрю Лэнгтоном задача, ведь перестраивать судно всегда труднее, чем ваять его с нуля.

Попытаемся оценить масштаб изменений, о которых можно судить по внешнему виду яхты. Первое и самое существенное — совершенно новая надстройка. Ее переделали радикально, поскольку иначе не получилось бы придать яхте современный вид. Все выше нижней палубы обновили, хотя проницательный человек заметит, что форма некоторых элементов остекления, равно как и прямые непрерывные линии экстерьера, напоминают надстройку *Al Mirqab*. После рефита у лодки появилась пятая палуба — закрытый сандек с темным остеклением, в носовой части заходящим

на крышу и принимающим там характерную форму, легко отличимую с воздуха. Две пары «крыльев», напоминающих ракетные стабилизаторы, по которым можно было безошибочно узнать *Al Mirqab*, пропали, однако на смену им пришла не менее приметная мачта в форме буквы «О». В ее «дырке от бублика» расположены хромированные выхлопные трубы, тогда как прежде выхлоп был у ватерлинии, что доставляло пассажирам и экипажу определенные неудобства.

Апартаменты владельца по-прежнему на верхней палубе, но стали просторнее и получили приватную открытую зону отдыха в виде носовой палубы. Раньше там тоже был небольшой диван, к которому вел проход с португальского мостика, но теперь, когда все швартовное оборудование убрано с глаз долой, места стало несравнимо больше. Кроме того, в апартаментах появился огромный световой люк, который, предположительно, находится прямо над кроватью.

Второе изменение коснулось кормы. В то время, когда проектировали *Al Mirqab*, о «пляжных клубах» еще никто не задумывался, и даже купальная платформа у яхты была миниатюрная. Справедливости ради можно вспомнить, что на корме у нее размещалась специальная аппарель, чтобы два «Мерседеса» владельца могли съезжать с главной палубы на пристань. С тех пор вкусы у людей поменялись,



Носовые обводы —
пожалуй, единственная
часть судна, которая
почти не изменилась

Яхта стала на десять метров длиннее, получила сандек и просторный «пляжный клуб»

поэтому во время рефита корму нарастили на 10 м, превратив в роскошный «пляж» у воды, на который ведут два пологих трапа. На нижней палубе при этом появилось достаточно пространства, чтобы оборудовать еще и гараж с откидным люком-воротами по левому борту. Кроме того, удлинение корпуса, вероятно, привело к снижению волнового сопротивления и улучшило ходкость судна.

Наконец, третья значительная переработка пришлось на пропульсивную систему. Будучи крупной и тяжелой яхтой (емкость ~ 3500 рег. т), *Al Mirqab* развивала сравнительно высокую максимальную скорость 24 узла. На борту у нее стояло три дизеля MTU по 10000 л.с., сопряженных с гребными валами. Винты на бортовых валах были четырехлопастные с изменяемым шагом, а на центральном валу, проходившем через скег, — пятилопастной винт с большим дисковым отношением и другой геометрией и профилировкой саблевидных лопастей. Нужно это было для того, чтобы избежать кавитации и прочих проблем, когда яхта шла под одним центральным двигателем и все сопротивление корпуса приходилось на один винт, испытывавший высокие нагрузки.

В ходе рефита от центрального двигателя отказались, остальные агрегаты заменили на новые, и на двух валах теперь стоят пятилопастные винты. Осепансо не раскрывает подробностей о водоизмещении судна, модели и мощности двигателей, поэтому о его максимальной скорости можно только

догадываться. Допускаю, что она будет в районе 16–18 узлов, и с интересом жду результатов ходовых испытаний. Кстати, по количеству вредных выбросов лодка соответствует жестким стандартам IMO Tier III, и в этом плане владельцу не о чем беспокоиться еще минимум лет десять. Разумеется, остальное оборудование на борту тоже поменяли на современное, поэтому яхта обновилась снаружи и внутри.

При этом говорить об интерьерах пока рано, так как после спуска на воду в Звейндрахте лодку погрузили на плашкоут и переправили в Аблассердам, где завершится достройка. Информацию о стиле оформления гостевых помещений пока не разглашают, и остается надеяться, что после передачи судна владельцу он согласится приоткрыть завесу тайны. А вот что уже доподлинно известно, так это новое имя яхты. Теперь оно состоит из единственной буквы *H*.

Как видите, переименовали судно очень серьезно, и наверняка кто-то задумается: зачем? На это можно ответить другим вопросом: зачем люди восстанавливают порой разрушенные чуть ли не до фундамента замки, виллы и особняки? Очевидно, не только из сентиментальных соображений, а по целому ряду других причин. В случае с глубоким рефитом тоже играют роль несколько факторов: сколько стоила яхта; насколько быстрее и дешевле ее обновить, чем построить новую; и, главное, каковы риски. Если все пункты устраивают заказчика, то почему бы не дать зеленый свет такому амбициозному проекту? **YMAG**

Длина
62,00 м

Ширина
11,20 м

Осадка
3,15 м

Вместимость
1218 рег. т

Запас топлива
140 т

Двигатели
**2 × Caterpillar
3512C Acert
(1672 л.с.)**

Максимальная
скорость
15 узлов

Крейсерская
скорость
12 узлов

Запас хода
**4500 миль
на 12 узлах**

Пассажиры
12 чел. (6 кают)

Материал корпуса/
надстройки
**сталь/
алюминиевый
сплав**

Дизайн
**Omega Architects/
Pulina Exclusive
Interiors**



ПОДАРОК СУДЬБЫ

Текст: **Евгений Тихонов**


Фото: **CRN**

Представьте, что вам заказали пошить дорогой костюм со сложным кроем по индивидуальным меркам. Вы ушли с головой в работу, все идет как надо, и вот, когда осталось лишь приладить пуговицы да бирку, голос в телефоне сухо сообщает, что планы поменялись и вещь не нужна. Да, конечно, вам заплатят, в накладе вы не останетесь. Но костюм! Что делать с ним, таким красивым и ладным?! Кого в него нарядить?




Именно в такое положение попала верфь CRN два года назад, когда заказчик отказался от почти готовой 62-метровой суперяхты всего за две недели до ее спуска на воду. Кажется, такое невозможно, но факт остается фактом... Помните, какой ажиотаж царил в 2021 году на рынке? Пандемийные ограничения постепенно начинали сниматься, люди по всему миру ринулись приобретать лодки, индустрия воспряла... а тут такое. Впрочем, именно высокий спрос на новые крупные яхты позволил менеджерам Ferretti Group быстро сориентироваться, уведомить брокеров и не остаться с кастомной лодкой на руках. Монакская компания TWW Yachts довольно быстро нашла покупателя, которому «костюм» пришелся впору. Почти впору.




 Кормовые арки спускаются с верхней палубы на купальную платформу



 В подъемную дверь на транце встроен крупный световой люк



 Приватная
терраса с джакузи
на носовой палубе

ЭКСТЕРЬЕР

Итальянцы очень гордятся своими дизайнерскими и конструкторскими достижениями, а потому довольно редко привлекают в проекты студии из Северной Европы. Тем не менее такое случается, и *Rio* тому пример. Это уже третья лодка, наружный дизайн которой для CRN разработали голландцы из Omega Architects. Заказчик обрисовал ее основателю Франку Лаупману следующие пожелания: у яхты непременно должен быть вертикальный форштевень, длинная и не загроможденная оборудованием носовая палуба и характерная спортивная внешность. Сказано — сделано. Лодка получила сравнительно узкие носовые обводы с минимальным развалом бортов, «рудиментарным» бульбом, низкими якорными карманами и выраженными брызгоотбойниками. Ее носовая палуба протянулась почти на треть судна и чем-то напоминает длиннющий капот Mercedes-AMG GT Coupe. У *Rio* довольно строгий экстерьер: длинные прямые линии палуб, сплошное остекление правильной формы, почти квадратные «бойницы» бортовых иллюминаторов, резко очерченные «крылья» дополнительных постов управления на верхней палубе, угольно-черная мачта и такой же релинг в носу. Яхта получилась явно мужская, подтянутая, при этом выбранный Omega Architects образ не противоречит наследию бренда.


Есть в экстерьере *Rio* один спорный элемент — крупные арки в корме, которые визуальнo объединяют три палубы

и удачно закрывают кокпит и «пляжный клуб», создавая там тень и определенную приватность. Впрочем, есть и противоположное мнение: кто-то считает, что эти массивные элементы надстройки портят обзор из кокпита. Тут, конечно, дело вкуса, вернее владельца, который, возможно, предпочитает проводить там время. Судя по простой диванной зоне в кокпите главной палубы, он изначально не задумывался как самое популярное место на борту, а видами окрестностей можно любоваться и сверху.

Гараж на *Rio* разместили в носовой части, довольно высоко над водой. Учитывая длину яхты, это было практически единственное решение, чтобы не держать на виду два тендера, лимузин и спасательный катер (SOLAS). На главной палубе в районе миделя по правому борту предусмотрен интегрированный в фальшборт автоматический трап-трансформер для схода на причал или посадки в тендер, поскольку кормовые арки ограничивают возможности транцевой платформы, когда яхта стоит в марине.

Очевидно, что у нового владельца не было свободы для доработки внешности *Rio*. Впрочем, как говорят на верфи, он сразу влюбился в лодку и попросил лишь увеличить джакузи на сан-деке. В итоге там получился почти что мини-бассейн с широким, выложенным тиком бортиком, лежаками на примыкающем пьедестале и зонтом на краноподобной штанге.



 Кинотеатр
в салоне
на верхней палубе

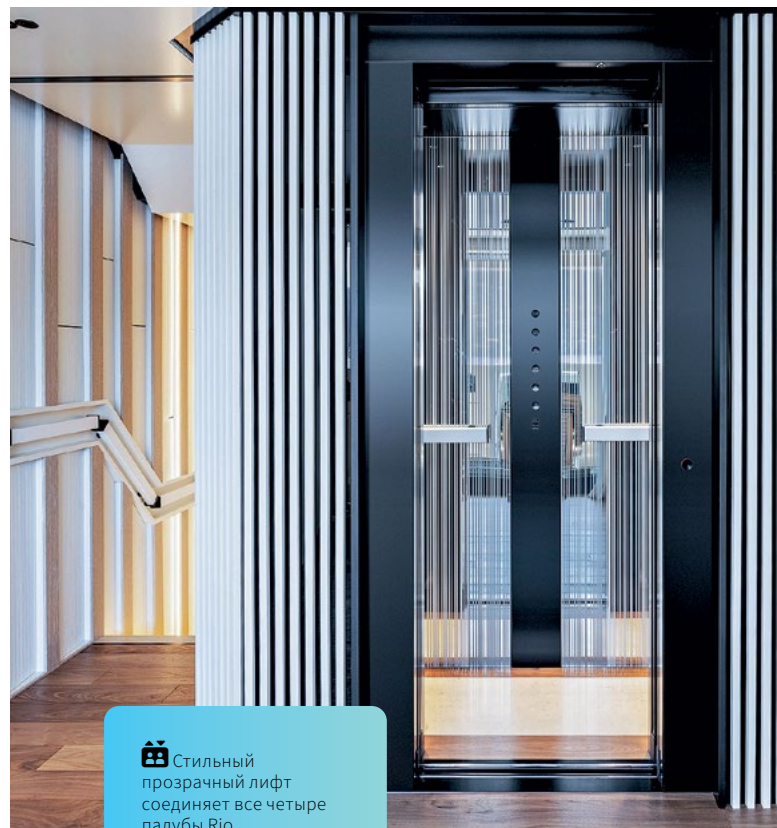
ИНТЕРЬЕР


В прошлом сентябре на выставке в Монако я заметил, что мои иностранные коллеги живо интересовались *Rio*, упоминая ее необычный интерьер. К тому времени верфь уже обнародовала первые снимки внутреннего оформления яхты, и, к счастью, владелец, буквально не слезавший с лодки все лето, разрешил показать ее прессе.

Первый заказчик поручил разработать внутренний дизайн студии Pulina Exclusive Interiors, которая предложила соответствующие его вкусам стиль и отделку. Новому владельцу понравились планировки палуб, а вот интерьер оказался не таким, каким хотелось бы. Для семейного отдыха с маленькими детьми он представлял себе нечто более уютное и домашнее. Чтобы не тратить время и деньги, он решил не менять все подчистую и, сформулировав пожелания, доверил дизайнерам Ferretti Group самостоятельно воплотить их в жизнь. На переделку ушло полгода: кое-что изменили прямо на месте, что-то же пришлось разбирать и дорабатывать в мастерских.

В тот момент появилось и название *Rio*. Его выбрали, чтобы порадовать детей, которые очень любят одноименный американский мультфильм с его главными героями — голубыми попугаями ара Жемчужинкой и Голубчиком. Неудивительно, что тематика тропических джунглей с их обитателями отразилась в оформлении интерьера. Настенная живопись ручной работы в лобби и других гостевых помещениях изобилует изображениями птиц и животных: из зарослей бамбука выглядывает ягуар, в воздухе порхают бразильские голубые бабочки Морфо менелай, а по веткам скачет тотемная птица этой яхты — большой тукан. Портреты любопытного мультяшного певца-романтика Рафаэля встречаются на *Rio* повсюду, и даже первая буква ее названия стилизована под этого тропического дятла!

Чтобы оживить светлые, оформленные в нейтральных тонах гостевые помещения, дизайнеры добавили в обстановку яркие цветные пятна, ассоциирующиеся с карнавалом в Рио-де-Жанейро. Дополняет атмосферу непринужденной роскоши богатый набор природных материалов: американский орех, мореный дуб, ценные сорта мрамора — Azul Macaubas, Irish



 Стильный
прозрачный лифт
соединяет все четыре
палубы *Rio*



Y Салон с баром на главной палубе плавно перетекает в открытую зону отдыха



НА ПАЛУБАХ

Green, Crema d'Orcia и Calacatta Vagli Oro, плюс доломитовый известняк, известный как иерусалимский камень. Каждая плита искусно обработана и безупречно смонтирована. В некоторых помещениях встречаются дизайнерские обои с уникальной текстурой и реечные стеновые панели со встроенной подсветкой. Кстати, на *Rio* нет люстр и вообще очень мало потолочных светильников. Дело в том, что ее заказчик захотел, чтобы потолки были ровными, без выступающих элементов, а искусственный свет — преимущественно отраженный. Алессандро Пулина решил эту задачу с помощью фигурных потолочных карнизов, которые хорошо рассеивают теплую подсветку.

После доработки яхта определенно стала более летней и располагающей к расслабленному отдыху. На борту забываешь о повседневных заботах, и бытие здесь во многом определяет сознание.

Апартаменты владельца занимают большую часть верхней палубы, которая изначально задумывалась как полностью приватная. За счет интенсивного кругового остекления мастер-каюта чрезвычайно светлая: прямо с кровати открывается вид по курсу, а застекленные вырезы в фальшборте позволяют видеть, что происходит на воде подле яхты, не отрывая голову от подушки. Как полагается, тут есть рабочий и туалетный столики, кушетка для чтения, просторный гардероб и, конечно, роскошная ванная комната в зеркалах и мраморе. Сама ванна расположена прямо под квадратным панорамным иллюминатором, и, глядя на нее, живо представляешь, как здорово наполнить ее вечером теплой, даже слегка горячей водой, взбить ароматную пену, завести легкую музыку, приглушить свет и погрузиться в мечты, наблюдая покачивающиеся за окном звезды и огни прибрежных городков...

Стеклянная дверь по левому борту мастер-каюты ведет на тот самый «капот» — частную носовую террасу, где вокруг джакузи в свободном порядке расставлена пляжная мебель: шезлонги, пуфики, мягкие кресла. От интенсивного солнца на стоянке пассажиров защищает натяжной тент, а на переходе все это убирают в рундуки, и тогда на вымощенной тиком палубе хоть танцуй.

Расположенный ближе к корме верхний салон можно считать продолжением апартаментов владельца. Он разделен на две функциональные зоны: кинотеатр с игровыми видеоприставками и диванный уголок с дизайнерской мебелью, где можно поваляться, обсуждая прошедший или грядущий день. Развлекательные, компьютерные и охранные системы на *Rio* интегрировала итальянская компания Videoworks. Для потоковой передачи медиаконтента используется акустика Sonos, совместимая с технологией Airplay2. Также предусмотрены разъемы для подключения DJ-консоли и внешних колонок на случай, если нужно устроить вечеринку и транслировать сеты на всех палубах. Посмотреть кино большой компанией можно не только в верхнем салоне, но и под открытым небом на сандеке, где есть проектор, автоматический экран и отдельная аудиосистема. Чтобы управлять освещением, жалюзи и другими функциями умного дома, гостям достаточно освоить простое и интуитивно понятное приложение для планшетов на iOS или Android. Когда гаджета рядом нет или не хочется его разблокировать, можно вызвать стюардессу, просто нажав на одну из специальных кнопок, которые есть в каждом помещении. Наконец, установленные на судне роутеры готовы работать со скоростным спутниковым интернетом Starlink или OneWeb. Владельцу *Rio* достаточно обзавестись соответствующими антеннами и оформить подписку на услуги этих провайдеров.

Гостей на главной палубе ждет обставленный в неформальном стиле салон с круглым обеденным столом и баром у выхода в кокпит, а также «голубая» VIP-каюта во всю ширину корпуса. По площади она лишь немногим уступает апартаментам владельца, проигрывая в основном по остеклению. Еще одна VIP-каюта, на этот раз оформленная в цвете красного коралла, расположена на нижней палубе. Зачем их столько? Причина проста: изначально яхту заказали три товарища, поэтому планировка подразумевала сразу три мастер-каюты.

На нижней палубе *Rio* обустроены еще три обычные двухместные каюты с отдельными или двухспальными кроватями. Есть там место и для четвертой, однако владелец решил сделать вместо нее спортивный зал. Все эти помещения довольно симпатичные и уютные, однако, на мой взгляд, им не хватает по-настоящему панорамных иллюминаторов. Те, что установлены на нижней палубе, близки к классическим — с рамами из хромированной стали и разве что не круглые. Зато соединяющий все четыре «этажа» стеклянный лифт выглядит потрясающе! Он прекрасно сочетается с центральной лестницей, облицованной кремовыми «реечными» панелями со встроенной подсветкой.

«Пляжный клуб», куда ведет отдельный трап из салона на главной палубе, кажется вполне обычным для такой яхты. Зона спа с хаммамом и паровым душем, стойка с водными «игрушками», уголок с креслами, чтобы между заплывами



Rio — поистине семейная яхта, где дети чувствуют себя привольно

пропустить в прохладной тени коктейльчик... Но это если не знать, что задумывалось пространство как музыкальный салон! Нет, не студия звукозаписи, как на *Tatoosh*, а место, где владельцы зажигали бы на электрогитарах и ударных так, «что пол ходил ходуном». Для этого верфь даже выполнила в «пляжном клубе» усиленную звукоизоляцию, чтобы соседи по марине не подскакивали в своих каютах.

НАГРАДА НАШЛА ГЕРОЯ

Как видите, нет ничего страшного в том, чтобы толково переиначить готовый чужой «костюм» и носить его в свое удовольствие, радуясь сэкономленному времени. Скажете: чушь и сплошной компромисс? Это как посмотреть. Если бы все было так плохо, кто бы вообще покупал кастомные лодки на вторичном рынке? И потом, какие бы разные вкусы ни были у людей, при проектировании и строительстве суперяхт все равно главенствует здравый смысл, отчего многие решения повторяются из раза в раз с незначительными изменениями.

Так или иначе, присоединение *Rio* к мировому флоту суперяхт не прошло незамеченным. В феврале ее наградили на ежегодном конкурсе Boat International Design & Innovation Awards за лучшую конструкцию среди заявленных яхт с корпусом водоизмещающего типа. Жюри отметило ее обводы с низким сопротивлением в широком диапазоне скоростей, эффективные брызгоотбойники, оптимальное распределение веса и малый расход топлива (менее 200 л/ч) при движении на экономичных 10 узлах. CRN и Omega Architects, без сомнения, заслужили престижную статуэтку, а владелец *Rio* еще раз убедился в том, что стоило принять эту яхту как подарок судьбы. **YMAG**



👁 Из светлой и уютной мастер-каюты открывается панорамный вид по курсу и на оба борта

🛁 Ванна обрамлена мрамором и расположена под крупным иллюминатором



Длина
51,32 м

Ширина
8,26 м

Осадка
5,00 м

Валовая
вместимость
230 рег. т

Двигатель
Volvo Penta D16
(750 л.с.)

Скорость
ок. 15,5 узла

Площадь грота
600 кв. м

Площадь геннакера
1600 кв. м

Площадь кливера
(Yankee Jib)
425 кв. м

Площадь стакселя
285 кв. м

Пассажиры
12 чел.

Экипаж
9 чел.



ВСЁ СНАЧАЛА

Текст: **Арина Качалина**

Иллюстрации: **Turquoise Yachts**

Турецкая верфь Turquoise Yachts вместе с очень известными яхтенными дизайнерами из Нидерландов продолжает работу над необычным для себя проектом парусной яхты *Rainbow II*. Она уже пережила транспортировку из одной страны в другую, смену концепции и два проекта оформления интерьера.




Turquoise Yachts, образовавшаяся в 1997 году в результате слияния крупнейших судостроительных предприятий Турции Proteksan Yachts и Turquoise Yachts Construction, в последние годы притягивает к себе внимание. В 2012 году появилась 72-метровая яхта *Vicky*, построенная Turquoise Yachts при участии известной лондонской студии H2 Yacht Design. *Vicky* стала первым произведением верфи, отмеченным важной международной премией International Yacht & Innovation Awards, и, кажется, сильно зарядила верфь на успех, а заодно вдохновила на создание флагмана, построенного в 2018 году, — 77-метровой *Go*, спроектированной в сотрудничестве с теми же британцами из H2 Yacht Design и покорившей мировую общественность на выставке Monaco Yacht Show. Затем мы увидели, что Turquoise Yachts под силу и совсем другие яхты: в 2020 году клиенту передали 56-метровый классический эксплорер *Blue II* ледового класса 1B, который теперь можно увидеть и в полярных регионах, и у северных берегов Северной Америки.

За эти годы Turquoise Yachts прекрасно сработалась с опытными яхтенными дизайнерами и инженерами-судостроителями из Европы и США, нисколько не скрывая, что готова перенимать опыт и учиться. В ее портфолио про-

екты Филиппа Бриана, Кена Фрейвоха, студии Nuvolari Lenard, DeBasto Design и других. Учитывая, что Turquoise Yachts ставит приватность и комфорт своих клиентов на первое место и вообще верфь довольно скрытная и не спешит обнародовать все подробности о том, что сейчас происходит в ее доках, не будет удивительным, если какой-то из этих проектов уже воплощается в жизнь и мы скоро увидим его на воде. Но все же об одном демонстрирующем еще большие возможности проекте, работа над которым должна закончиться в следующем году, на Turquoise Yachts охотно рассказывают.

Корпус 51-метровой *Rainbow II* был заложен на одной из верфей Нидерландов несколько лет назад. Ей суждено было стать классической шхуной, то есть яхтой с двумя или тремя мачтами и корпусом из алюминиевого сплава. Однако что-то пошло не так, и заказчик прервал процесс строительства. Тогда Turquoise Yachts выкупила корпус и переправила в Турцию.

Для редизайна яхты пригласили специалистов бюро Dykstra Naval Architects. Компания, основанная в 1969 году профессиональным яхтсменом Джерардом Дикстрой, имеет колоссальный опыт проектирования и переделки яхт, в первую очередь — парусных. В портфолио Dykstra Naval Architects есть

 Первый вариант оформления салона *Rainbow II* в классическом стиле с использованием дерева





В новом варианте деревянные стеновые панели заменили на светлую кожу и ткани



и примеры рефита легендарных яхт J-класса, участвовавших в America's Cup (*Velsheda, Shamrock V, Endeavour*), и две знаменитые яхты с парусами системы DynaRig (*The Maltese Falcon* и *Black Pearl*), и разработки в сфере современных парусных грузовых судов, и десятки воплощенных проектов, прекрасно знакомых всем, кто увлекается парусом.

Дизайнеры и инженеры из Амстердама предложили Turquoise Yachts превратить *Rainbow II* в шлюп — одномачтовый парусник для спокойных комфортабельных круизов. Сперва *Rainbow II* очень напоминал парусники начала XX века — эпохи расцвета яхтинга и парусного спорта. И эти благородные очертания корпуса никуда не делись: из *Rainbow II*, как говорят сами дизайнеры, было решено сделать парусник для тех, кто ценит стиль, оставшийся в прошлом, но желает, чтобы яхта управлялась и ощущалась как современная. Так у *Rainbow II* появились высокий фальшборт для безопасности гостей, существенно приподнятая над палубой надстройка с большими окнами и защищенные от солнца тентами место для обедов на воздухе в кокпите и пост управления; а также современная мачта с массой устройств, облегчающих управление парусной яхтой, и боковая откидная платформа для сброса тендера, удобной посадки на борт пассажиров и погрузки необходимых запасов.

Серьезная работа предстояла над интерьером будущего современного шлюпа, который пришлось придумывать



В новом варианте отделки кают дизайнеры всего лишь отказались от использования тяжелых фактур на стенах, но как заметно это преобразило интерьер


с нуля. Для разработки проекта Turquoise Yachts выбрала другое бюро из Нидерландов — deVosdeVries Design, также имеющее опыт рефита исторических парусников. На *Rainbow II* разместили пять кают и два салона — просторный верхний со столовой и гостиной и более компактный нижний, а также помещение для команды с каютами и салоном-столовой для девяти человек.

Изначально решили в оформлении кают и общих зон придерживаться стиля золотой эпохи яхтинга. Выбор пал на такие материалы, как эбеновое и красное дерево, перламутр, светлые ткани и ковры. Но в ходе работы дизайнеры deVosdeVries изменили подход и все-таки превратили *Rainbow II* в яхту с современным интерьером. Неизменной остались планировка и, пожалуй, светлый текстиль. На смену темному красному дереву пришло светлое с лаковым покрытием, вместо панелей из эбенового дерева появились светлая ткань и кожа. Если сравнить приведенные в качестве иллюстраций изображения первоначального и нового вариантов, становится очевидно, насколько цвет и фактура меняют восприятие пространства. Лучший вариант демонстрации возможностей и способностей дизайнеров, не правда ли?

Rainbow II сейчас находится на производственной площадке Turquoise Yachts в Коджаэли, ее корпус уже состыкован с надстройкой. Яхта значитесь как доступная для приобретения сразу у нескольких крупных брокеров, строят ее, что называется, on speculation. Хочется верить, что в 2024 году она выйдет в море со счастливым владельцем на борту. **YMAC**






 В классическом варианте VIP-каюта выглядела бы таким образом

Интерьер шлюпа Rainbow II бюро deVosdeVries Design пришлось придумывать с нуля



 Новая стилистика оформления гостевой каюты предусматривает использование кожи и перламутра

БЫСТРЕЕ, ТИШЕ, СИЛЬНЕЕ

Текст: **Арина Качалина**

Иллюстрации: **Sunreef Yachts**



Длина
42,70 м

Ширина
15,40 м

Высота мачты
49,00 м

Запас воды
5000 л

Каюты
6

Экипаж
7-9 чел.

Площадь парусов:

грот
500 кв. м

генуя
360 кв. м

геннакер
800 кв. м

стаксель
180 кв. м

Польская верфь Sunreef Yachts в конце января объявила о начале строительства второго корпуса модели 43M Eco. Эта яхта станет самым большим в мире катамараном на электротяге. На Sunreef 43M Eco использованы все передовые разработки производителя, так что, вполне вероятно, со временем он станет «самым» и по другим параметрам.

Начнем с того, что Sunreef Yachts убедила всех не только в том, что в Польше могут строить роскошные яхты, но и в том, что большие возможности катамаранов можно сделать еще больше. Эта верфь первой в мире построила катамаран с флайбриджем, а в последние годы успешно доказывает, что яхтинг может быть гораздо чище, тише и безвреднее для Мирового океана. Надо отметить, что катамаран — это в принципе яхта более экономичная и более комфортабельная. Катамараны шире и вместительнее, ходят без крена, за что и любимы многими. Сопротивление у двухкорпусных яхт меньше, чем у однокорпусных, а это означает, что катамарану нужно меньше энергии для движения. В Sunreef нашли еще один плюс в увеличенных габаритах корпусов катамаранов — возможность установить на них большее количество солнечных панелей, но об этом чуть позже.



Основатель Sunreef Yachts Франсис Лапп, человек, пришедший в яхтенную индустрию из бизнеса, связанного с электроэнергией, сказал в одном из своих интервью: «Результат тысяч часов работы научно-исследовательского департамента нашей верфи, или, как я это называю, полного переосмысления — линейка яхт, которая предоставляет их владельцам реальную возможность существовать в гармонии с Мировым океаном. Пожалуй, самая важная наша разработка в этом направлении — солнечные панели. Мы придумали и сконструировали их своими силами, и никто, кроме Sunreef Yachts, пока не умеет объединять фотогальванические панели с композитными материалами. Батареи, которые устанавливаются на наши яхты, очень емкие и очень легкие. Для нас важно убедить владельцев суперяхт в том, что новые модели — это не обязательно жгущие тонны топлива суда. Существуют альтернативы. И мы можем предложить одну из них — гораздо более энергоэффективную суперяхту».

Какие-то несколько лет показали, как прав был Франсис Лапп: сегодня на верфи говорят, что яхтами с солнечными панелями и мощными батареями интересуется каждый второй потенциальный покупатель. А среди тех, кто уже заказал или построил для себя такие яхты, чемпионы «Формулы-1» Нико Росберг и Фернандо Алонсо, люди, уставшие от шума и выхлопов больше остальных. Хорошая реклама, не правда ли?

Итак, как же работают описанные выше технологии на Sunreef 43M Eco? Тонкие солнечные, или фотогальванические, панели вмонтированы прямо в корпус и надстройку яхты, а также в мачту и гик. На пике их мощность достигает 60 кВт (для справки, на вполне солидной современной яхте может стоять дизель-генератор мощностью 35 кВт). Солнечные панели — ноу-хау Sunreef Yachts — гибкие и очень прочные, а кроме того, легко снимаются. То есть с обслуживанием и работами по корпусу проблем возникнуть не должно.

Кроме солнечной энергии, Sunreef 43M Eco, как и младшие модели — 80-футовые парусные катамараны линейки Eco — использует энергию, которую сам же вырабатывает, идя под парусом. Можно сказать, он сам себе небольшая электростанция, где ток дает гребной винт, вращающийся в режиме авторотации. Электромоторы (2 × 200 кВт), которые питает батарея емкостью 880 кВт, позволяют развивать крейсерскую скорость 11 узлов и максимальную — 14 узлов. В итоге будущие владельцы Sunreef 43M Eco получают тихий катамаран, который не просто обещает «полное слияние с морем», а буквально позволяет слышать плеск волн за бортом, даже когда яхта на ходу. Может быть, это наивно, но многие и обзаводятся яхтой ради этого.

Что касается планировки, то вариантов 43-метровый катамаран дает множество. В салоне и на флайбридже, совершенно точно, можно устраивать званые обеды и вечеринки, каким бы образом ни скомпоновали эти пространства. Например, на флайбридже есть возможность разместить небольшой бассейн и кинотеатр. Будущий владелец тоже ничем не ограничен: место для его каюты предусмотрено на носу — с отличным видом на морские пейзажи, а площадь апартаментов такова, что, например, для заказчика второго корпуса здесь сделали не только спальню, ванную комнату и гардеробную, но и рабочий кабинет с выходом на фордек. Всего пассажирских кают на борту может быть шесть.

Выдающаяся черта Sunreef 43M Eco — «пляжный клуб», образующийся из платформы на гидравлическом приводе и откидных террас (секций корпуса) по бортам. На верфи ему даже придумали свое название — ocean club. Масштаб его действительно позволяет устроить тут не просто удобную зону для купания и приема солнечных ванн, а целый спортивный клуб. В гараже по одному борту предлагается хранить все водное оборудование — от аквабайков и сибобов до паддлбордов, а в аналогичном пространстве по другому борту можно поставить тренажеры или массажный стол.



Один из будущих владельцев Sunreef 43M Eco решил обустроить за откидной террасой в корме тренажерный зал





Купальная платформа и террасы по бортам образуют на Sunreef 43M Eco то, что на верфи называют ocean club. Это и впрямь нечто большее, чем привычный «пляжный клуб»

О том, какие конфигурации выберут заказчики первых двух корпусов Sunreef 43M Eco, мы узнаем в 2024 и 2025 годах. Кстати, первую яхту строит давний чартерный клиент компании Ocean Independence при ее же участии в качестве своего представителя на верфи. И вдохновила его на такой серьезный шаг аренда 44-метрового катамарана *Hemisphere*, построенного на верфи Pendennis и до сих пор являющегося самым большим парусным катамараном в мире. **VMAG**

САПОГИ ДЛЯ САПОЖНИКА

История о том, как Вим ван дер Валк, владелец одноименной верфи, на протяжении многих лет пытается построить себе семейную яхту, давно превратилась в анекдот, который с удовольствием пересказывают сотрудники компании. Каждая лодка, заложенная для босса, в итоге достается кому-то еще: то друзья уговорят продать им готовое судно, то постоянный клиент захочет срочно поменять свою яхту. Как тут откажешь? Поэтому снова и снова Вим ван дер Валк приглашает дизайнеров и рисует вместе с ними свою очередную лодку, надеясь, что уж она-то останется с ним надолго.

Текст: **Евгений Тихонов**

Фото: **Van der Valk**





Длина
25,20 м

Ширина
6,00 м

Осадка
1,60 м

Водоизмещение
60 т

Запас топлива
11 600 л

Запас воды
1600 л

Двигатели
3 × Volvo Penta D13 (800 л.с.) с колонками IPS30

Максимальная скорость
26 узлов

Крейсерская скорость
21 узел

Пассажиры
8 чел. (4 каюты)

Экипаж
2 чел. (1 каюта)

Категория СЕ
«А»

Дизайн
**Cor D. Rover
Carla Guilhem
Van der Valk**

В начале года верфь достроила 26-метровый флайбриджный круизер под названием *Dutch Falcon* и передала его заказчику — «опытному владельцу и подлинному перфекционисту, который сам построил более 20 лодок». Догадаться, о ком идет речь, нетрудно.





Наполненный естественным светом салон располагает к тому, чтобы полностью расслабиться

ПЛОДЫ ЭВОЛЮЦИИ


Если сравнить *Dutch Falcon* с предыдущими лодками из линейки *Flybridge*, спущенными лет пять назад, то довольно быстро понимаешь, что над ее экстерьером явно поработали. Заложенные Гвидо де Грутом семейные черты сохранились, однако кто-то умело поколдовал над ними так, чтобы яхта выглядела современно. Этим кем-то стал голландский дизайнер Кор Д. Ровер, с которым у верфи за последние годы сложились очень крепкие отношения. Во многом с его подачи появились незаурядные проекты *BeachClub* и *EDGE*, и благодаря ему *Van der Valk* не осталась в прошлом веке в отношении дизайна.

Одним из самых значимых изменений во внешности *Dutch Falcon* стал отказ от ряда классических овальных иллюминаторов на нижней палубе в пользу сплошного остекления. Перемены коснулись также формы выреза в фальшборте, пропал высокий релинг. Надстройка теперь выглядит более

приземистой, а у флайбриджа появился хардтоп. В итоге яхта стала гораздо сильнее походить на британские и даже итальянские стеклопластиковые круизеры, нежели на чистокровного легкосплавного «голландца». При этом совершенно нет ощущения, будто дизайнер просто понадергал трендовые элементы у других брендов и «приделал» их на классический *Van der Valk*. Приятно видеть, что владелец верфи не держится за прошлое мертвой хваткой, как некоторые судостроители-консерваторы его возраста, и легко идет на эксперименты с дизайном.

Единственное, за что хочется покритиковать рестайлинг, так это за появившиеся в корме опоры для свеса флайбриджа. Да, они достаточно тонкие и не сильно цепляют взгляд, но ведь прежде как-то обходились без них. Впрочем, пойти на это пришлось из-за удлинения свеса, и дизайн принесли в жертву практичности. Теперь на флайбридже две полно-




 Солидное капитанское кресло с электрической регулировкой предполагает, что за штурвалом Dutch Falcon большую часть времени будет находиться сам владелец яхты



ценные диванные зоны: обеденная и вторая для общения, рядом с постом управления. Дополняют их полноценный бар и шезлонги в корме. Владелец решил не возить тендер на флайбридже, поэтому крана на *Dutch Falcon* нет. Для транспортировки тузика вроде *Williams 395 Sportjet* достаточно транцевой платформы, а когда тендер на воде, то платформы хватает и для купания, и для водных «игрушек».

Открытые зоны отдыха на главной палубе тоже стали просторнее. Диван в кормовом кокпите теперь расположен в своеобразной «раковине», нависающей над транцем. За счет этого обеденный стол ушел ближе к корме, и появилось место для дополнительной свободно стоящей мебели: плетеных кресел и журнального столика. Зону отдыха на носовой палубе увеличили и разделили лежаки для загорания на два «островка», прижав их к фальшборту. В результате вместо четырех-пяти человек здесь легко разместятся восемь.

НАКОНЕЦ-ТО ЖЕНЩИНА!

Dutch Falcon покрасили в любимый цвет владельца — *Horizon Blue Metallic*, и вместе с графитовым хардтопом яхта выглядит довольно темной. Однако стоит войти в салон, как все меняется, и ты будто оказываешься в жемчужной ракушке. Отделка интерьера повсюду выполнена в единой светлой цветовой гамме и уравновешена контрастными акцентными элементами. Особый шарм интерьеру придают многочисленные скругленные линии, которые вносят легкую асимметрию и неизменно увлекают взор. При этом округлости строго дозированы и сбалансированы прямыми углами, поэтому обстановка не надоедает. В отделке преобладают матовые, не бликующие в солнечную погоду натуральные материалы: кожа и замша, древесина дуба, ткани. Чтобы после заката солнца атмосфера не казалась холодной, в ключевых местах интегрирована мягкая подсветка с низкой цветовой температурой.

Всю эту красоту для Вима ван дер Валка создала его новая фаворитка — бразильский дизайнер Карла Гилхем, которую привели на верфь заказчики суперяхты *Lady Lene*. Боссу настолько понравилось работать с Карлой и ее мужем Самуэлем, что он твердо решил применить их таланты к своей новой лодке. Результат превзошел ожидания, и главное — к оформлению доселе «мужских» яхт *Van der Valk* наконец-то приложила руку женщина. Чтобы ощутить разницу, достаточно сравнить интерьер *Dutch Falcon* и, скажем, *Helga* (2021) в исполнении Гвидо де Грута. В обоих случаях использована светлая палитра, но различия в подходе налицо.



Просторная и светлая мастер-каюта во всю ширину корпуса отделена от моторного отсека ванной комнатой

ЖИЗНЬ НА БОРТУ

Планировка нижней палубы *Dutch Falcon* типична для этой модели, хотя и не повторяет таковую предыдущих лодок *Joy*, *Valencia* и *Grey Falcon*. Мастер-каюта расположена перед моторным отсеком, и ее ванная комната выступает своего рода буфером, обеспечивая дополнительную звукоизоляцию. По правому борту предусмотрен офисный и одновременно туалетный столик с откидной крышкой-зеркалом и отсеком для косметики. Носовая VIP-каюта и расположенная в районе миделя двухместная гостевая каюта довольно стандартны и снабжены отдельными сануздами. Кстати, чтобы пассажирам не приходилось постоянно бегать вниз после купания или переживать о том, что в их каюты будут навещаться гости (например, во время дружеского ужина с соседями по марине), на *Dutch Falcon* предусмотрели дневной туалет при входе в салон, чего прежде никогда не было.

Поскольку яхты флайбриджной линейки Van der Valk изначально проектировались как семейные, камбуз у них находится на верхней палубе, рядом с постом управления. Салон, столовая и кухня — часть единого помещения с открытой планировкой, где зонирование происходит по функциональному признаку или по решению дизайнера. Верфь уверяет: в салоне *Dutch Falcon* спокойно можно устроить вечеринку человек на двадцать, и при этом они не будут чувствовать себя словно в трамвае в час пик. Глухие перегородки и двери в этом случае ни к чему, ведь лодка не настолько крупная, чтобы держать команду и пытаться от нее отмежеваться. Хотя каюта экипажа на борту, конечно, есть: она расположена в самом носу и снабжена отдельным входом (люк на носовой палубе). Если семья большая, туда можно заселить детей и пользоваться дверью из VIP-каюты, которая обычно заблокирована.

ПОВОД ДЛЯ ГОРДОСТИ

Dutch Falcon — яхта для верфи особенная еще и потому, что она несет «юбилейную», десятилетиячную, пропульсивную установку Volvo Penta IPS. Не знаю, выполнен ли этот двигатель в особом цвете или отличается шильдиком, но, учитывая заслуги Van der Valk в популяризации шведских днищевых колонок, это было бы вполне уместным. Еще в 2007 году, когда яхтенный мир скептически рассуждал об уязвимости и низкой ремонтпригодности недавно представленных IPS, голландцы первыми в мире установили их на яхту из алюминиевого сплава. Позже они неоднократно строили лодки с тремя и даже четырьмя пропульсивными установками (тоже для босса!), показывая на примере своих яхт, что это отличная альтернатива гребным валам.

На *Dutch Falcon* стоят три экономичных шестицилиндровых (12,8 л) агрегата IPS1050 суммарной мощностью 2400 л.с., с которыми 60-тонная лодка развивает 26 узлов. Расположенный в самой корме моторный отсек грамотно спланирован и компактен, но не настолько, чтобы затруднить доступ к оборудованию. Механику даже не нужно далеко пробираться между двигателями, чтобы проверить фильтры и уровень масла перед выходом, так как почти все они расположены недалеко от трапа. Дополнительное

оборудование включает в себя два генератора Northern Lights (26 и 5 кВт), дизельный бойлер Kabola (24 кВт), опреснитель и электрические успокоители качки Humphree с карбоновыми плавниками. Техническая платформа этой модели давно обкатана, и хотя для нее возможен вариант с гребными валами и двигателями MAN, заказчики по большей части предпочитают днищевые колонки IPS.

ДЛЯ КОГО САПОГИ?

Как бы ни хотелось думать, что Вим ван дер Валк будет долго и счастливо ходить на *Dutch Falcon*, этого, скорее всего, не случится. Думаю, что ее, равно как построенный в 2017 году одноименный эксплорер и многие другие «Фалконы», вскоре продадут. Для босса начнут тачать новые сапоги, анекдот получит продолжение, а значит, будет действовать и хитрая маркетинговая стратегия, позволяющая верфи уверенно реализовывать заложенные на собственные средства лодки. Представляю, насколько велик соблазн у покупателей заполучить яхту, сделанную для самого патрона. Тут и торговаться не станешь! **YMAG**



Туалетный столик с откидной крышкой-зеркалом является частью рабочего стола по правому борту

Y НА БОРТУ

ВСЕ 78 УДОВОЛЬСТВИЙ!



Интересные ощущения охватывают, когда поднимаешься на борт флагмана итальянской верфи Cranchi — Settantotto (в переводе с итальянского — «78»). Как визит на современную итальянскую виллу, до мелочей продуманную для обеспечения самого важного — комфорта владельца и его гостей. Как предвкушение теплого праздничного вечера, полного впечатлений, встреч и, конечно, теплого моря и свежего ветра.

Текст: **Глеб Смирнов**

Фото: **First Yacht Group**



Длина полная
25,15 м

Длина корпуса
23,26 м

Ширина
5,76 м

Сухой вес
57 т

Запас топлива
5920 л

Запас воды
1250 л

Мощность
3000 л.с.

Вместимость
18 чел.

Экипаж
3 чел.

Каюты
4 + 2

Категория RCD
«А»



Флайбридж Cranchi Settantotto спланирован как идеальное пространство для отдыха на воде. Здесь можно провести весь день, спускаясь вниз только для того, чтобы искупаться

Яхта А-класса Cranchi Settantotto была выпущена к 150-летию верфи Cranchi Yachts. 150 лет постоянного движения в одном направлении — к постройке комфортабельных моторных яхт, передаче ощущения dolce vita и применению самых современных инженерных решений.

Зайдем на борт? Любая серьезная яхта начинается с конструкции корпуса. В условиях, когда все верфи борются за снижение веса своих яхт, пытаясь сделать их более экономичными и быстрыми, Cranchi нашла удачный выход, перенимая идеи у аэрокосмической отрасли. При изготовлении корпусов верфь применяет карбон в сочетании с кевларом, представляя слоеный «пирог» из передовых материалов и специальной смолы. Каждый корпус Cranchi «запекается» в печи; в результате такой монолит получается очень прочным, легким и долговечным. Эффектный внешний вид Cranchi Settantotto достигается в том числе благодаря покрытию краской DuPont (цвет или даже сочетание цветов будущий владелец может выбрать из 13 вариантов).

Среди инновационных решений на Cranchi Settantotto одно из важных — это электрические плавниковые стабилизаторы Humphree, на ходу работающие синхронно с интерцепторами этой же марки. Они минимизируют качку на ходу и на якоре, а крен при повороте не превышает полутора градусов, поэтому гостям на борту обеспечено полное спокойствие и безопасность. Сегодня подобное можно встретить только на суперяхтах.

Будущему владельцу Cranchi Settantotto вообще стоит привыкнуть к тому, что эта модель гораздо ближе к концепции суперяхты при полной длине 25,15 м (82,5 фута). Это проявляется и в ее планировке и деталях. Все здесь продумано настолько тщательно и выполнено так качественно, что уровень комфорта на борту этой яхты действительно приближается к уровню больших многопалубных круизеров. Взять хотя бы такую, казалось бы, не имеющую непосредственного отношения к отдыху вещь, как швартовы и кабели бортового питания. На Cranchi Settantotto они заведены на лебедки внутрь корпуса. В корме расположен большой гараж для тендера и гидроцикла, поэтому палуба и купальная платформа всегда будут «чистыми», что имеет уже прямое отношение к комфорту и безопасности гостей.


Известно, что хорошо продуманную современную яхту отличают, в том числе, условия, созданные для работы команды. На борту Cranchi Settantotto вы вполне можете за целый день ни разу не встретиться с членами экипажа. Делается это для удобства и команды, и гостей. На Cranchi Settantotto воплощены многие идеи планировки пространства, как на суперяхтах. Например, три поста управления: в салоне, на флайбридже и в кокпите. Посты управления оборудованы многофункциональными дисплеями, на которые выводится изображение от камер слежения, также облегчающих жизнь стоящего за штурвалом. Верфь Cranchi сотрудничает с Volvo Penta уже более 50 лет и применяет самые передовые технологии. Установка IPS — это не только возможность управления джойстиком, но и система динамического позиционирования (цифровой якорь). Лодку при швартовке можно зафиксировать в заданном положении по GPS, колонки будут подруливать самостоятельно, а команда может спокойно вязать швартовы.



Для отделки интерьера этой модели предусмотрено несколько вариантов. На фото — столовая на главной палубе в версии Roma







 Купальная платформа и гараж — одни из сильных сторон Cranchi Settantotto. Едва ли на какой-то еще серийной 25-метровой яхте вы встретите такой «пляжный клуб»

И наконец мы добрались к главному. Cranchi Settantotto может принять на борт до 18 человек, то есть к восьми путешественникам на ней можно смело добавить 10 гостей. Для любителей общаться и заводить новых друзей в маринах — просто идеальный вариант. Поэтому с особой тщательностью были проработаны открытые зоны отдыха. Их на борту две, и обе весьма просторные. Первая находится на носу. Здесь есть диван и столик для желающих составить компанию загорающим или встретить закат в романтической обстановке и большой лежак, над которым можно установить тент на карбоновых стойках. Но главное место для отдыха под солнцем на борту Cranchi Settantotto — это, конечно, флайбридж. Проверку на удачную планировку он проходит с блеском. В корме — площадка, на которой можно расставить шезлонги, кресла или модные теперь плетеные пуфы; здесь же есть душ. Кто сказал, что открытый душ на борту нужен только на купальной платформе? Разве не хочется освежиться после долгого



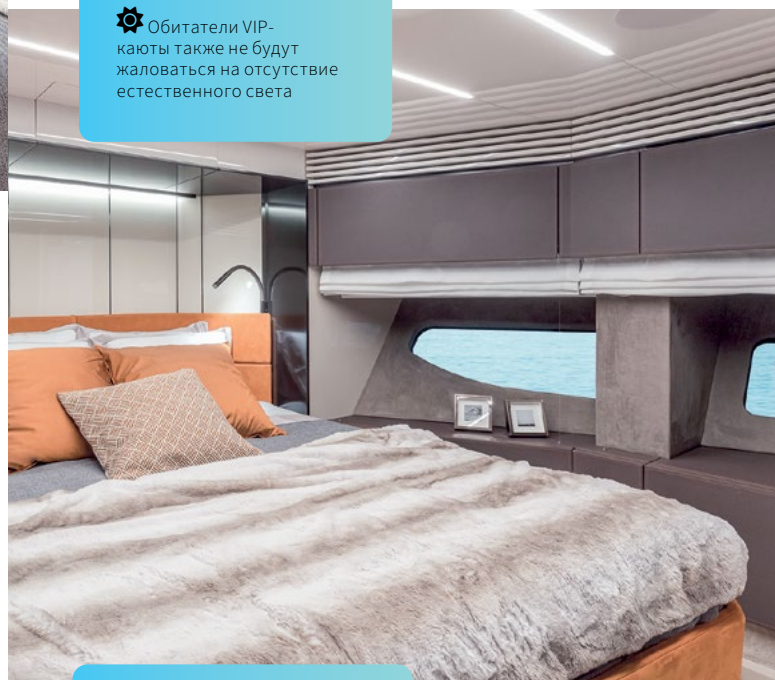

 В мастер-каюте огромные окна. На фото представлена версия в декоре Roma



 Обитатели VIP-каюты также не будут жаловаться на отсутствие естественного света

пребывания на солнце? Впереди на флайбридже, в тени хардтопа с электроприводными жалюзи, расположены два передсмотрящих дивана для капитана и гостей, по центру находится обеденная зона с баром и выдвижным телевизором. Места здесь хватит на большую компанию, и, самое главное, флайбридж Settantotto спланирован так, что провести на нем можно целый день, спускаясь вниз, только чтобы искупаться.

На главной палубе Settantotto четкое зонирование пространства по принципу суперяхты. Cranchi решили отказаться от популярной идеи с открытой планировкой кухни в кормовой части салона, а вынесли ее вперед, сразу за пост управления, сделав полностью закрытой. Такая планировка подразумевает, что готовить на борту будет один из членов команды, и исключает проникновение любых запахов в салон. Кстати, в этой же зоне располагается и дневной санузел, что на яхтах такой длины вообще встречается редко.

Салон с панорамным остеклением и понижением борта напротив зоны столовой оценят любители обедов с прямым видом на водную гладь и ценители классических планировок. Выделенная зона столовой дает возможность организовать на борту торжественные ужины и предоставляет выбор на тот случай, если погода не располагает к приемам пищи на воздухе. Лаунж-зону и столовую al fresco в кокпите можно объединить, раскрыв сдвижные двери (кстати, они на этой модели раздвигаются как полностью, так и частично). При желании и возможности лаунж превращается и в домашний кинотеатр: опционально он комплектуется соответствующей техникой Bose.




 У Cranchi Settantotto три поста управления: на главной палубе, на флайбридже (фото) и в кокпите (вспомогательный)





Салон на главной палубе с более контрастной версией отделки. На верфи ее назвали Venezia

На нижней палубе четыре каюты. Апартаменты владельца традиционно обустроены в самой широкой части корпуса, на миделе, и отделены от моторного отсека тремя шумоизолирующими переборками. Очень уютная и просторная каюта, где даже нашлось место столику, который можно использовать и как туалетный, и как рабочее место. Разумеется, есть отдельная гардеробная и просторная ванная комната. VIP-каюта привычно располагается в носу, а еще две гостевые — по бортам; каждая оборудована собственной ванной комнатой и гардеробом.

Для оформления интерьера верфь Cranchi предлагает четыре варианта semi-custom: от смелого контрастного Venezia до шикарной отделки Rome с белым мрамором, молочной замшей и натуральными дубовыми полами. Вы также можете выбрать полностью индивидуальный вариант отделки, сочетая разные цвета мрамора, дерева с невероятно приятной фактурой, натуральных тканей и кожи. Такие разные тактильно и внешне материалы помогают создавать классические домашние интерьеры.

Идеально продумана на Cranchi Settantotto зона купальной платформы с гаражом. Первая имеет три положения: «на ходу», beach club и «под водой», — опускается и поднимается на гидравлике и выдерживает нагрузку до 1100 кг, что позволяет держать на ней дополнительную технику. Но при одном взгляде внутрь гаража Settantotto становится очевидно, что большой необходимости загружать купальную платформу нет. Гараж — одно из ключевых достоинств этой модели: там можно одновременно хранить и тендер (длина до 4 м), и гидроцикл, и пару Seabob, и другие водные «игрушки». В двери гаража, которая в поднятом положении становится навесом, есть тропический душ. А с такой просторной купальной платформой и гаражом, который можно укомплектовать не хуже, чем гараж на суперяхте, каждый выход на воду превращается

в праздник для тех, кто любит купаться в укромных бухтах и устраивать заезды на гидроциклах.

К слову о том, как быстро и насколько далеко можно отправиться на Cranchi Settantotto: яхта оборудована тремя установками Volvo Penta D13-IPS1350 по 1000 л.с. При такой мощности она развивает на максимуме оборотов (2450 об/мин) скорость 29–30 узлов; при этом дальность плавания превышает 300 миль. На крейсерской (и все еще весьма впечатляющей) скорости 24 узла (около 2100 об/мин) дальность плавания составит 330 миль, в режиме экономичного хода (8,5 узла, 1000 об/мин) автономность по топливу уже более 800 миль, а вот при самых низких 600 об/мин и 5,5 узла можно пройти уже 1850 миль. Таким образом, яхта может совершать довольно длительные вояжи, не требуя дозаправки, а при необходимости быстро добраться до желаемой точки в режиме глиссирования. Знать, что в непредвиденной ситуации ваша яхта сможет убежать от непогоды, приятно и полезно.

Планировка, основное оборудование и опции, предусмотренные для Settantotto, подтверждают, что яхта строилась для продолжительных путешествий: здесь и вариативность ходовых режимов, и простор на борту, и возможности выбирать сценарии использования общих зон. Собственно, комментарий верфи, что Cranchi Settantotto задумывалась, в том числе, как яхта, которую можно сдавать в чартер, убеждает в том, что мы сделали правильный вывод: это яхта-универсал!

А если взглянуть на Settantotto, стоящую в марине, становится заметно, что характер у нее все-таки спортивный! Гладкий профиль, ни одной выбивающейся линии, ни одного острого угла. Итальянские дизайнеры умеют придать своим яхтам особенно элегантный облик. И за Cranchi Settantotto мы говорим спасибо мастеру яхтенного дизайна Кристиану Гранде. **YMAG**

ВЗРОСЛЫЙ «МАЛЫШ»

Минувший год выдался для турецкой верфи Numarine Yachts и успешным, и знаменательным. Ее лодки ожидаемо пользовались спросом на рынках Европы и США, на яхтенном фестивале в Каннах модели Numarine 26XP и -37XP вызвали заметный интерес публики. Вдобавок ко всему верфи исполнилось 20 лет, а ее флотилию яхт-эксплореров пополнила модель Numarine 22XP. Презентация лодки состоялась весной 2022 года, и хотя официальная премьера этого «портативного» эксплорера запланирована по обыкновению в Каннах только на грядущий сентябрь, «завеса секретности» с новой модели уже снята.

Текст: **Иван Иванов**

Фото: **Numarine Yachts**

МЛАДШИЙ «БРАТЕЦ»

Numarine 22XP на верфи позиционируют как entry level (это младшая модель в линейке эксплореров XP), да и назвали первую яхту проекта *Little Mermaid* («Русалочка»). Тем не менее это вполне серьезная лодка, внешним обликом и интерьером которой занимался дизайнер из Стамбула Джан Ялман — давний партнер Numarine Yachts, известный в яхтенной индустрии, помимо десятка проектов Numarine, своими работами для брендов Triton и Griffin (Нидерланды). Создав для Numarine Yachts всю линейку XP, Ялман придал и Numarine 22XP «семейные» черты. Они проявляются в абрисе судна с характерным наклоном форштевня, в крупных окнах «нерегулярной» формы в корпусе, в протяженной надстройке с бортовым остеклением практически во всю ее длину, которое снаружи выглядит цельным благодаря минимуму стоек. Другие приметные детали экстерьера — хардтоп над верхней палубой с антенной радара (4 кВт) и штыревыми УКВ-антеннами и ветровое стекло. Его обратный наклон усиливает впечатление от яхты как от серьезного судна и при хорошем обзоре позволит воде, случись шторм, быстро стекать с такой поверхности.

Планировка флайбриджа включает в себя пост управления (левый борт), диван рядом с рундуками под ним, лежак-«солярий» впереди, тиковый обеденный стол под защитой хардтопа, ветбар с электрическим грилем, холодильником и генератором льда. В корме помещена диванная группа, над которой можно вручную установить бимини.

Длина
22,60 м

Ширина
6,00 м

Осадка
1,84 м

Водоизмещение
61,2 т

Запас топлива
6000 л

Запас воды
1100 л

Мощность
2 × 425 л.с./
2 × 1200 л.с.

Каюты
3/4 + 1 (экипаж)

Категория RCD
«B»

Младшая модель линейки эксплореров XR верфи Numarine Yachts выглядит вполне солидной яхтой, пригодной для дальних плаваний

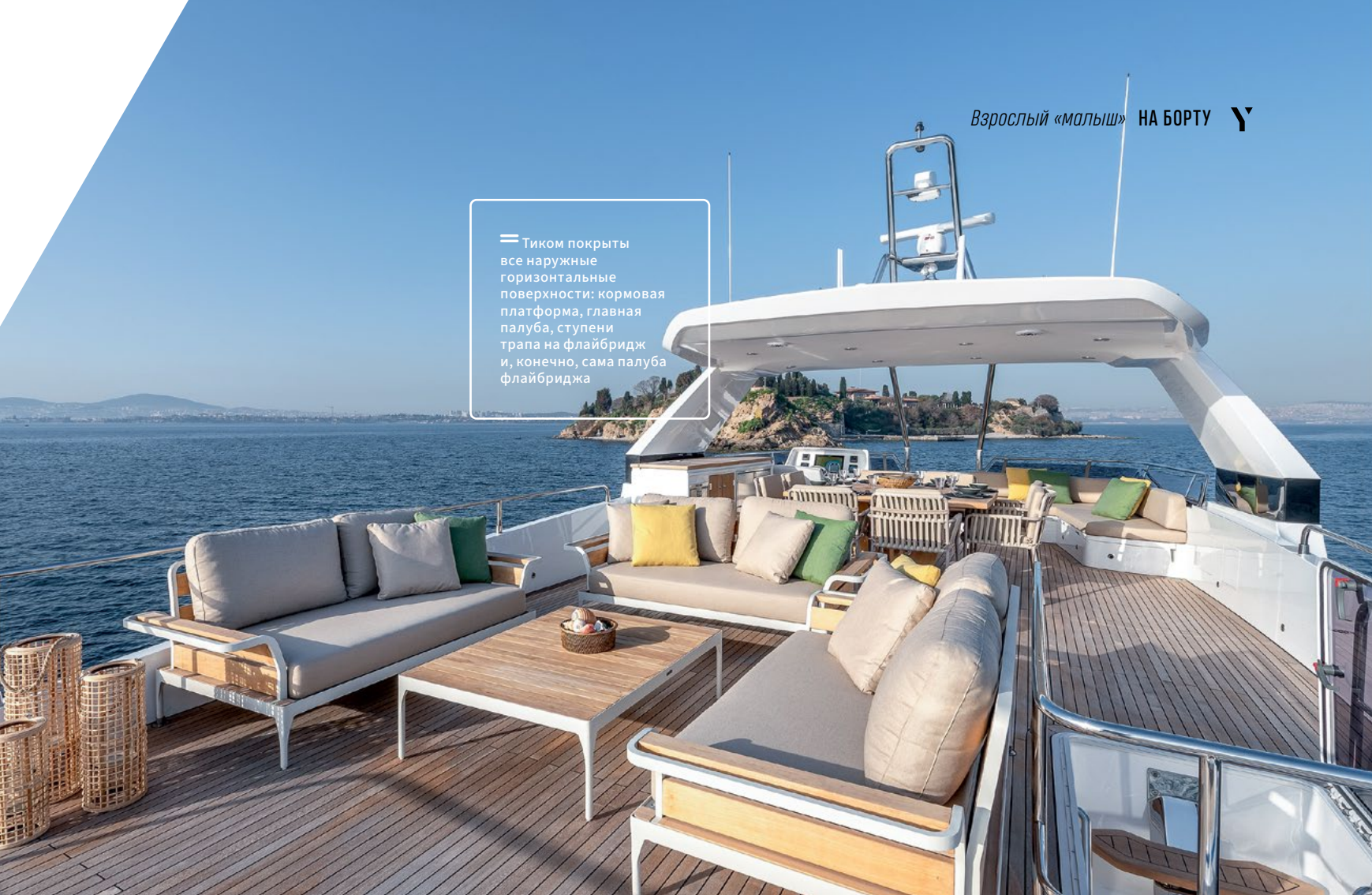




Оконечность флайбриджа опирается на легкие стойки, а на транце предусмотрены удобные для купальщиков откидные сиденья — пустяк, но толково



Воздушный интерьер салона: вид в корму, на сдвижную дверь в кокпит в обрамлении нержавеющей стали



— Тиком покрыты все наружные горизонтальные поверхности: кормовая платформа, главная палуба, ступени трапа на флайбридж и, конечно, сама палуба флайбриджа

Компоновка Numarine 22XP также предполагает открытый кокпит в корме и зону отдыха на фордеке. В кокпите, защищенном сверху свесом флайбриджа, возможна разная конфигурация обеденной зоны: помимо обычной планировки с диваном и столом, есть версии Lounge, а также свой ветбар с холодильником. Грузоподъемность гидравлической транцевой платформы 500 кг позволяет держать там тендер или аквабайк на кильблоках с фиксацией на крепежные утки. Отсюда через водонепроницаемую дверь в транце попадаешь в неплохо оборудованный отсек экипажа на двоих. А на фордеке, куда ведут проходы с обоих бортов, стоит один диван у надстройки и еще два по бортам с центральным проходом к якорному устройству.

Интерьер Numarine 22XP, который вместе с дизайнерами студии Джана Ялмана разрабатывали специалисты дизайн-бюро Esra Kazmirci Interiors (также Стамбул), получился объемным и светлым. В салоне свет, а значит, и объем дают обивка мебели (светлые диваны по бортам при входе из кокпита), белый подволок и масштабное в длину и высоту остекление надстройки. Кстати, только внутри, присмотревшись, замечаешь, насколько аккуратно состыкованы «листы» стекла без срединков.

В салоне по левому борту обнаруживается неожиданно большой для такой лодки и классно оборудованный камбуз: в наличии все необходимое для длительного пребывания в море. Он выгорожен отделанными шпоном панелями и при входе в салон воспринимается как мебельный блок, ловко вписанный в салонную эстетику помещения. Обеденная зона находится рядом.

Пост управления выглядит очень функциональным. Помимо МФД Raymarine и рукояток двигателей, на панели много приборов и переключателей, включая дисплей авторулевого, индикаторы уровня заполнения цистерн и угла перекадки рулей (их, естественно, два) и пр. Но стоит немного пообвыкнуться, как глаз и рука легко находят искомое. Рядом есть диванчик для тех, кто составит рулевому компанию в пути или будет следить за горизонтом, а по правому борту — мощная дверь, ведущая на палубу (не мода, но функционал).

Расположение кают при кажущейся безальтернативности у Numarine 22XP довольно интересное. Проект допускает три или четыре пассажирские каюты. В первой конфигурации есть «мастер» на миделе от борта до борта с отдельным входом по трапу из салона, с кроватью king size, гардеробом, письменным столом, паркетным полом или ковровым покрытием и обилием места для вещей. Остальные помещения — большая VIP-каюта в носу, немногим уступающая хозяйской, двухместная с такой же кроватью queen size на правом борту и гостевая с двумя койками на левом. В варианте с тремя каютами пространство двух последних занимает каюта, которая явно будет претендовать на главенствующие позиции или как минимум на роль второго «мастера». Для отделки интерьера применены шпонированные панели под лаком с бронзовыми деталями, искусственный камень для рабочих поверхностей в камбузе и напольного покрытия в туалетных комнатах.

Остается сказать про моторный отсек. Он довольно просторный, с достаточной высотой, что позволяет свободно обслуживать два двигателя, генераторную установку и другие агрегаты.

ДВА В ОДНОМ

Обводами корпуса, расчетами по статике и динамике, а также всей инженерной частью проекта занималось бюро Умберто Тальявини (Италия) — еще одного проверенного партнера Numarine Yachts, работавшего с такими известными дизайнерами, как Джанни Зуккон, Карло Галеацци, Альберто Манчини и Пьерлуиджи Спадолини. Как он говорил в одном из своих интервью, при разработке проекта моторной яхты следует держать ухо востро, развивать проект шаг за шагом и не забывать, что основная функция объекта проектирования — ходить по морям.


Важной особенностью Numarine 22XP является то, что яхта эта двухрежимная: она может ходить как в водоизмещающем режиме, так и в переходном, приближаясь к скорости глиссирования. Подобные проекты известны, но интересно, как здесь проектировщики решили эту задачу.

Базовый (экономичный) вариант мини-эксплорера Numarine 22XP предусматривает корпус из стеклопластика с продольно-поперечной системой набора, носовым бульбом типа wave piercing и фальшкилем, а также два дизельных двигателя Cummins QSB6.7 по 425 л.с. (3000 об/мин). Как показали



Интерьер мастер-каюты: на фоне прочих полезных решений надо отметить открывающийся иллюминатор в бортовом остеклении




 Пост управления
 получился удачным
 как в отношении
 дизайна, так и в плане
 функциональности



тесты, с ними лодка развивает максимальную скорость 13 узлов, а на крейсерской скорости 8 узлов (1800 об/мин) при расходе топлива чуть более 30 л/ч дальность плавания превышает 1400 миль (при запасе 10%). Второй вариант, более быстроходный (semi displacement), с тем же корпусом, но уже без бульба и килля, предусматривает двигатели MAN V8 по 1200 л.с. (2300 об/мин), с которыми, как сообщает верфь, максимальная скорость превысит 20 узлов. Все это не бесплатно: мощные двигатели тяжелее, габаритнее и прожорливее: на максимальной скорости, например, потребление топлива почти втрое выше, что отразится на запасе хода.

Омер Малаз, владелец и генеральный директор Numarine Yachts, любящий скорость и владеющий быстроходным тендером, говорит, что хорошо понимает тех, кто выбирает «медленные» яхты. Такие лодки «гуманнее» по отношению к окружающей среде, экономичнее, тише. Уровень шума Numarine 22XP с двигателями Cummins QSB6.7 не превышает 65 дБ(А), что соответствует децибелам при обычном разговоре. На лодке это достигается также за счет дополнительной звукоизоляции. Но у кого-то скорость в приоритете, и с этим следует считаться.

Для версии с двигателями MAN V8 предусмотрены гидравлические транцевые плиты, и это, пожалуй, единственное различие в оборудовании. Спецификации обоих вариантов включают дизель-генератор Onan на 22,5 кВт, носовое подруливающее устройство 15 кВт (тяга 300 кг), работающее от сети постоянного тока, рулевое управление с гидроусилением, электрические швартовные лебедки в корме, инвертор (24/230 В) на 5000 Вт, систему кондиционирования реверсивного цикла с раздачей по помещениям. Навигационная электроника — МФД Raymarine 16" (два на главном посту и один на флайбридже), куда, помимо электронных карт, выводятся данные от радара, эхолота и камер слежения. Как видим, «малыш» Numarine 22XP и вправду оказался вполне взрослой яхтой, подготовленной к серьезным плаваниям.

Об интересе к новой модели уже можно судить по тому, что заказы на нее начали поступать на верфь до постройки первого корпуса. По состоянию на январь этого года верфь продала шесть корпусов Numarine 22XP, которые предполагают эксплуатировать преимущественно в акватории Средиземного моря. Пять из них заказаны в варианте с двигателями Cummins QSB6.7 (425 л.с.) и четырьмя каютами. **YMAG**

ТАИЛАНД. ПРЕВРАЩЕНИЕ В ЭДЕМ

Текст: **Мария Мошкина**

Фото: **Туристическое управление Таиланда, envato.com**





Несколько лет назад Министерство по туризму Таиланда запустило рекламную кампанию страны как направления для роскошного отдыха. В снятом британским агентством видео красивые молодые люди летали на частных самолетах, передвигались на лимузинах, останавливались в шикарных отелях и, конечно, отправлялись встречать закат на яхте. В том, что Таиланд и сегодня, после пандемии, может предложить взыскательным путешественникам великолепные условия для отдыха, мы не сомневаемся. А вот о том, как в стране обстоит дело с яхтингом, мы решили узнать подробнее.

Центром яхтинга в Таиланде является остров Пхукет. Здесь лучше всего развита инфраструктура и базируются все крупные чартерные компании региона. Из пяти больших марин острова одна удостоена пяти «Золотых якорей»



СЕКРЕТ УСПЕХА

Яхтинг в Таиланде начал развивать король Рама IX (1927–2016) — большой любитель парусного спорта. Он учредил регату Phuket King's Cup в 1987 году в честь своего 60-летия, и она довольно быстро превратилась в важное спортивное мероприятие, которое старались не пропускать яхтсмены из Азиатско-Тихоокеанского региона. Phuket King's Cup проходит ежегодно в декабре, в разгар сезона, а к участию в ней допускают катамараны и однокорпусные лодки, спортивные и винтажные парусники, что делает королевскую регату очень популярной. В последние годы, например, соревнования собирают до сотни экипажей: кто-то приходит на Пхукет на своей яхте погоняться, кто-то арендует лодку для участия прямо на месте, а кто-то и вовсе остается зимовать после состязаний. Вот так одно грамотно спланированное мероприятие привело к развитию яхтинга в целом регионе. К слову, теперь там проходит уже несколько крупных соревнований (среди них Bay Regatta и Langkawi Regatta у берегов одноименного малазийского острова), а также клубные гонки и гонки яхт различных классов.

Итак, центром яхтинга в Таиланде является остров Пхукет. Здесь пять больших марин: Phuket Yacht Haven Marina, Ao Po Grand Marina, Phuket Boat Lagoon Marina, Royal Phuket Marina и Chalong Bay Marina. Самая разрекламированная из них — Royal Phuket Marina, она же единственная на острове обладательница пяти «Золотых якорей» — международного сертификата качества услуг в маринах, аналогичного привычным всем отельным звездам. В Royal Phuket Marina могут стоять 100 яхт длиной до 35 м, здесь есть все, что необходимо экипажам: от душей и прачечных до тренажерного зала, лифт для подъема яхт из воды и сервисные станции, а также подземная парковка, рестораны, магазины для пополнения продуктовых запасов и квартал с резиденциями у воды. Неудивительно, что именно Royal Phuket Marina принимает ежегодную выставку Thailand International Boat Show, которая проходит в январе.

При всей своей известности даже за пределами страны Royal Phuket Marina — самая маленькая на Пхукете. За звание самой вместительной могут побороться Phuket Yacht Haven Marina и Phuket Boat Lagoon Marina. В первой 320 мест, в том числе для яхт 100+ м, все условия для ремонта и обслуживания судов, бутики, магазины и рестораны, а также кондоминиум с тренажерным залом и бассейном для экипажей. Вторая при равных возможностях по обслуживанию лодок, развлечению для яхтсменов и условиям для команд предлагает 180 мест для яхт до 32 м на воде и 144 — в сухом доке.

Еще одна большая марина, вполне подходящая для суперяхт, — Ao Po Grand Marina: 300 мест для судов длиной 100+ м, сервисные станции, рестораны, тренажерный зал с бассейном и жилой комплекс.

Многие брокеры и капитаны советуют приглядеться к Chalong Bay Marina с огромным причалом и офисом пограничной службы и таможни, где можно уладить все формальности с документами, если это необходимо. Как таковой марины с кафе и сервисом для яхт и экипажей здесь нет, но есть шанс найти место для стоянки даже в высокий сезон.



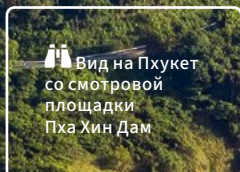
ЮЛИЯ СКОПЦОВА

Инфраструктура для яхтинга на Пхукете развита слабее, чем в Европе. Хотя Таиланд за последнее время и изменился, но все же пока эти изменения незначительны. Еще в прошлом году для въезда в страну необходимо было соблюдать карантин в отеле и сдавать ПЦР-тесты, а туристам из Китая — исторически самого важного рынка для страны — и вовсе путь сюда был закрыт. С этого сезона Таиланд превращается в очень перспективное направление для яхтинга, но эти превращения только начинаются.

Капитан Сергей Диканов, имеющий шестилетний опыт жизни со своей яхтой в Таиланде, рассказал, что в 2022 году, когда в Таиланд приехало зимовать в десятки раз больше россиян, чем обычно, начались сложности с поиском швартовых мест и повышение цен. «В маринах администрация отдает предпочтение плавсредствам, базирующимся круглый год. Придя на сезон, теперь можно просто не найти места для стоянки. Но вас наверняка поставят на гостевой пирс или временно свободное место, чтобы дать возможность пройти оформление, пополнить запасы и продолжить путешествие. Услуги яхтенного агента повышают шансы определиться с местом стоянки в маринах».

Основатель компании Smart Yachts Юлия Скопцова сдавала яхты в аренду в этом регионе даже в пандемию и уверена, что яхтенным центром Таиланда является Пхукет, где есть возможность сочетать самые разные виды отдыха и посетить за одно путешествие десятки маленьких островов.

Брокер Дарья Цыганкова добавляет: «В последнее время популярность Таиланда среди владельцев, капитанов и гостей чартерных яхт неуклонно растет, но предложений, доступных для чартера, очень мало. В прошлые годы такая ситуация была спровоцирована местными законами, которые не разрешали коммерческий чартер только в водах Таиланда, и начинать и/или заканчивать приходилось в Малайзии. Подобный сценарий логистически был не самым удобным вариантом для гостей. Но регион развивается, и, опираясь на опыт многих других стран с аналогичными ограничениями, в прошлом году Таиланд ввел лицензирование яхт и налог, тем самым полностью открыв свои воды для коммерческого чартера яхтам с иностранными флагами. Я надеюсь, что в ближайшие годы это расширит выбор на чартерном рынке».



ОСОБЕННОСТИ ЯХТИНГА В РЕГИОНЕ

Жизнь в Азии имеет ряд нюансов, порой удивительных для европейцев. Организации чартера это тоже касается. Хотя главная особенность работы местных чартерных и сервисных компаний скорее понравится многим яхтсменам, привыкшим к европейскому стилю работы. Абсолютное большинство яхтенных брокеров в регионе и специалистов, управляющих маринами и сервисными компаниями, — это выходцы из Европы, обосновавшиеся в Таиланде или Сингапуре.

«В Таиланде нужно быть готовым к требованиям в отношении разрешительных документов на управление яхтой, — рассказывает капитан Сергей Диканов. — Например, здесь нужно, чтобы на борту находилось как минимум два обладателя международных удостоверений бербоут-скипера. В Таиланде гораздо проще взять лодку с капитаном, благо выбор большой. И чем меньше чартерная компания, тем выгоднее будет аренда».

Если же вы собираетесь арендовать в Таиланде яхту с командой, тут тоже стоит разобраться в некоторых деталях. Большинство людей связывают отдых в Таиланде с экзотикой, которая находит отражение и в дизайне, и в особенностях сервиса, а также с прекрасными возможностями для дайвинга и знаменитой на весь мир школой массажа и спа. Но стоит помнить, что суперяхты, доступные здесь для аренды, принадлежат европейцам или американцам: на Востоке пока еще не принято сдавать свои лодки внаем. Поэтому на интерьер в азиатском стиле или обязательный кабинет для спа-процедур на борту рассчитывать не стоит. В чем на 100% можно быть уверенным, так это в том, что команда любой яхты в Таиланде с удовольствием порекомендует и забронирует для вас и лучших местных инструкторов по дайвингу, и лучшие спа-комплексы.

Юлия Скопцова рассказывает об аренде суперяхт в Таиланде в этом сезоне (который, к слову, заканчивается в марте-апреле): «Сегодня в Таиланде доступны для аренды яхты *Northern Sun* (50,9 м), *Navis One* (46,5 м), *Family* (38 м),



Camara C (32 м) и *For Your Eyes Only* (31,5 м). Почему так мало предложений? Повторюсь, азиатское направление было рискованным из-за пандемии, не было понимания, когда откроют или закроют границу, а решение о перегоне яхты нужно принимать заблаговременно. Кроме того, чтобы направить яхту в другую локацию, требуется большой бюджет, существенную долю которого составляют затраты на топливо. И без подтвержденных броней яхтенным компаниям не было смысла перегонять свои суда в Таиланд. Поэтому чартерные яхты в основном пошли в Карибский бассейн, где был высокий спрос и не было ограничений на передвижение».

Огромной популярностью в Таиланде пользуется краткосрочная аренда яхт — на день или даже на несколько часов. Сергей Диканов рассказывает, что в постковидный сезон в бухтах Пхукета он столкнулся с таким явлением, как очереди из катамаранов в часы перед закатом.

Елена Панина из компании Thai-Charters делится своим опытом: «Самый популярный запрос этого сезона — аренда парусной или моторной яхты на компанию из 10 гостей для прогулки по островам на целый день. Это, как правило, две семьи или друзья. Под эти запросы мы предлагаем парусные катамараны от 12 до 17 м верфей Lagoon, Fountaine Pajot или гоночные катамараны местного производства Stealth. В сегменте моторных яхт это суда длиной от 50 футов верфей Azimut Yachts и Princess Yachts. Обычно наши клиенты просят капитана пройти по островам, где особенно прозрачная вода и хорошие условия для snorkлинга и купания».



⚓ Причал курорта Santhiya
Koh Yao Yai Resort & Spa
на острове Ко Яо Яй

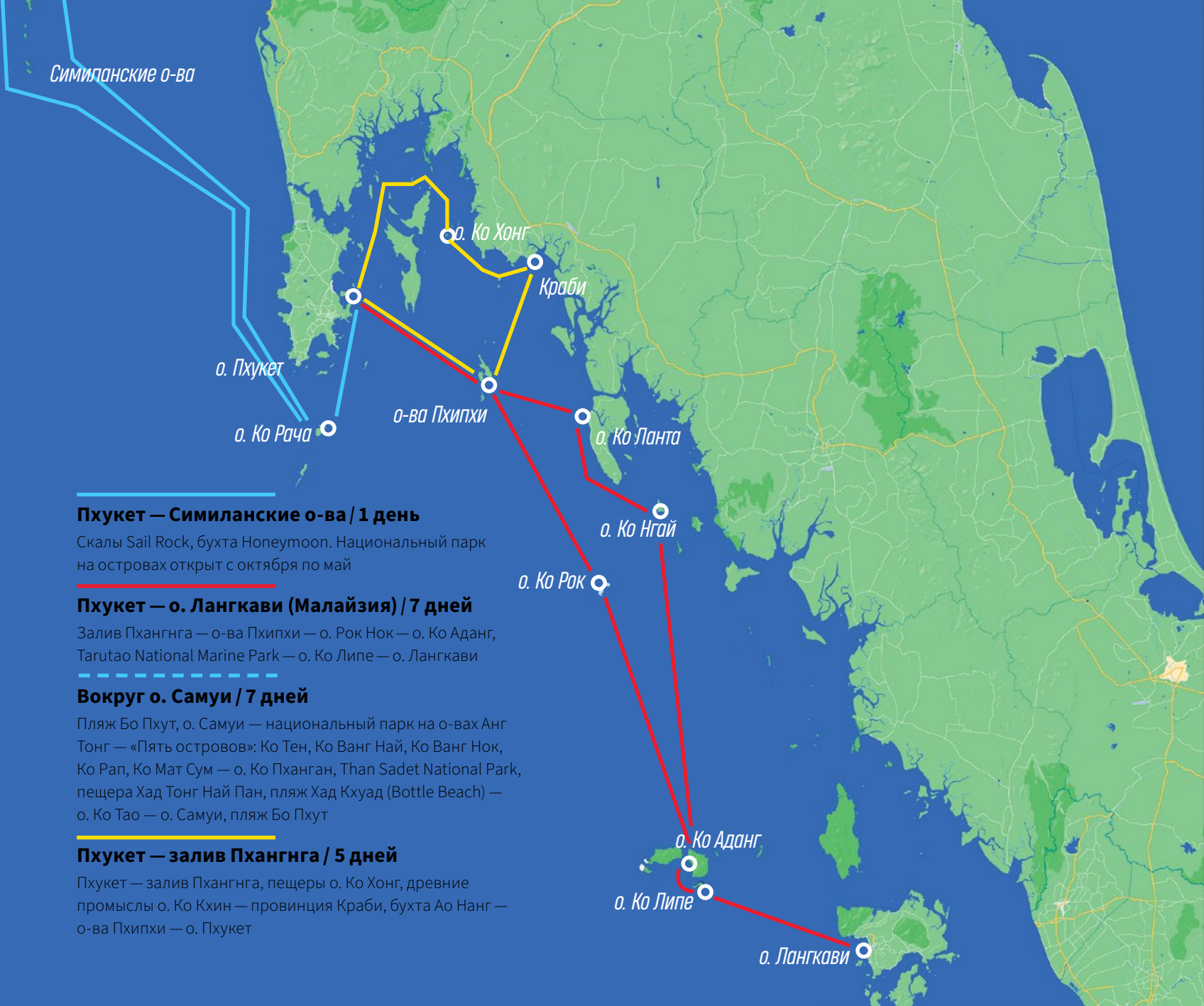


ДАРЬЯ ЦЫГАНКОВА

Тем, кто готов из Таиланда отправиться на яхте в места, пока не попавшие в туристические проспекты, я рекомендую архипелаг Мергуи у побережья Мьянмы. Это один из последних и красивейших бастионов дикой природы, еще не павших под натиском человека.



⚓ Одна из крупных
марин острова Пхукет
Ao Po Grand Marina
рассчитана на 300 яхт
длиной 100+ м



Пхукет — Симилянские о-ва / 1 день

Скалы Sail Rock, бухта Honeymoon. Национальный парк на островах открыт с октября по май

Пхукет — о. Лангкави (Малайзия) / 7 дней

Залив Пхангнга — о-ва Пхипхи — о. Рок Нок — о. Ко Аданг, Tarutao National Marine Park — о. Ко Липе — о. Лангкави

Вокруг о. Самуи / 7 дней

Пляж Бо Пхут, о. Самуи — национальный парк на о-вах Анг Тонг — «Пять островов»: Ко Тен, Ко Ванг Най, Ко Ванг Нок, Ко Рап, Ко Мат Сум — о. Ко Пханган, Than Sadet National Park, пещера Хад Тонг Най Пан, пляж Хад Кхуад (Bottle Beach) — о. Ко Тао — о. Самуи, пляж Бо Пхут

Пхукет — залив Пхангнга / 5 дней

Пхукет — залив Пхангнга, пещеры о. Ко Хонг, древние промыслы о. Ко Ххин — провинция Краби, бухта Ао Нанг — о-ва Пхипхи — о. Пхукет

ПОПУЛЯРНЫЕ МАРШРУТЫ

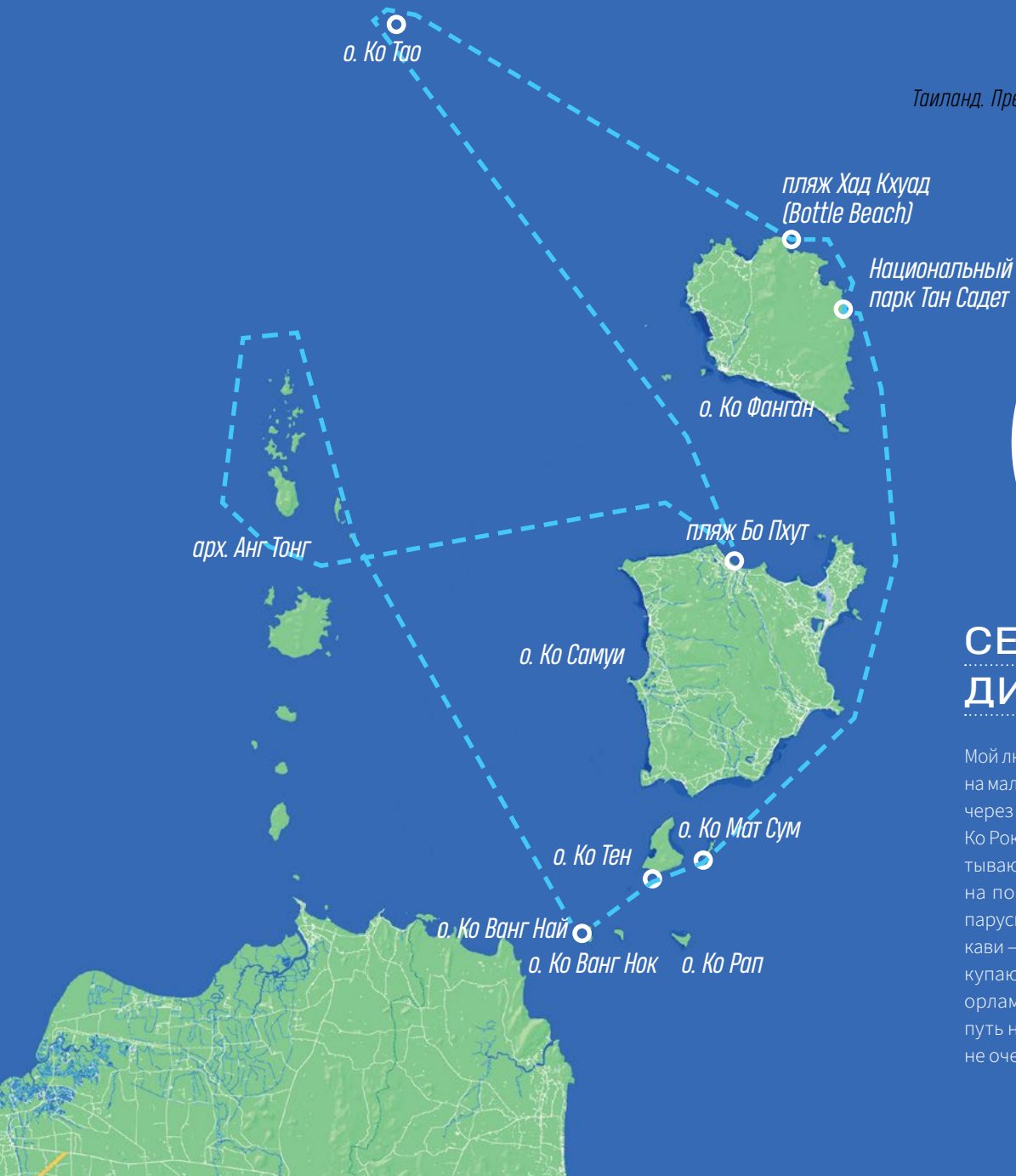
Чтобы у вас не сложилось впечатление, что яхтинг в Таиланде — это только купание и исследование морской фауны, мы попросили наших экспертов поделиться своими любимыми маршрутами по островам.

Дарья Цыганкова предлагает не забывать о том, что яхта — это отличная возможность побывать в отдаленных уголках планеты, не испорченных цивилизацией. «Стоит включить в программу путешествия по Таиланду Симилянские острова. Это ворота в другой мир с собственным подвод-

ным царством, полным морских чудес! Суринские острова так же, как и Симилянские, имеют статус национального заповедника. Места очень популярны среди дайверов. Здесь вас ждут леса и лагуны, горы и удивительные по своей красоте коралловые рифы, морские обитатели и много-много рыбы, которую при достаточной сноровке можно ловить даже руками. Здесь насчитывается около 100 видов экзотических птиц и 30 видов животных, и очень много редких видов морских черепах, находящихся под охраной государства».

Юлия Скопцова рекомендует взять от Таиланда все лучшее, что страна может предложить. «Если вы располага-

ете временем, в Таиланде можно легко комбинировать отдых на борту яхты с посещением красивых и интересных мест на суше. Я бы рекомендовала по прибытии остановиться в отеле или снять целую виллу, например, в Amanpuri на Пхукете, и уже потом заселиться на яхту. Обязательно подойдите на лодке к острову Ко Яо Ной, чтобы выпить коктейль возле бассейна в отеле Six Senses: вид на архипелаг отсюда потрясающий! Вблизи Пхукета есть национальные парки, храмы, рыбацкие деревушки, пещеры, места обитания летучих лисиц, лагуны и дикие пляжи, где можно пришвартоваться на тендере и устроить пикник — все это оставляет незабываемые



СЕРГЕЙ ДИКАНОВ

Мой любимый маршрут для круиза — с Пхукета на малайзийский остров Лангкави. Он проходит через остров Ко Рача и острова заповедника Ко Рок, остров Ко Липе, где устраивают захватывающие огненные шоу, а в ресторанчиках на побережье готовят барбекю из рыбы-парусника и стейки из барракуды. Сам Лангкави — заповедник с мангровыми зарослями, купающимися обезьянами и пикирующими орлами. Особенно приятно, что обратный путь на Пхукет проходит через острова, еще не очень популярные у туристов.

впечатления. Многие острова расположены плотно друг к другу, и длительных переходов не требуется.

Один из моих любимых маршрутов семидневного круиза в Таиланде — по окрестностям острова Самуи, второго по величине в стране. Здесь, на юге, есть острова, которые можно посетить только на яхте: Ко Тен и Ко Мат Сум. А также национальный парк Анг Тонг из 42 островов и острова Ко Пханган и Ко Тао со смотровой площадкой и зип-лайн. Рекомендую присмотреться и к маршруту с Пхукета на остров Лангкави (Малайзия): по дороге вы увидите залив Пхангнга, острова Пхипхи, Ко Рок Нок, Ко Аданг в национальном морском

парке Тарутао, Ко Липе. Стоит только помнить о том, что возможность без хлопот прибыть из Таиланда в Малайзию зависит от паспортов гостей, состава экипажа и лицензий, имеющихся у конкретной яхты».

Для непродолжительных прогулок на яхте Елена Панина советует делать более очевидный выбор: «Если лодка стоит на южном причале, беспроигрышное направление — остров Рача Яй с варанами, белоснежным песком, тремя пляжами, отличными возможностями для плавания с маской, ресторанами и кафе. На парусном катамаране дорога туда занимает 1,5–2 часа, на моторной яхте — полчаса-час.

Знаменитые острова Пхипхи находятся довольно далеко от Пхукета, и, чтобы добраться до них, мы рекомендуем арендовать моторную яхту. В зависимости от ее мощности до острова можно будет добраться за час-два. Тут вас ждут красивые скалистые пейзажи, потрясающий снорклинг и знаменитая бухта Мауа Вау, где снимали фильм «Пляж» с Леонардо Ди Каприо».



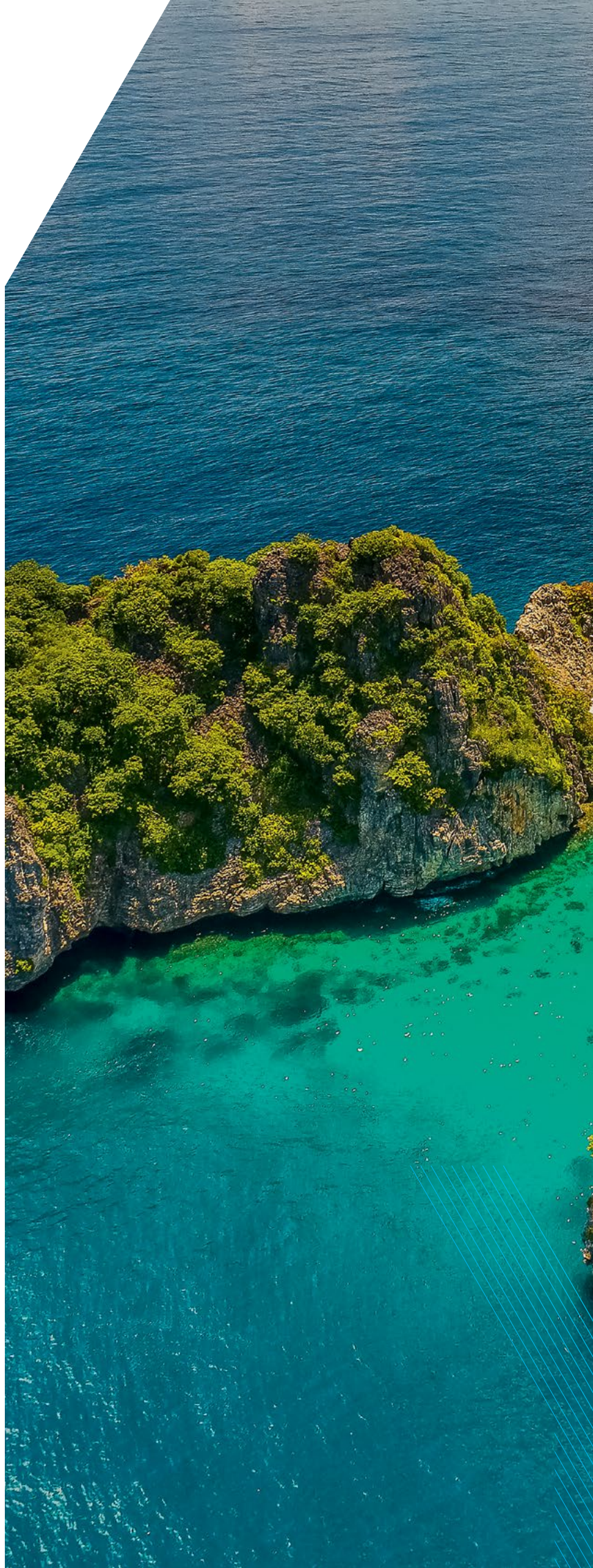
СОДЕРЖАНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ЯХТ

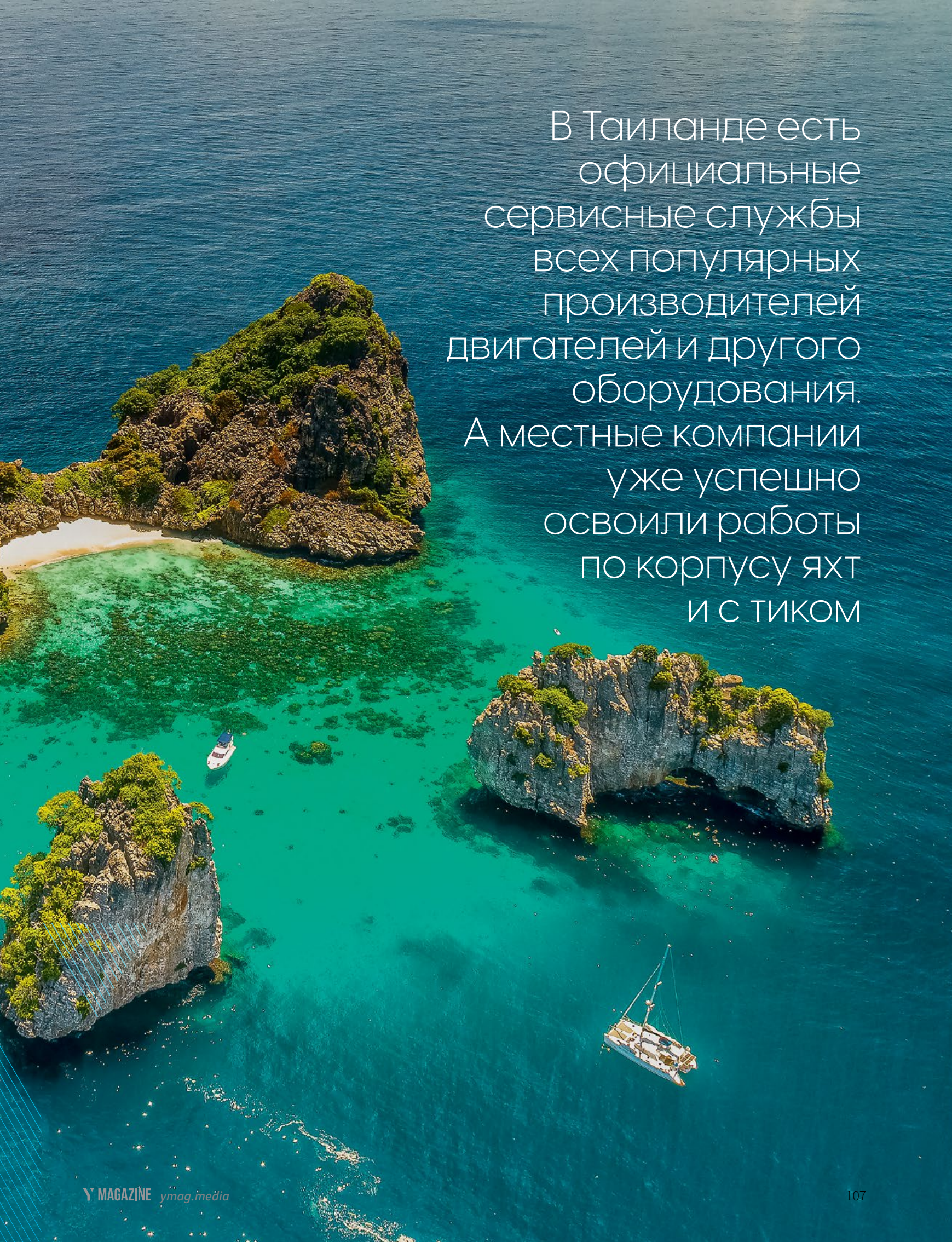
Растущая популярность яхтинга и увеличивающееся с каждым годом число экспатов и релокантов породили большой спрос на Таиланд как место прописки яхт. Из всего сказанного выше очевидно, что мест в маринах уже не хватает, но наши эксперты уверены: правительство страны со временем решит эту проблему. Уже сейчас на севере Пхукета идет строительство нового сухого дока. И все же, если вам повезло и вы сумели определить свою яхту на стоянку в Таиланде, как обстоит дело с последующим ее обслуживанием?

Елена Панина, которая в том числе занимается яхтенным менеджментом, комментирует: «Безусловно, Пхукет — лучшее место в Таиланде, где можно держать и обслуживать яхту. Хотя это еще достаточно новый порт, сервис для яхтсменов здесь уже развит хорошо. На данный момент на Пхукете нет недостатка ни в запчастях, ни в специально оборудованных для ремонта яхт доках в маринах, ни в сервисных станциях, ни в квалифицированном персонале».

Сергей Диканов делится своим опытом: «Моя яхта стоит на Пхукете уже шесть лет, и могу сказать, что обслуживать ее здесь — огромное удовольствие. Пожалуй, с одной лишь оговоркой: контроль за выполнением работ капитаном или самим судовладельцем все-таки пока необходим, так как это значительно повышает качество. В межсезонье лодку в каждой крупной марине можно поднять на берег, доступен любой вид ремонта и обслуживания. На Пхукете есть официальные сервисы практически всех ведущих производителей двигателей, систем кондиционирования и жизнеобеспечения. А работы по корпусу и с тиком уже успешно освоены тайскими компаниями. Здесь же работает крупнейшая в Азии парусная фабрика Rolly Tasker, куда можно обратиться не только за пошивом нового, но и за ремонтом существующего паруса, причем любого размера. Цены на обслуживание яхт в Таиланде приемлемые, и всегда можно торговаться».

Рассматривая Таиланд как яхтенное направление — будь то постоянное базирование судна или организация чартера, следует помнить о том, что инфраструктура тут все еще развивается. И если уровень сервиса уже достиг европейского и в чем-то даже превзошел его (тут вспоминается понятие *thainess*, знакомое всем, кто бывал в Таиланде, включающее в себя радушие, открытость и желание угодить гостям), то количество предложений к нему пока не приближается. Например, планируя недельный чартер на Новый год, помните, что спрос на это время огромный, а доступных яхт в регионе пока не так много. Тут вашим союзником станет умение планировать заранее и выбирать правильных партнеров. **YMAC**



An aerial photograph of a tropical bay. The water is a vibrant turquoise color, transitioning to a deeper blue further out. Several large, rocky islands with sparse green vegetation are scattered throughout the bay. A small white boat with a blue canopy is visible in the middle ground, and a larger white boat is in the lower right. The overall scene is serene and picturesque.

В Таиланде есть
официальные
сервисные службы
всех популярных
производителей
двигателей и другого
оборудования.
А местные компании
уже успешно
освоили работы
по корпусу яхт
и с тиком



УВИДЕТЬ И ЗАХОТЕТЬ

Текст: **Алексей Кириллов**
 Фото: **Алексей Кириллов, производители**

За прошедший год производители оборудования придумали много интересных и полезных решений, облегчающих жизнь в море. Многие из них показали в Амстердаме на выставке METS, что-то представили в Дюссельдорфе. Мы собрали для вас ряд заслуживающих внимания устройств, приборов и агрегатов из разных областей.

ПОДВЕСНОЙ МОТОР RAD 40



Молодая британская компания RAD Propulsion, которую в 2018 году основали два специалиста по роботизированным судам, выпустила необычный электрический подвесной мотор RAD 40. Он выдает постоянные 40 Вт (55 л.с.), работает под напряжением 400 В (постоянный ток) на максимальных 2500 об/мин. Необычность его заключается в компактности и поворотном редукторе. Кожух RAD 40 не выступает выше транца, и подвесник почти не влияет на положение метацентра лодки и не портит ее дизайн. Редуктор с гребным винтом и антикавитационной пластиной вращается на 180°, существенно облегчая маневрирование на низких скоростях. Система RADBus с головным управляющим блоком обеспечивает полностью электронное (протокол NMEA 2000) взаимодействие между мотором, рукояткой газа, электрогидравлическим рулевым механизмом и аварийным размыкателем. Рукоятка газа спроектирована таким образом, чтобы не допускать опасного резкого ускорения, и в нее интегрированы подсвеченные кнопки управления углом наклона мотора (0–80°). Без батарей и сопутствующей электроники RAD 40 весит 100 кг, и в качестве стандартного производителя рекомендует аккумулятор на 63 кВт·ч. Система управления батареями поддерживает быструю зарядку, и в RAD Propulsion подчеркивают, что этот мотор требует минимального обслуживания.

ОГОНЬ MANTUS SOLAR

Передвигаться ночью на маленьком тузике в заполненной яхтами акватории без ходовых огней бывает весьма неприятно — хоть фонарик включай, чтобы тебя видели. Инженеры из Mantus посмотрели на садовые фонарики, работающие от солнечных батарей, и предложили аналогичное решение для яхтсменов. Ходовой огонь Mantus Solar устроен нехитро: фотоэлектрическая панелька сверху, три сектора с белыми, красными и зелеными светодиодами, встроенный аккумулятор да кнопка включения и выбора одного из пяти режимов работы. В зависимости от места установки и заданного режима он может излучать свет разного цвета в определенном секторе, который видно на расстоянии до двух миль. Предусмотрено два варианта крепления. Первый (\$ 107) — на низкой площадке, которую удобно расположить на носу тендера (защита от влажности IPX8) или на кожухе подвесного мотора. Второй (\$ 144) — на стальной штанге высотой 380 мм, закрепленной, например, на транце. Батареи емкостью 3000 мА·ч хватает на 12–26 ч работы в зависимости от количества задействованных диодов. Если небо заволкло тучами, то огонь можно зарядить обычным зарядником для смартфона с разъемом USB-C или от карманного аккумулятора.



РОУТЕР RAYMARINE YACHTSENSE LINK 4G

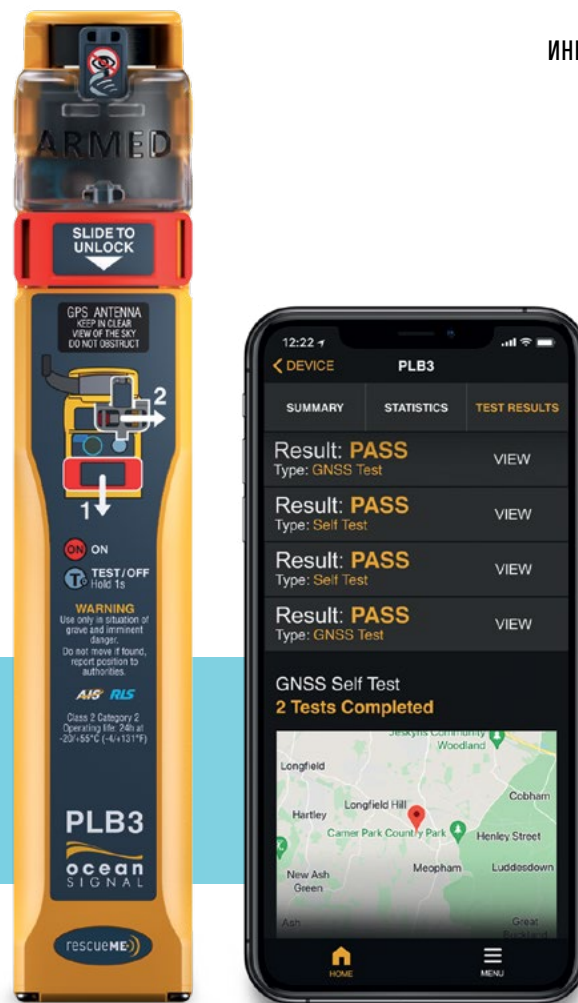
Raymarine не первый год развивает экосистему YachtSense, призванную объединить всю бортовую электронику и предоставить пользователю удобный непрерывный доступ к ее мониторингу. YachtSense подразумевает три уровня: взаимодействие с МФД линейки Axiom на яхте через приложение Raymarine (обмен путевыми точками, сохранение треков и т. д.); удаленный контроль бортовых систем и сохранности лодки; интеграцию развлекательного и прочего оборудования в умный дом. Ключевым устройством второго уровня выступает морской роутер YachtSense Link. Он автоматически переключается между мобильным интернетом (две SIM-карты, 2G, 3G, 4G) и Wi-Fi-сетями в марине, позволяет пассажирам отображать информацию с МФД на планшетах и смартфонах, контролирует нахождение яхты в пределах заданной геозоны (требуется ежемесячная подписка) и объединяет беспроводные устройства вроде умных телевизоров и медиацентров в одну сеть. Наконец, роутер поддерживает низковольтную цифровую коммутацию и прослушивание каналов для управления и мониторинга таких устройств, как аккумуляторные батареи, помпы и осветительные приборы. Рекомендованная стоимость YachtSense Link 4G составляет € 1300.





ТРЕКЕР SAILMON MAX MINI

Это небольшое устройство диаметром со среднее блюдо (100 мм, 190 г) адресовано тем, кто постоянно участвует в парусных регатах и стремится детально анализировать маршрут своей яхты. По сути, Max Mini является GNSS-регистратором, который поддерживает несколько систем спутникового позиционирования (GPS, GLONASS, Galileo, BeiDou, QZSS, SBAS) и передает данные о местоположении судна на облачный сервер с частотой 1 Гц. Кроме того, у него есть встроенный датчик для определения крена и дифферента, приемопередатчики Bluetooth и Wi-Fi (позволяют подключать внешние сенсоры), а также модуль сотовой связи LTE-M с возможностью работы в том числе и в сетях 2G. Первые три месяца трансляции данных в режиме реального времени через сети мобильных операторов бесплатны, а после придется приобретать годовую подписку LIVE. При этом производитель предупреждает, что если регистратор выпадет из сети на три месяца, то заново активировать его уже нельзя. В любом случае, результаты работы Max Mini всегда можно посмотреть позже на компьютере, зайдя в свой аккаунт, или в мобильном приложении Sailmon (iOS, Android). Регистратор выполнен в прочном влагозащищенном корпусе (IP67/68), имеет встроенную батарею, которой хватает на день, и заряжается без проводов от идущей в комплекте индукционной зарядки. Заявленная стоимость Max Mini € 499.

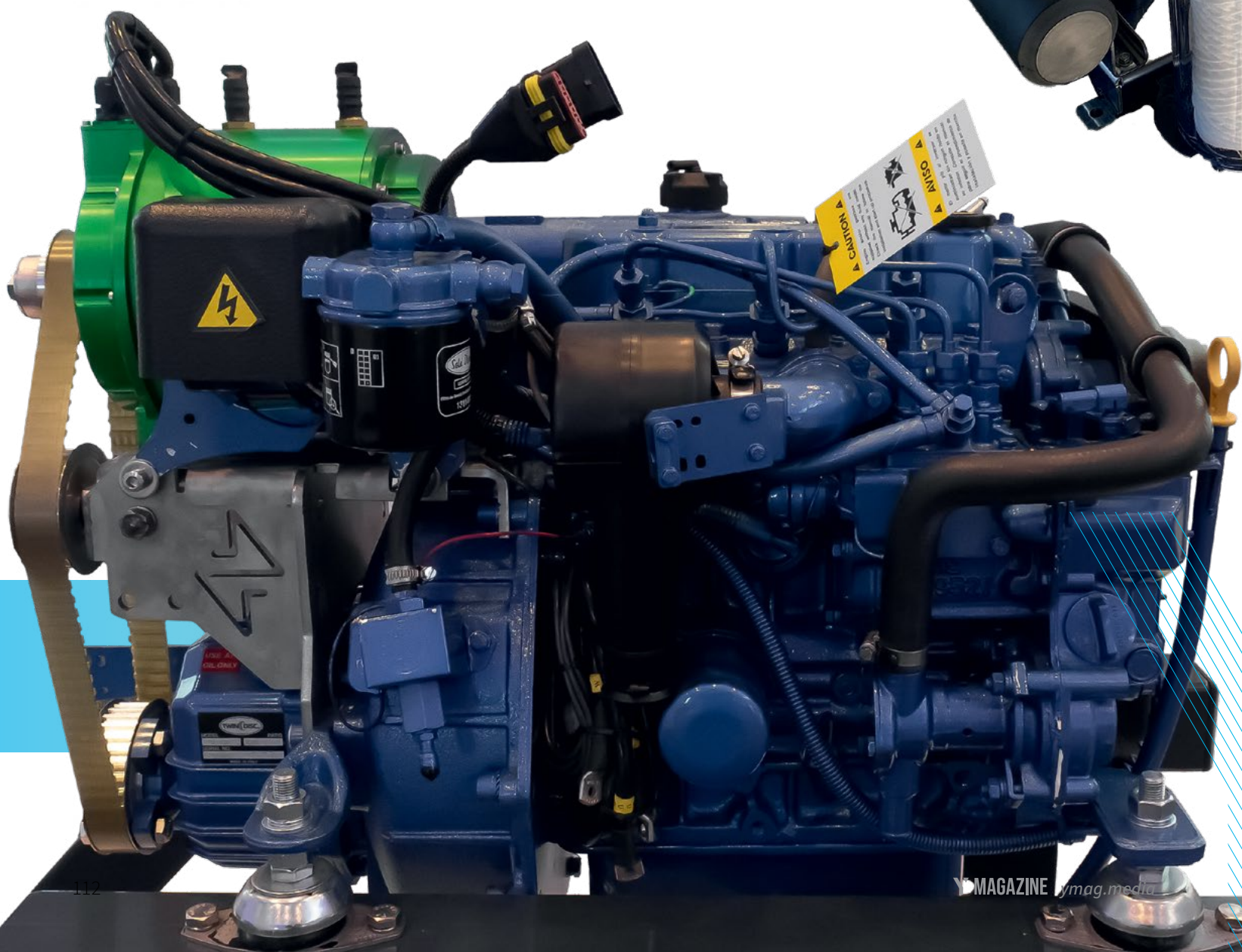
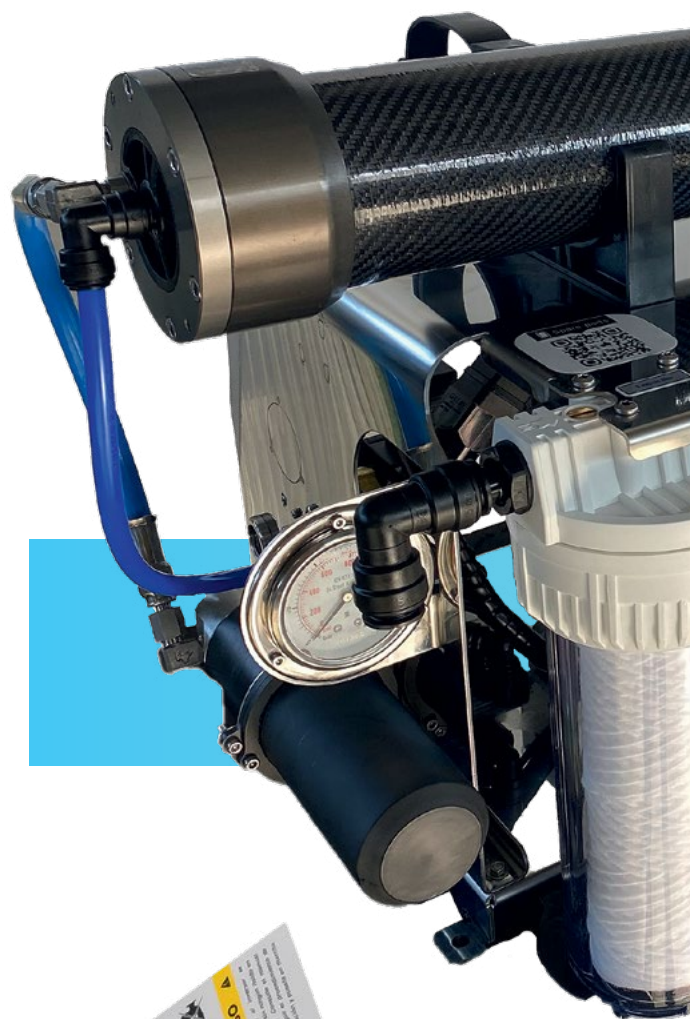


МАЯК RESCUEME PLB3 AIS

Индивидуальный радиомаяк RescueME PLB3 AIS от компании Ocean Signal победил в конкурсе DAME Design Award 2023, поскольку пока ему нет равных в своем классе. В компактном (200 × 36 × 22 мм) корпусе из полимерного пластика со складной антенной размещен GNSS-приемник (GPS, Galileo, GLONASS), радиопередатчик, работающий на частотах 406 и 121,5 МГц и передатчик AIS. Если владелец PLB3 оказался за бортом, то устройство обеспечит ему четыре варианта аварийной сигнализации и сообщения своего местоположения: через спутники Cospas-Sarsat (с обратным подтверждением, после получения которого начинает мигать голубой светодиод); с помощью SOS-сигнала AIS в УКВ-диапазоне; как приводной радиомаяк на частоте спасательных служб и за счет интенсивных (30 в минуту) вспышек в видимом и инфракрасном диапазоне. Встроенный NFC-чип позволяет сопрягать RescueME PLB3 со смартфонами, чтобы оценить состояние батареи и результаты автономной диагностики. Производитель обещает, что в режиме ожидания батарея прослужит пять лет, а при срабатывании продержится минимум сутки при температуре -20 °C. Ocean Signal разработала различные варианты крепления маяка к спасательным жилетам, в том числе с возможностью автоматической активации. PLB3 (€ 570) может спасти жизнь не только морякам, но всем, кто занимается водными видами спорта вдали от берега, включая кайтеров и дайверов.

ЭЛЕКТРОМОТОР COMBI HYBRID

Электрификация существующей яхты далеко не всегда подразумевает радикальную переделку моторного отсека с отказом от двигателя внутреннего сгорания. Можно обойтись малой кровью, использовав Combi Hybrid — тихий и мощный бесщеточный электромотор, который монтируется на существующий дизель, через ременную передачу превращая лодку в гибридную. Использовать его можно в двух режимах: как генератор при движении на ДВС и в качестве основного мотора, питающегося от аккумуляторных батарей. Компания Combi утверждает, что ее разработка подходит практически для любых дизелей, включая Yanmar, Volvo Penta и Vetus. Установка происходит довольно просто: необходимо смонтировать Combi Hybrid на кронштейне нужных размеров, отрегулировать натяжение приводного ремня, подключить электрические кабели и патрубки водяного охлаждения, а также рукоятку на посту управления. Устройство весит 25 кг, работает от напряжения 48 В и выдает 6 кВт (8,1 л.с., крутящий момент 37 Н·м; 3000–4000 об/мин).



ОПРЕСНИТЕЛЬ HP KILO

До недавнего времени опреснители оставались прерогативой сравнительно крупных яхт, тогда как владельцам лодок длиной 35–50 футов приходилось для продолжительных круизов запасать дополнительную пресную воду в канистрах. Проблема с опреснителем на маленькой яхте заключается в недостатке электроэнергии, плюс работающие от постоянного тока (12/24 В) модели не надежны при длительной эксплуатации. Итальянская компания HP Watermakers нашла выход из положения и разработала компактный опреснитель HP KILO, работающий от 220 В. За час он потребляет всего 1 кВт и производит при этом 120 л воды. Таким образом, HP KILO можно использовать даже с маломощным генератором на 5 кВт или питать от аккумуляторных батарей через инвертор. Габариты опреснителя 840 × 455 × 420 мм, и он совместим с новым пользовательским интерфейсом Part-NET 2.0, который позволяет выводить информацию о состоянии прибора и управлять его настройками на многофункциональных дисплеях Raymarine, Garmin, Furuno, Simrad, B & G и Lowrance.



ШЛЕМ X-OVER ECO CORK

Швейцарская компания Forward WIP известна тем, что специализируется на разработке и производстве новаторского защитного снаряжения для активных видов водного спорта. Ее вещи используют спортсмены-олимпийцы и участники Кубка «Америки». К новому сезону Forward WIP выпустила экологичную версию шлема X-Over Visor, выполненную из пригодных для переработки материалов. Пенополистирол, из которого сделан X-Over Eco Cork, получен из переработанного термопластика, и пятую часть его объема составляет кора пробкового дерева. Шлем очень легкий, снабжен сменными защитными очками и ремешком с магнитной застежкой. Кроме того, он соответствует горнолыжным стандартам, поэтому летом его можно использовать для яхтинга, виндсерфинга и катания на кайтах, а зимой брать с собой в горы. **YMAC**



ЛОЖИМСЯ НА КРЫЛО?

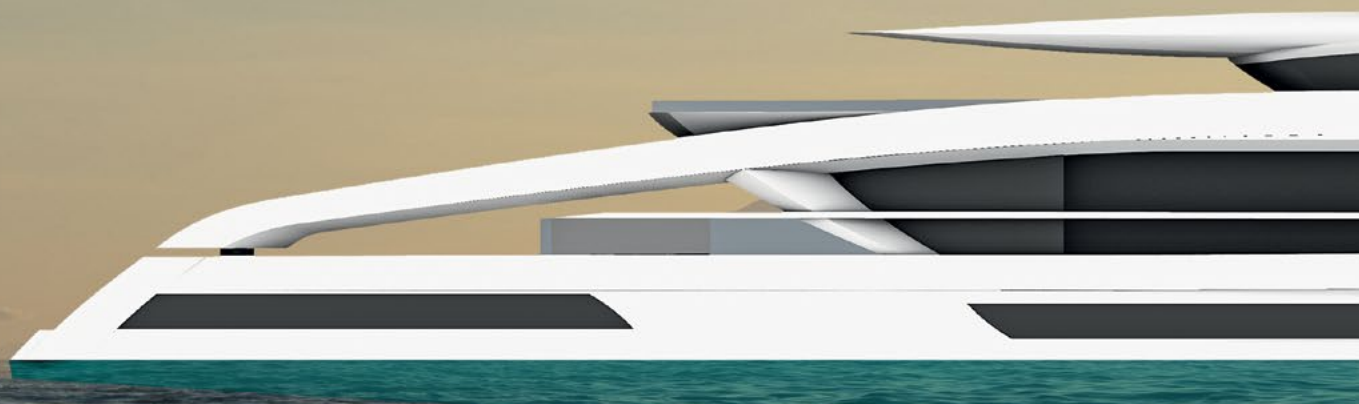
Текст: **Евгений Тихонов**

Фото: **Artemis Technologies, Cor D. Rover Design, Royal Huisman, Rondal**

Парусные суперяхты могли бы легко решить проблему декарбонизации крупного прогулочного флота, но этого не происходит. Почему? Потому что с ними все не так просто. Ограниченный спрос на такие парусники продиктован их дороговизной, сравнительно малой вместимостью и тем, что в повседневной жизни они все равно ходят по большей части под мотором. Последнее в доказательствах не нуждается: попытайтесь вспомнить, когда вы видели суперяхту под парусами не в гонке и не на съемках. Вот и я с трудом припоминаю.

Что касается стоимости, то она резко охлаждает желание даже состоятельных людей строить крупные парусные суперяхты. По словам конструктора и дизайнера Роба Дойла, дошло до того, что рангоут и такелаж порой стоят в два раза дороже, чем корпус судна из легкого сплава. Происходит это из-за погони производителей за совершенством. И это при том, что владельцы даже не видят большую часть баснословно дорогих технологий, скрытых внутри мачт и под палубой. Зато хорошо видят ценник — скажем, € 17 млн за карбоновую мачту для 75-метрового шлюпа. Не каждый готов доплатить пятую часть стоимости лодки, чтобы потом круглый год коптить небо и участвовать от силы в одной регате.

Проблему эту в индустрии постепенно начинают осознавать. Конструкторы и производители



рангоута стараются предложить альтернативу карбоновым мачтам в виде более простых и дешевых из алюминия. Однако есть варианты и радикальнее. Так, консорциум, созданный верфью Royal Huisman, ее дочерней компанией Rondal и проектным бюро Artemis Technologies, разрабатывает жесткий парус-крыло для суперяхт. Цель — спроектировать менее требовательное к управлению и обслуживанию парусное вооружение, чтобы увеличить время, которое яхты проводят только под парусом, и тем самым повысить их экологичность. Кроме того, жесткие паруса на свободно стоящих (без штагов и вант) мачтах дадут дизайнерам широкое поле для творчества и позволят эффективнее распорядиться местом на палубе.

Те, кто хорошо знаком с историей судостроения, знают, что жесткий парус-крыло — идея далеко не новая, и экспериментов с ним было достаточно. Недавний пример — тримаран команды BMW Oracle из Кубка «Америки». Высокая эффективность жесткого крыла по сравнению с обычными парусами сомнений не вызывает, но есть одна загвоздка. Такой парус «работает» даже при самом слабом ветре, а значит, удерживать яхту в дрейфе очень трудно, не говоря уже о том, что оставлять ее в марине без присмотра попросту опасно. До сих пор из ситуации в случае гоночных яхт выходили так: подгоняли кран — снимали парус вместе с мачтой, когда лодка возвращалась в порт.

Чтобы обойти это затруднение и сконструировать жесткий парус, подходящий для прогулочных яхт, участники консорциума сначала провели серию компьютерных симуляций. Они позволили предсказать поведение крыла в различных условиях, выявить неизвестные параметры и оценить

влияние человеческого фактора. После этого построили прототип, чтобы сначала испытать парус на яхте класса J/22. Выбрали эту модель из-за сходной площади парусов и менее остойчивого по сравнению с другими яхтами такой длины корпуса. Прототип позволил оценить, как поведет себя крыло в реальных условиях. Важно отметить, что свободно стоящая мачта конструктивно является частью паруса и может вращаться на 360°. Крыло при этом не выходит за габариты корпуса.

Ходовые испытания показали, что спроектированный парус-крыло обладает высоким аэродинамическим качеством. Тестовая яхта способна отлично маневрировать на всех курсах относительно ветра, обладает малым радиусом циркуляции и быстро останавливается. Благодаря тому, что у мачты-крыла нет вант, ее можно повернуть под 90° и больше для хода курсом фордевинд.

Все это здорово, но как быть с жестким парусом, когда яхта не движется? Конструкторы вышли из ситуации с помощью режима флюгирования. За счет свободно вращающейся мачты крыло, как флюгер, выравнивается по ветру. Как утверждают разработчики, дрейф при этом минимальный даже при боковом ветре.

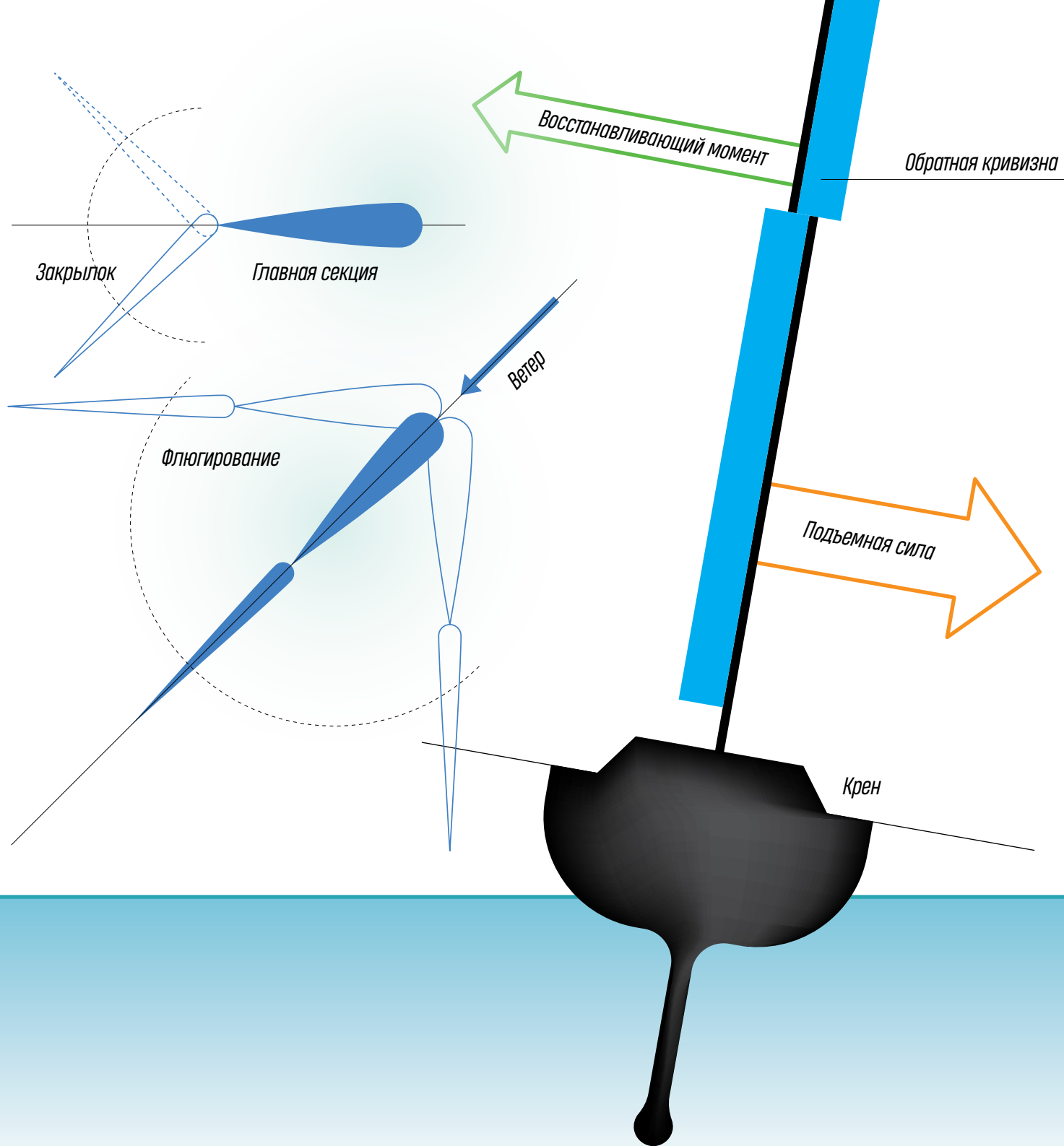
Какие еще преимущества дает яхте жесткий парус-крыло? Как минимум безопасный поворот фордевинд, минимальное время для подготовки лодки к движению, более продуктивную гидрогенерацию и тишину на ходу, поскольку ветер не свистит в такелаже. Кроме того, выполненный из карбона жесткий парус долговечен: он не изнашивается и может прослужить не один десяток лет при минимальном обслуживании. Наконец, последний важный момент: у него высокий потен-

циал для автоматизации. Участники консорциума обещают, что управлять такой лодкой можно с помощью джойстика, как моторной яхтой. Электроника будет автоматически контролировать положение крыла и закрылков, меняя геометрию паруса, причем капитан сможет задавать желаемый угол крена и дифферента в зависимости от условий, чтобы пассажирам было комфортно.

Инженерам Artemis Technologies, Rondal и Royal Huisman еще предстоит немало поработать, прежде чем предлагать жесткий парус-крыло клиентам. Прежде всего, им нужно спроектировать простые и надежные механизмы для принудительного поворота и свободного вращения мачты, а также придумать способ автоматически ее заваливать в случае экстремального ветра.

Это не первая попытка Royal Huisman и Rondal привлечь внимание рынка к «крыльям». Прошлой осенью верфь обнародовала концепт парусника Wing 100 с двумя мачтами с крыльевым профилем сечения и мягкими парусами на карбоновых скрутках. Затея интересная, но к ней возникают вопросы. «Не думаю, что они до конца все просчитали, — говорит Роб Дойл. — Они пытаются добиться удобства DynaRig, где все технологии размещены в рангоуте, но люди-то хотят, чтобы яхта была похожа на шлюп. Если уж идти этим путем, то лучше тогда смотреть в сторону SwingRig, хотя он тоже выглядит так себе. Вообще я не вижу преимуществ в использовании мачт-крыльев и жестких парусов-крыльев на крупных парусных яхтах. Зачем все усложнять, создавая себе новые проблемы? Даже если обещают долговечные паруса, я могу гарантировать, что стоимость их обслуживания будет колоссальной. Снятие парусного вооружения обойдется тысяч в двести евро. Потом его нужно обслужить и вернуть обратно. Все это займет несколько месяцев. Кроме того, любая верфь первым делом предложит вам оценить риски. А мачта-крыло — это огромный риск. Кто возьмет его на себя, если по мере воплощения мечты в реальность возникнут проблемы?»





Приживутся ли мачты и паруса в виде крыльев на суперяхтах, сказать пока сложно. С одной стороны, судя по крайне медленному принятию DynaRig, массового появления лодок с жесткими парусами-крыльями тоже пока не предвидится. С другой стороны, зеленая повестка поджидает, и вполне возможно, что новаторское парусное вооружение станет не менее востребовано, чем топливные ячейки. В этом случае Rondal и Royal Huisman окажутся наиболее подготовленными и еще больше укрепят свои позиции. Сейчас консорциум прорабатывает дизайн эталонной яхты с жесткими парусами, за основу которой взята *Ngoni* (58 м, 2017), и дальше примется за масштабирование в широком диапазоне длин. Тем временем дизайнер Кор Д. Ровер создал для Royal Huisman предварительные эскизы катамарана с парусом-крылом. На шлюп он совершенно не похож, но выглядит привлекательно! **YMAG**

СВЕРХЗВУКОВАЯ СИМФОНИЯ

Постоянное желание летать еще дальше и быстрее появилось у людей тогда, когда они научились строить самолеты и управлять ими. Первые десятилетия XX века — это сплошные рекорды и пройденные рубежи в авиации: первый полет на самолете, первая женщина-авиатор, первый трансатлантический перелет, первый кругосветный полет, первый полет на вертолете и так далее. И вот к его середине человек преодолел сверхзвуковой барьер.

Текст: **Мария Мошкина**

Фото: **Aerion Corporation, Bombardier, Boom Technology, Wikipedia**



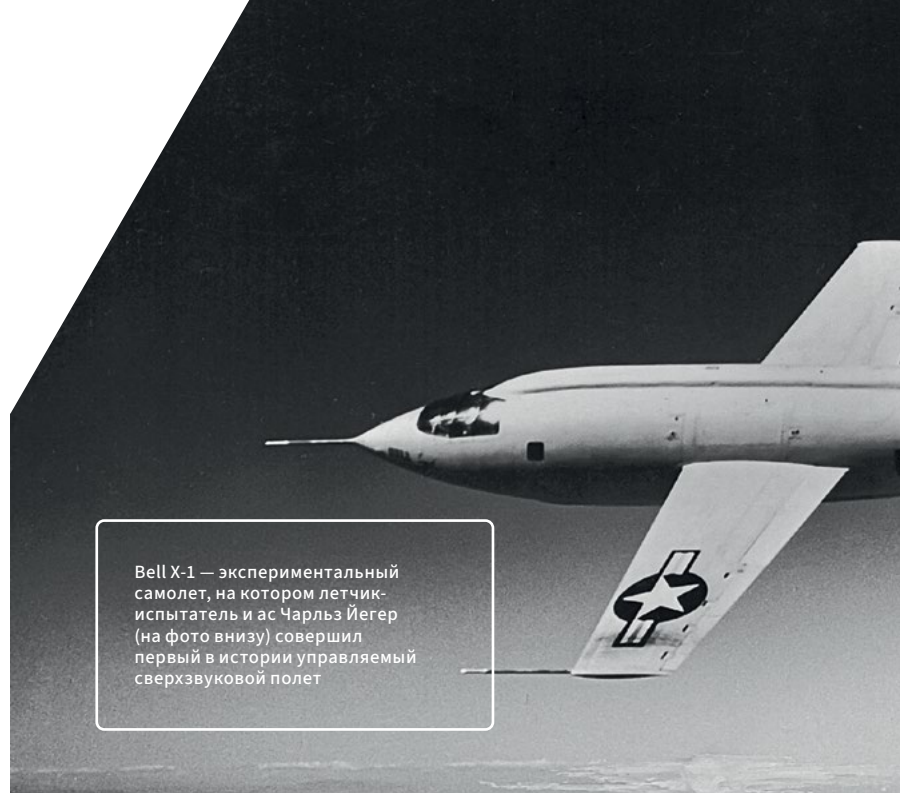
Первым человеком, развившим сверхзвуковую скорость (больше 1 Маха) в управляемом полете, был американский пилот Чарльз «Чак» Йегер (1 Мах = 1224 км/ч. — Прим. ред.). Рекорд зафиксировали 14 октября 1947 года на экспериментальной модели самолета Bell X-1 с ракетным двигателем. Бурное развитие околозвуковой и сверхзвуковой авиации началось в 1950-х, когда авиаинженеры осознали, что главное в этом деле не мощность двигателя, а конструкция самолета. И подобные модели сначала стали появляться, конечно, в военной

авиации. Первый серийный околозвуковой (то есть достигший скорости звука) истребитель спроектировали в Советском Союзе в ОКБ Микояна и Гуревича: МиГ-17 производился серийно с 1952 года в версии МиГ-17Ф, хотя разработан был еще в конце 1940-х. Первый серийный уже сверхзвуковой истребитель (1,3 Маха) создали в США и запустили в эксплуатацию в 1954 году. Это был North American F-100 Super Sabre. В начале 1960-х в США появились и сверхзвуковой бомбардировщик, и сверхзвуковой разведчик Lockheed A-12, способный на продолжительные полеты на скорости 3 Маха.

Сверхзвуковой бизнес-джет Aerion AS2 разрабатывали при участии Boeing, GE, а также специалистов из Gulfstream и Embraer. Проект пришлось закрыть из-за недостатка финансирования

Разумеется, возможности перелететь из точки «А» в точку «Б» со скоростью звука ждали все пользователи услуг регулярных авиалиний. Первым пассажирским сверхзвуковым самолетом стал советский Ту-144, совершивший перелет Москва — Алма-Ата в 1975 году (на борту, правда, был почтовый груз). Ту-144 пролетал всего два года и не смог начать осваивать дальние расстояния и международные маршруты из-за значительных ограничений по нагрузке бортов. Большую часть своей недолгой жизни Ту-144 так и пролетал между Москвой и Алма-Атой, перевозя то пассажиров (причем их не могло быть больше 80), то грузы. В итоге авиакомпания «Аэрофлот» и ОКБ Туполева, под чьим контролем выполнялись все рейсы Ту-144, пришли к решению закрыть эту программу из-за нерентабельности и сложности организации полетов.

У французско-британского проекта Concorde жизнь сложилась удачнее. Первый рейс «Конкорда» состоялся всего через пару месяцев после того, как Ту-144 перелетел из Москвы в Казахстан. Советские и европейские авиастроители, разумеется, знали о существовании обоих проектов и даже



Bell X-1 — экспериментальный самолет, на котором летчик-испытатель и ас Чарльз Йегер (на фото внизу) совершил первый в истории управляемый сверхзвуковой полет





Во флоте авиакомпаний Air France и British Airways было 14 из 20 построенных самолетов Concorde, по семь у каждой

на первых порах активно сотрудничали. Но и тут нашлось место шпионскому скандалу, в результате которого из Парижа был выслан представитель компании «Аэрофлот».

Над самолетами Concorde работала целая группа предприятий. Это был конструктор из всего лучшего, что на тот момент могла предложить европейская авиационная промышленность: Sud Aviation и BAC, Rolls-Royce и SNECMA, Hispano-Suiza и Messier, даже компания Dassault, уже тогда уверенно делавшая себе имя в частной авиации, — на каждом из этих предприятий производили определенные части сверхзвуковых самолетов и двигателей для них. Европейское общество, в отличие от советского, было готово принять этот амбициозный проект. В первую очередь благодаря платежеспособности. Авиация в 1970-е в принципе воспринималась совершенно иначе, скорее все еще как приключение, нежели как самый быстрый способ перемещения на дальние расстояния. Взгляните на рекламные плакаты авиакомпаний тех времен: очевидно, что пассажиры были готовы платить большие деньги за перелет и получали за это высокий уровень комфорта на борту. Неудивительно, что от Concorde ждали чего-то особенного, и у этих самолетов быстро появился пул поклонников, даже несмотря на цену за трансатлантический перелет и обратно, превышающую \$ 10 000. Три с половиной часа в полете из Лондона в Нью-Йорк, лучшие стюардессы British Airways и Air France, изысканные блюда и реки шампанского, атмосфера закрытого клуба на борту — в наше время, даже забронировав перелет на бизнес-джете, не получить сразу все из этого списка.

«Конкорды» летали до 2003 года, перевезя за это время несколько миллионов человек, пока печальный случай во Франции не приостановил эксплуатацию сверхзвуковых пассажирских самолетов. Впрочем, вскоре они перестали эксплуатироваться вовсе по причинам нерентабельности и таких показателей шума и выбросов, на которые авиация уже никак пойти не могла. Приближалась «зеленая» эра.

Тем не менее авиационным умам не давала покоя идея строить сверхзвуковые самолеты, которые существовали бы в гармонии с реалиями XXI века. Уже в 2004 году мы узнали имя Aerion — компании из Рино, штат Невада, которая решила возродить идею Concorde в ипостаси бизнес-джета. В 2007 году Aerion представила SBJ (Supersonic Business Jet) с двумя двигателями и сразу получила заказы на 50 подобных самолетов от нескольких крупных американских чартерных компаний (с возвратным депозитом, что показательно). Экономический кризис 2008 года заставил компанию приостановить работы, но в 2014-м Aerion триумфально вернулась на европейскую выставку деловой авиации в Женеве с новым проектом уже трехдвигательного бизнес-джета AS2. К его разработке подключились GE Aviation (производство двигателя) и Lockheed-Martin, в Aerion в разное время приходили специалисты из Embraer и Gulfstream, было даже объявлено о сотрудничестве с Boeing. Однако AS2 не суждено было дожить до 2023 года, на который был запланирован его первый полет: в мае 2021 года Aerion прекратила деятельность в связи с недостатком финансирования. В частности, компания Boeing приняла решение не поддерживать проект Aerion ввиду его экономической несостоятельности и неспособности предложить важные для развития авиации новые технологии.

И все же история полетов со сверхзвуковой скоростью в гражданской авиации продолжается. С 2014 года стартап-компания Boom Technology из Денвера, штат Колорадо, запустила проект сверхзвукового самолета Overture, рассчитанного на 45–55 пассажиров. По предварительным данным, он будет летать со скоростью до 2335 км/ч и проведет в полете из Нью-Йорка в Лондон 3,5 часа. Стоимость билетов на такой рейс тоже уже известна — около \$ 5000 в оба конца, что с учетом существенной экономии времени должно составить серьезную конкуренцию бизнес- и первым



Заказы на Overture разместили авиакомпания United и Virgin Atlantic. Производители говорят и о европейском перевозчике, имя которого пока не называется



Bombardier — пока единственный производитель, чьему бизнес-джету удалось преодолеть звуковой барьер. Правда, этот факт в компании используют скорее в рекламных целях

классам регулярных авиалиний. Проект Boom Technology — тоже своего рода коллаборация, как и Concorde. Например, двигатель для Overture (поэтично названный Symphony) создавали сразу три лидера индустрии: компания Florida Turbine Technologies разработала собственно сами двигатели, подразделение гиганта General Electric GE Additive выступило консультантом, как и компания StandardAero — один из игроков рынка по обслуживанию и ремонту частных самолетов. Стояла задача сделать двигатель для сверхзвукового самолета, который будет работать на экотопливе, впишется в нормы по шуму на местности, заданные главой 14 приложения 16 ICAO и с 2021 года применяемые ко всем типам гражданских самолетов (они на 7 дБ «строже» предыдущих норм), а также будет достаточно прост в обслуживании, что снизит его стоимость, а значит, и стоимость владения им.

Завод, где будут собирать Overture, заработал в конце января этого года в Северной Каролине, и через три года в Boom Technology обещают начать серию тестовых полетов, а к 2029 году получить сертификат. Авиакомпании United и Virgin Atlantic, а также неназванный европейский авиаперевозчик уже разместили заказы на Overture и вызвались участвовать в испытании первых образцов.

Удивительно скромно на фоне этой долгой истории битвы высоких технологий, достижений и скоростей смотрится реальный результат канадского авиастроителя Bombardier. Летом 2022 года во время тестовых полетов новой модели бизнес-джета Global 8000, которая поступит в эксплуатацию в 2025 году, максимальная скорость несколько раз была зафиксирована на отметке 1,015 Маха. Это значит, что Bombardier Global 8000 — уже существующий сверхзвуковой самолет. Однако производитель дипломатично умалчивает этот факт, оставляя в графе «Максимальная скорость» спецификации значение 0,94 Маха. В деловой авиации это в любом случае пока самый быстрый самолет, а страсти после Concorde и осознание вреда, который сверхзвуковые самолеты могут нанести окружающей среде, пока не улеглись. К тому же в деловой авиации работают очень практичные люди, которые прекрасно знают, что трансатлантические перелеты на бизнес-джетах совершают единицы, и предпочитают оставить гонку за экономией часов на перелете из Лондона в Нью-Йорк регулярной авиации. Хотя, если проект Overture будет реализован, снова появится отдельный вид рейсов. Главное, что ни частной, ни регулярной авиации конкуренции он не составит. **YMAG**

НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА БОСФОР

Текст: **Анна Аникина**

Фото: **Raffles Istanbul**

Когда впервыеходишь в лобби отеля, невольно ловишь себя на мысли, что не можешь ни на чем сфокусироваться: столько цветов, текстур, орнаментов, форм, материалов, ароматов... И лишь потом осознаешь: это Стамбул, и именно здесь Восток встречается с Западом. И это отель с родословной Raffles, где роскошь возведена в высшую степень, а любая мелочь — будь то подушка, подсвечник, фигурка или картина — тут не просто так, и внимательно оглядевшись, обязательно разгадаешь послание дизайнеров. Такой отдых нам по вкусу. Остаемся.

Бродя по отелю как по музею, интересно считывать многочисленные отсылки к восточным традициям. Стамбул во все времена вдохновлял творческих людей, и в интерьерах Raffles Istanbul можно встретить работы турецких художников, скульптуры, коллажи, реди-мейд-объекты.



В брассери Росса можно заказать блюда практически любой кухни мира в течение всего дня



Raffles Istanbul
из созвездия
Raffles позволяет
по-новому
посмотреть на отдых
в Турции



Гости могут отдыхать как в светлых просторных помещениях, так и в собственном саду спа-комплекса

Raffles Istanbul — новый ориентир времени и новая яркая точка на карте древнего города. Современная архитектура, уникальное оформление номеров и общественных пространств, ежедневные гастрономические представления и... виды! На террасах высоких этажей, служащих смотровыми площадками, с бокалом Bosphorus Sling можно сидеть часами — за беседами с другом или погружившись в собственные мысли и наблюдая, как яхты снуют туда-сюда под мостом через Босфор, как на зеленые Принцевы острова из Бешикташа везет пассажиров паром...

Отель находится под одной крышей с ультрасовременным торговым центром Zorlu, и пройдя по крытой галерее, вы окажетесь в бутиках самых известных мировых брендов, гурманских ресторанах, на театрально-концертной площадке. Так что если вы приехали провести уик-энд, то в целях экономии времени ваш личный батлер посоветует, где побы-





Из окон люкса Bosphorus можно наблюдать, как просыпается и оживает огромный город



Новый взгляд на Босфор lifestyle Y

Доступ в Raffles Club открывает постояльцам дополнительные возможности персонализированного сервиса



вать, а заодно составит культурно-историческую программу прогулок по городу, опираясь на ваши интересы.

Гости, выбравшие проживание на последних этажах отеля, получают членство в Raffles Club — приватном лаунже с привилегиями вроде бесплатной поездки на лимузине, скидки на вертолетный трансфер из аэропорта с приземлением прямо на крышу отеля, организации круиза по Босфору.

И чем бы вы ни занимались в течение дня, закончить его непременно стоит в спа-центре с девятью процедурными кабинетами и люксами, крытым и открытым бассейнами, а также большим выбором саун, парных и хаммамов. Это один из самых масштабных комплексов в Стамбуле, и даже искушенные афродиты, рожденные из пены, восторженно рассказывают о чудесах, которые с ними здесь творят мастера. Чего стоит хотя бы Modern Hamman Experience — процедура, где для скраба используются соль, сахар, розовые лепестки и розовое масло!

Словно маяк, Raffles Istanbul возвышается над проливом, разделяющим Европу и Азию, и манит к себе путешественников, ищущих спокойствия и комфорта в лабиринте шумных стамбульских улиц. **YMAG**

РЕДКИЕ СОКРОВИЩА УРАЛЬСКИХ ГОР

Текст: **Игорь Рамазанов**

Фото: **Maxim Demidov**

Maxim Demidov — уральский ювелирный дом не только по месту рождения. Бренд, на протяжении вот уже более 20 лет устойчиво ассоциирующийся с эксклюзивной роскошью, создает выдающиеся произведения ювелирного искусства с драгоценными камнями, добываемыми в том числе и на Урале.

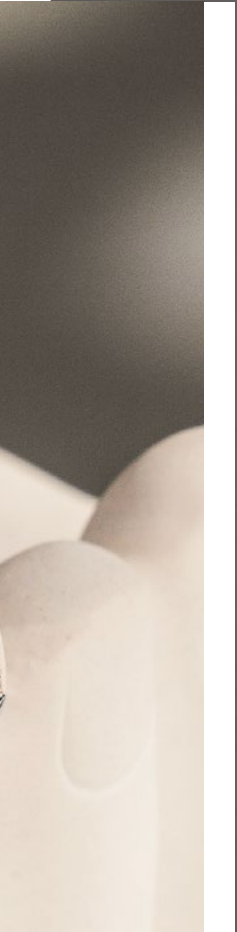


Кольцо «Сирень в снегу».
Аметист (Ватиха, Урал)
18,35 ст, бриллианты,
сапфиры, белое золото

Самоцветная полоса рядом с Екатеринбургом известна порядка 400 лет. Разнообразие хранившихся в недрах драгоценных камней всегда поражало воображение. Отсюда минералы привозили в Москву и Петербург для царских сокровищниц, а в XVIII веке о богатствах Урала заговорили и в Европе: русские самоцветы быстро стали символом престижа.

Благодаря стараниям основателя бренда Максима Демидова в коллекции Maxim Demidov, одной из крупнейших в России, украшения с уральскими драгоценными камнями, про которые в своих сказах писали Павел Петрович Бажов, Дмитрий Наркисович Мамин-Сибиряк, занимают особенное место. Такие названия, как малышевские изумруды, александриты наверняка знакомы читателям, а вот о фенакитах или аметистах с месторождения Ватиха многие, возможно, не слышали. Эти драгоценные камни пользуются невероятным спросом как в нашей стране, так и за рубежом.

Каждый уральский минерал прекрасен по-своему, но их объединяет одно: все они чрезвычайно редки и имеют высочайшую инвестиционную ценность. Расскажем о некоторых из них.



Кольцо «Дыхание мира».
Фенакит (Урал) 95,53 ct,
бриллианты, белое золото



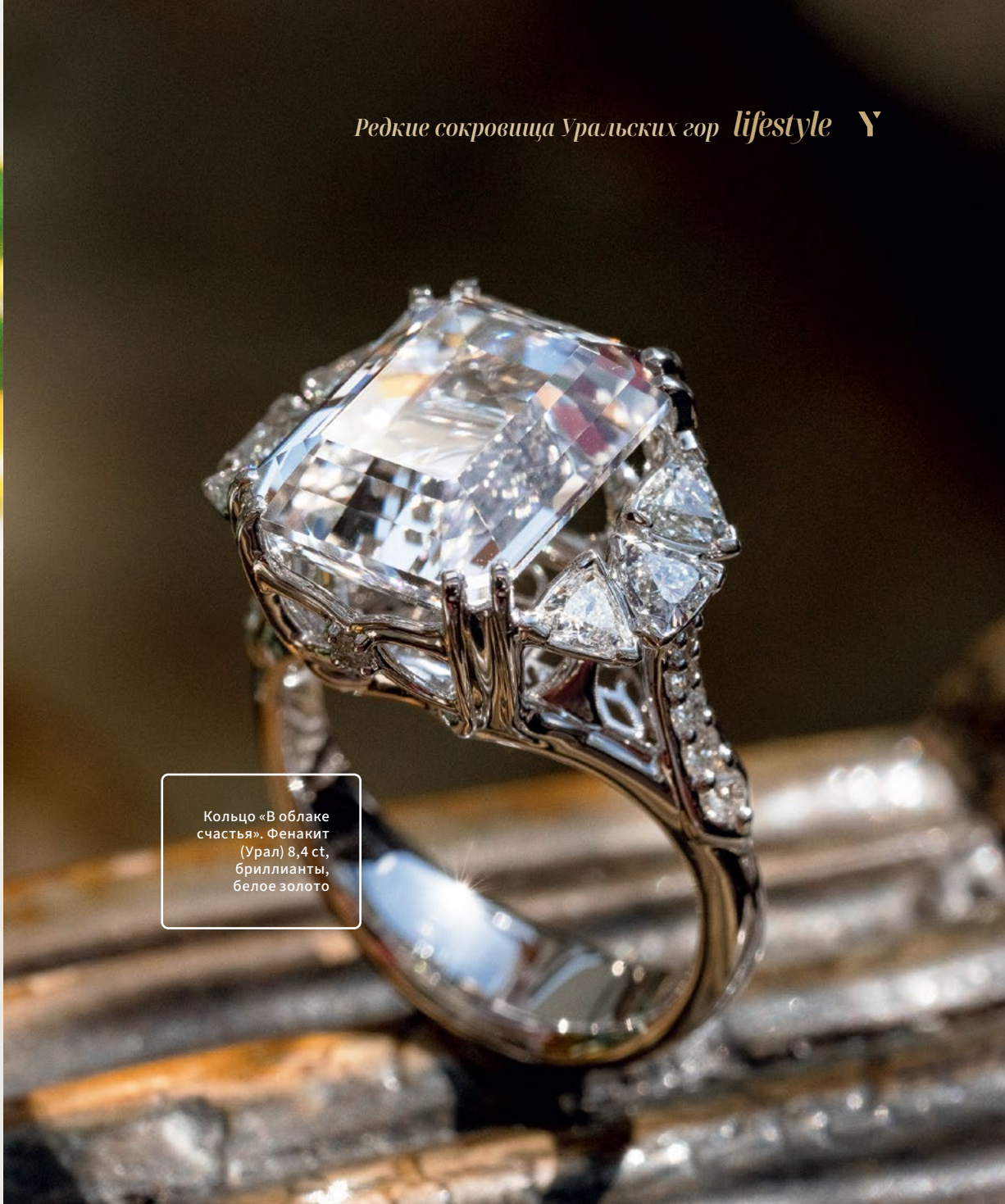
ИЗУМРУД

Само имя драгоценного камня, на каком бы языке его ни произносили, звучит как музыка... Испанское *esmeralda*, французское *émeraude*, немецкое *smaragd*, арабское *zummarud* — все это вариации одного названия и в переводе означают «зеленый камень».

Пик добычи уральских изумрудов приходится на конец позапрошлого века. Во всех драгоценностях со смарагдами, созданных в Европе на рубеже XIX и XX столетий, использованы самоцветы с Урала.

Сегодня украшения с уральскими изумрудами скорее исключение, потому что минерал этот добывается на единственном в России месторождении — в поселке Малышево. Тем выше ценность каждого изделия Maxim Demidov. Благодаря искусной обработке и облачению в платину и золото в этих зеленых камнях, кажется, отражается все прекрасное, что есть в мире.

Коллекционные украшения с уральскими изумрудами и бриллиантами в белом золоте



Кольцо «В облаке счастья». Фенакит (Урал) 8,4 ст, бриллианты, белое золото



ФЕНАКИТ

Этот редкий, дорогой и искренний в своей красоте минерал готов делиться своим совершенством и магической силой с той, кто сможет оценить его феноменальную прозрачность, открывающуюся в мерцании бриллиантов.

Фенакит — уникальное творение уральской природы. Его показатель преломления даже выше, чем у изумруда.

На мировом ювелирном рынке украшения с фенакитом немногочисленны, и встретить их, тем более в России, невероятно трудно. Те шедевры, что может представить ценителям ювелирный дом Maxim Demidov, содержат исключительные кристаллы, прозрачные, но обладающие каким-то эмоциональным цветом — цветом нежности, прохладной утренней росы, дрожащей на лепестках пастельной розы.



Кольца из эксклюзивной коллекции с уральскими александритами. На первых двух изображениях показан эффект смены цвета при различном освещении



АЛЕКСАНДРИТ

Этот минерал в природе встречается крайне редко, а качественные образцы высокой прозрачности и густых оттенков и вовсе уникальны. В мире всего несколько месторождений, но даже они не слишком щедры на драгоценный камень, обладающий сложной красотой, но прекрасным характером, который поможет своей обладательнице воплощать мечты в реальность.

Впечатляющий эффект смены цвета — от сине-зеленого при естественном освещении до пурпурно-красного при свете ламп — сделал его желанным для коллекционеров и ценителей красоты, как только он был обнаружен.

Неподдельное увлечение редким минералом, гармонично сочетающим в себе пламенность рубина и спокойствие изумруда, позволяет ювелирам дома Maxim Demidov создавать истинные шедевры.


АМЕТИСТ

Минералов фиолетового цвета не так много. С древних времен лиловые оттенки считались символом власти, мудрости и богатства. Когда-то только титулованные особы могли позволить себе облачиться в пурпурные наряды и надеть украшения с фиолетовыми камнями.

Уральские аметисты выделяются среди подобных минералов насыщенным цветом и феноменальной чистотой. Недаром даже богатейшие представители европейской знати стремились заполучить в свои коллекции именно драгоценные камни с Урала. Доподлинно известно, что в сокровищнице британских монархов хранятся ожерелье и тиара из уральских аметистов, а Папа Римский присылал в Россию специалистов, которые отбирали для него кристаллы, напоминающие изысканный бархат.

Только нашим самоцветам свойствен легкий александритовый эффект. Это делает аметисты с месторождения Ватиха куда более ценными, чем аналогичные образцы из Бразилии или Боливии.

Сейчас найти такой самоцвет — невероятная удача, поэтому невозможно не обратить внимание на единственную в своем роде коллекцию украшений с уральскими аметистами. Каждый ее элемент — это чудо, которое заставит трепетать сердце женщины — как от красоты камней, так и от количества комплиментов, ею полученных. **YMAG**



Кольцо «Долгожданный».
Аметист (Ватиха, Урал)
40,77 ст, бриллианты,
белое золото



ДУБАЙ: ДРУГАЯ ЖИЗНЬ

ФОТО: Unique Properties, OMNIYAT



Мечта любого судовладельца — яхта, пришвартованная прямо под окнами его дома



Дубай сегодня — один из важнейших финансовых, торговых и культурных центров в Персидском заливе. В последнее время Объединенные Арабские Эмираты все чаще фигурируют в социальных сетях у тех, кто выбрал эту страну для релокации, бизнеса или отдыха, и пора признать: благодаря Дубаю и другим эмиратам Ближний Восток становится нам еще ближе. Как и положено в цивилизованных странах, всячески способствуют этому власти, заинтересованные в развитии региона. Например, в апреле 2022 года был снижен минимальный размер инвестиций для получения Золотой резидентской визы (аналога ВНЖ), дающей ее владельцу и всей его семье право в течение 10 лет проживать на территории ОАЭ без необходимости регулярного выезда из страны. К плюсам также можно отнести великолепное авиасообщение со всем миром. Ну а для судовладельцев воплощением мечты станет возможность приобрести недвижимость с собственным причалом, ведь благодаря климату яхтенный

сезон здесь никогда не заканчивается.

С учетом всего вышесказанного на рынке недвижимости наблюдается колоссальное увеличение спроса. Мы попросили экспертов агентства Unique Properties, вот уже 15 лет специализирующегося на покупке и аренде жилой и коммерческой недвижимости в Дубае, сориентировать наших читателей,

в какие объекты сейчас стоит инвестировать и на что обратить особое внимание. Кажется невероятным, но в прошлом году апартаменты в Дубае покупали этажами! К примеру, на популярном острове Blue Waters целая башня была продана за три часа. Желаящие грамотно вложить свои средства стояли в очереди шесть часов, но спрос превысил предложение. Очевидно, что медлить не стоит.

Владельцам яхт однозначно нужно присмотреться к Mina Rashid — новому масштабному проекту с элитными прибрежными резиденциями, ресторанами, плавучими отелями и мариной на 454 швартовных места, в том числе для трех суперяхт длиной до 160 м. Учитывая плотную застройку береговой линии Дубая, эта локация, можно сказать, последняя возможность приобрести жилье с прямым выходом к собственному причалу. По словам директора по продажам Unique Properties Александра Григорьева, стоимость апартаментов здесь начинается от \$ 400 000, но стартовая цена на каждую последующую очередь строительства будет расти. Важно отметить, что спрос на готовые апартаменты в Дубае превышает предложение, так что вы легко сможете перепродать недвижимость с прибылью в среднем от 25%. При сдаче в аренду доходность составит от 8–13% годовых в стабильной долларовой валюте.

Любителям яхтинга, которые хотят жить в центре, рядом с небоскребом Бурдж-Халифа, подойдет популярный район Business Bay. Скажем, The Lana Residences, Dorchester Collection от девелопера OMNIYAT предлагает владельцам швартовные места у причалов, а управление резиденциями и общественными зонами тут осуществляет всемирно известная гостиничная сеть Dorchester Collection, имя которой говорит само за себя: инфраструктура и обслуживание — на высшем уровне.





По скромным подсчетам, годовое проживание в пятизвездочном отеле, в номере площадью 52 кв. м, обойдется минимум в \$ 602 739. Практически за те же деньги — \$ 612 000 — можно приобрести собственные апартаменты от лидирующего застройщика Emaar в проекте Seascare, с двумя спальнями и гостиной вдвое большей площади (122 кв. м), сохранив приватность и комфорт и получив Золотую визу на 10 лет для всей семьи. При этом первый платеж составит всего 10% — \$ 61 200, а рассрочка до конца строительства (3 года) — 0%. Плюс никакого налога на прибыль! И, что немало важно, в агентстве Unique Properties помогут решить вопрос перевода денежных средств из любой точки мира.

Внимание тех, кто привык быть окруженным роскошью и ценит уединение, заслуживают объекты недвижимости в престижном районе Palm Jumeirah. В их числе недавно открывшийся фантастический отель Atlantis The Royal и Ocean House от девелопера Ellington, предлагающие великолепные виды из окон в сочетании с высоким качеством постройки и сервиса.

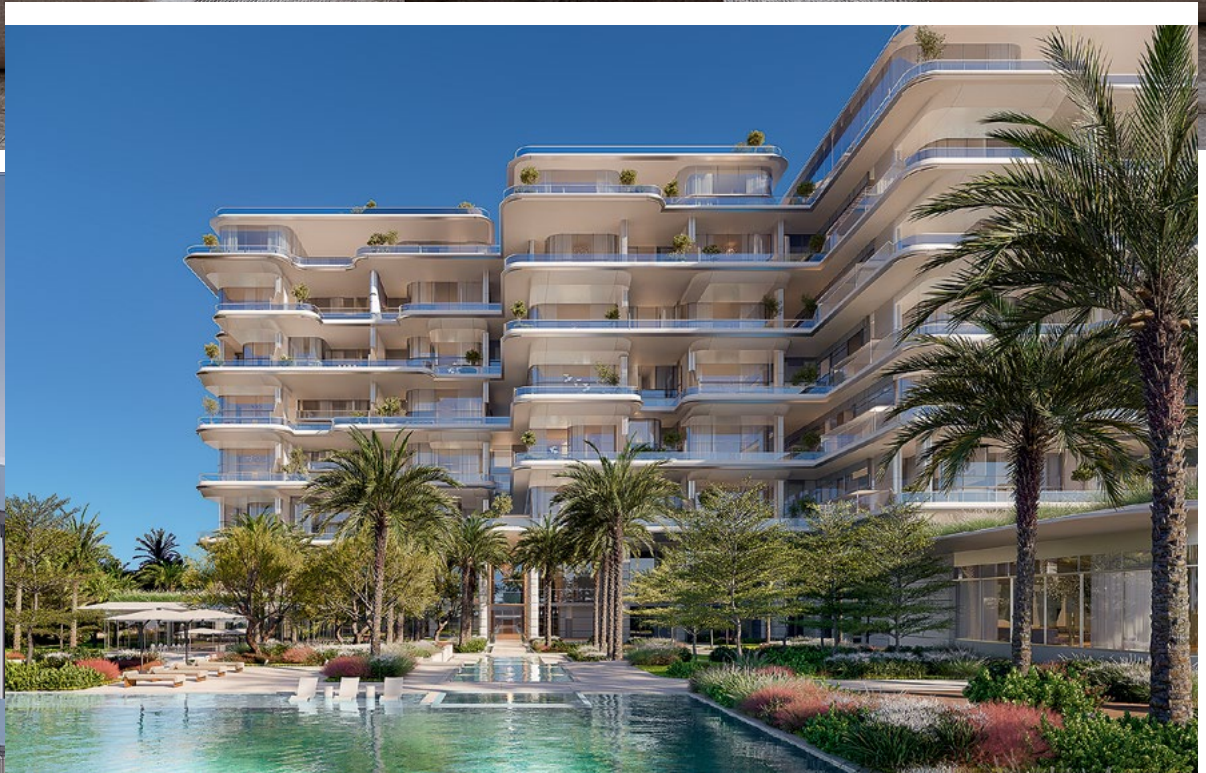
Абсолютно новый, ни на что не похожий амбициозный проект Ramhan Island будет представлять собой своеобразные Мальдивы в ОАЭ, и вы сможете жить на собственном острове. Проектом от застройщика Eagle Hills предусмотрено даже наличие вилл на воде.

Unique Properties работает на рынке с 2008 года, и за это время здесь помогли тысячам клиентов выбрать дом мечты в Дубае. В портфолио агентства привлекательные предложения под разный бюджет и с характеристиками, максимально отвечающими индивидуальным запросам. Компания также предоставляет эксклюзивный доступ к закрытым продажам ряда проектов. Клиентам не придется стоять в очереди и участвовать в каких-то сложных процессах, связанных с покупкой: специалисты агентства, опыт которых подтвержден многочисленными наградами от ведущих девелоперов ОАЭ, могут объективно оценить и район, и работу застройщика, и условия сделки. Здесь решат все проблемы, включая самую большую на сегодня — безопасный трансфер денежных средств в ОАЭ в условиях ограниченного функционала

Unique Properties поможет подобрать апартаменты в Дубае с великолепными видовыми характеристиками



Роскошь и приватность в резиденциях на острове Palm Jumeirah — для тех, кто выбирает самое лучшее



SWIFT-переводов. Для потенциальных инвесторов у компании имеется ряд закрытых предложений, где стоимость приобретения объекта от ведущих игроков рынка премиальной недвижимости, по всем прогнозам, покажет в ближайшие полтора года прирост минимум 30% годовых.

Словом, все говорит о том, что сейчас самое правильное время выгодно вложить средства в недвижимость в Дубае, связать свою жизнь с этой прекрасной ближневосточной страной, жить у воды и видеть из окон свою покачивающуюся на волнах яхту, обеспечить своим детям престижное международное образование. Неплохая перспектива, не так ли? **Y MAG**

МАШИНЫ ВРЕМЕНИ

Текст: **Алексей Кириллов**

Фото: **Алексей Кириллов, The Little Car Company,
The Ice, London Concours, Scipio**

Несколько лет назад во время яхтенной выставки в Дюссельдорфе мне удалось выгадать день, чтобы доехать до Ботропа, в прошлом шахтерского городка на северо-западе Германии, где находится тюнинговое ателье Brabus. Очень уж хотелось увидеть своими глазами, как немцы кастомизируют «Гелендевагены» и прочие модели Mercedes-Benz! Все это нам показали в деталях, но, признаться, больше всего меня заинтриговал цех № 4 под названием Brabus Classic. Там в условиях идеальной чистоты реставрируют классические и винтажные «Мерседесы» для последующей продажи. Как человека практичного, для которого автомобиль — прежде всего транспортное средство, тема олдтаймеров меня до этого интересовала постольку-поскольку. Да, любопытно посмотреть, потрогать, но не более. Однако после получаса, проведенного в четвертом цехе, мое отношение к ним изменилось.



The Little Car Company создала реплику Bugatti Baby II к 110-летию марки. В 1926 году Этторе Бугатти подарил своему младшему сыну на четвертый день рождения уменьшенную копию Bugatti Type 35, которую назвали Baby



Отреставрированные классические модели Mercedes-Benz в четвертом цехе тюнингового ателье Brabus ждут новых владельцев

В чем прелесть старинных вещей, в частности автомобилей? Универсального ответа на этот вопрос, пожалуй, нет. Каждый находит в них что-то свое, сугубо личное. Машина времени, на которой возвращаешься в молодость, или пример совершенного дизайна? Часть прошлого с интересной историей или уникальный предмет, который больше не повторить? Есть среди собирателей ретроавтомобилей и те, кто предпочитает не рефлексировать и рассматривает их исключительно как предмет для инвестиций. В общем, каждому свое. Главное, что поклонникам олдтаймеров несть числа.

Принято считать, что классическим автомобилем становится спустя 20 лет после выпуска. Винтажным — если произведен до 1930 года. Иногда выделяют еще категорию антикварных авто, выпущенных, например, до 1975 года. Рамки эти довольно условные, и существует множество исключений. Так, невыразительные модели из четвертого поколения Honda Civic даже после 30 лет с большой натяжкой считаются классикой, тогда как Dodge Viper или Ford GT сразу попадают в эту категорию, даже будучи современными автомобилями.

Олдтаймеры бывают на любой вкус и кошелек. Чтобы ощутить себя причастным к миру классических авто, совершенно не обязательно тратить десятки миллионов евро на подлинные редкости, выпущенные крошечными сериями. Прежде всего стоит прислушаться к себе и понять, какие именно машины вызывают тот самый мальчишеский восторг, который движет поклонниками и коллекционерами. Одни мечтают о спортивных итальянских болидах, другим ближе британская классика вроде той, на которой ездят герои сериала «Корона», третьи заглядываются на мощных «американцев»... Как бы то ни было, начать можно с малого.



Porsche 911 GT3 давно стала популярной и беспроблемной классикой, с которой часто начинают свой путь будущие коллекционеры

В последние годы рынок классических автомобилей заметно оживился, и в некоторых сегментах даже возник дефицит. Цены на определенные модели, например Jaguar XJ220 или Bugatti EB110, выросли на 15–30%, что связывают с демографической ситуацией: представители поколения X сейчас вошли в самый активный возраст коллекционирования. Высоким спросом пользуются модели вроде Porsche 911 с двигателем воздушного охлаждения выпуска 1997 года. Эта так называемая «аналоговая классика» наиболее интересна широкому кругу людей, поскольку относительно доступна и приобретать ее менее рискованно. В то же время спрос на авто первой половины XX века снижается. Нередко их берут именно под реставрационный проект, но доступность деталей и материалов для восстановления винтажных машин неуклонно снижается.

Причина инвестиционной привлекательности олдтаймеров проста: их очень легко покупать и продавать. В отличие от многомесячных сделок с недвижимостью, приобрести авто можно за день или два и так же быстро от него избавиться, если потребуется. Определять истинную стоимость олдтай-

меров довольно трудно, и, например, некоторые страховые компании используют оценочную систему из 20 различных критериев. Одним из популярных источников, отслеживающих и публикующих цены на классические автомобили, выступает британский Hagerty Price Guide.

Что нужно знать перед покупкой классического автомобиля? Во-первых, интуитивно можно решить, что чем меньше у него пробег, тем лучше. Это далеко не всегда так, ведь если машиной регулярно пользовались, хорошо за ней ухаживали и вовремя ремонтировали, то у нее устранены детские болячки, в ней больше замененных компонентов, и, скорее всего, она более надежна.

Во-вторых, редкость не всегда диктует высокую стоимость. Как и в нумизматике, цена тут во многом определяется состоянием вещи. Любопытно, что раньше люди стремились покупать идеально восстановленные олдтаймеры, однако потом предпочтения изменились. Теперь в цене хорошо сохранившиеся оригинальные машины, которые могут стоить дороже отреставрированных.



РЕДКИЕ КОЛЛЕКЦИОННЫЕ ОЛДАЙМЕРЫ

1937 Bugatti 57SC Atalante

выпущено 48 единиц

1962 Ferrari 250 GTO

выпущено 36 единиц

1957 Jaguar XKSS

выпущено 16 единиц

1948–1950 Aston Martin Sports DB1

выпущено 15 единиц

1904 Rolls-Royce 15 HP

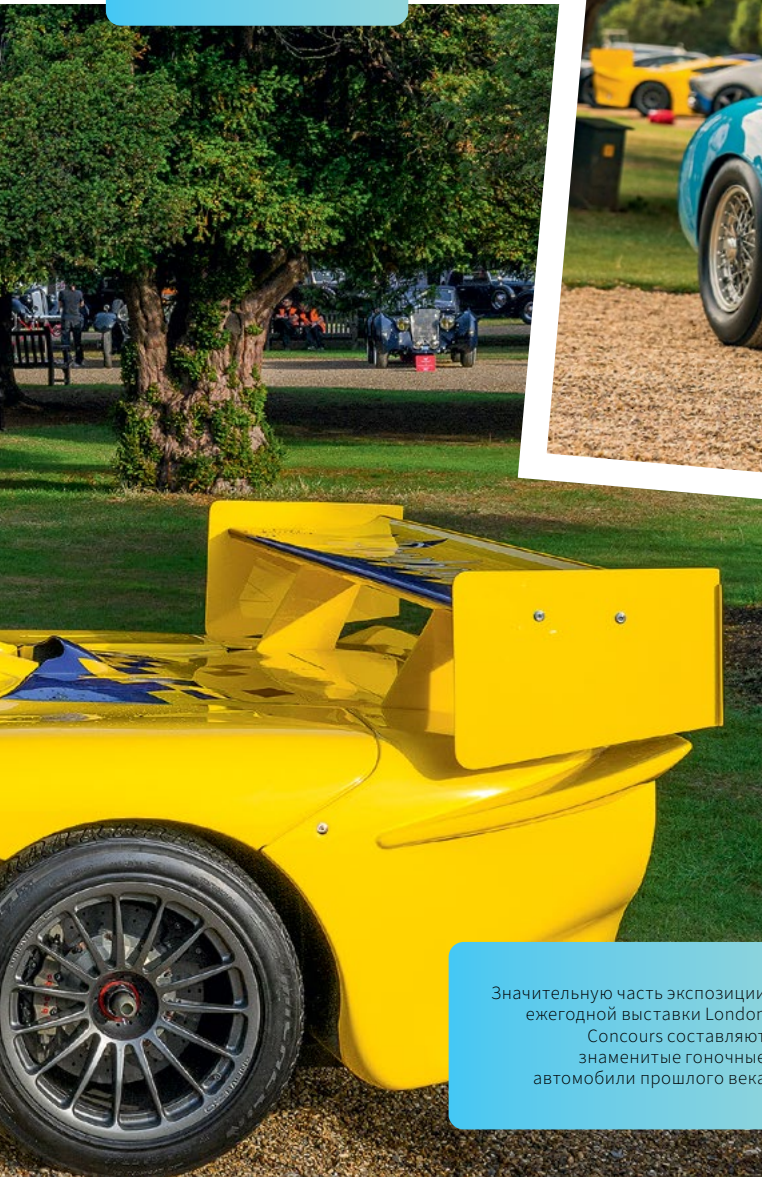
выпущено 6 единиц



Bentley с мотором 4,5 л известен тем, что победил в гонке «24 часа Ле-Мана» в 1929 году



Aston Martin DB4 GT Zagato (314 л.с.) выпускали с 1960 по 1963 год и построили всего 20 единиц



Значительную часть экспозиции ежегодной выставки London Concours составляют знаменитые гоночные автомобили прошлого века

Наконец, страховка. Она тоже далеко не всегда выше, чем на современные автомобили. При вычислении размера страховой премии учитывают комплекс факторов, в том числе и то, что классический автомобиль, как правило, не является основным транспортным средством. А в некоторых странах на это даже не обращают внимания. Так, мой знакомый в Германии ездит на простом Mercedes-Benz 190D (1985), платит за страховку столько же, сколько она стоит для современного автомобиля такого же класса, и не собирается его менять, хотя на одометре уже 475 000 км без капремонта. Почему? Дело в том, что немцы стараются сохранить автомобили с культурной ценностью, и по закону их владельцы могут получить регистрационные номера с буквой H (Historisch) в конце. Для этого нужно соблюсти несколько условий: с момента первой регистрации автомобиля должно пройти минимум 30 лет, он должен сохранить оригинальный вид и быть в хорошем состо-



Maserati 2000 Gran Turismo (1954–1957). Построено 60 единиц

Винтажные автомобили обладают своим неповторимым шармом



ВЫСТАВКИ И СОСТЯЗАНИЯ КЛАССИЧЕСКИХ АВТО

The Ice — необычное шоу на льду озера Санкт-Мориц (Швейцария)

Amelia Island Concours d'Elegance — одно из самых крупных мировых шоу (Флорида, США)

Phillip Island Classic — зрелищные гонки классических спортивных авто (Австралия)

Rétromobile — масштабная парижская павильонная выставка (Франция)

Techno-Classica Essen — крупная выставка-продажа олдтаймеров (Эссен, Германия)

Grand Prix de Monaco Historique — гонка на ретробидах по улицам Монте-Карло (Монако)

London Concours — смотр престижных олдтаймеров в сердце британской столицы (Лондон, Великобритания)

Concorso d'Eleganza Villa d'Este — выставка классических автомобилей на озере Комо (проходит с 1929 года)





На стоимость классических и винтажных автомобилей влияет не только их редкость, но и состояние

янии. Транспортный налог на любые исторические авто в Германии составляет всего € 190 в год (треть от полной ставки для 190D), и, что важно, им разрешено въезжать в зеленые зоны, которые есть в большинстве крупных городов и для которых требуется соответствующая наклейка на лобовом стекле.

Тем, кого привлекает внешность олдтаймеров, но не устраивают их технические характеристики, можно присмотреться к так называемым рестомодам — отреставрированным и модифицированным классическим автомобилям. Снаружи они не отличаются от оригинала, а вот начинка у них частично или полностью заменена на более современную. Чаще всего улучшают подвеску, ставят дисковые тормоза, усилитель руля и электронную систему зажигания. В результате автомобиль становится комфортабельнее и безопаснее.

Свежий тренд — электрификация олдтаймеров. Ряд компаний продает готовые наборы, которые включают в себя электромотор и адаптер для трансмиссии, батарею с контроллером, конвертером и зарядным устройством, тормоза с регенерацией энергии и дисплей для приборной панели. Например, подобный комплект для Porsche 911 (1965–1986) обойдется всего в \$ 12000 (без аккумуляторов). Однако нужно учитывать стоимость установки, так как для этого придется обращаться к специалистам. Впрочем, если позволяют средства, можно приобрести готовый винтажный автомобиль с электроприводом. Так, в ателье Lunaz предлагают отреставрированные и электрифицированные Rolls-Royce, Jaguar, Bentley и Aston Martin.

Типичный запас хода электрических классических авто в зависимости от емкости батарей составляет 120–240 км. В этом они неизбежно уступают современным электромобилям, которые изначально проектировали под электротягу. Как обычно, есть исключения: Rolls-Royce Phantom V (1961) от Lunaz может проехать порядка 500 км, но и цена на него начинается от £ 500000. Кстати, электрифицировать автомобили моложе 1996 года на порядок сложнее из-за электронных блоков управления (ECU), под которые нужно писать новые микропрограммы, и этим почти никто не занимается.

Удивительно, но есть место в мире олдтаймеров и новоделу. Один из самых необычных, на мой взгляд, примеров — Bugatti Baby II — уменьшенная электрическая реплика Bugatti Type 35 (1926). К 110-летию французской марки ее создала британская The Little Car Company, которая специализируется на «детских» классических авто. Baby II предлагают в стеклопластиковом, карбоновом или алюминиевом исполнении, а ее максимальная скорость при наличии Bugatti Speed Key составляет 70 км/ч.

Стоит ли покупать классический автомобиль только для того, чтобы чахнуть над ним в гараже? Нет и еще раз нет! Олдтаймеры любят простор, свободу и, конечно, восторженную публику. Такую красоту нужно выгуливать в свое удовольствие если не каждые выходные, то хотя бы раз в месяц. А если в коллекции их несколько, то жизнь вообще может превратиться в одну большую прогулку на машинах времени. **YMAG**

В ШИТЕРЕ — SO/

Текст: **Арина Вишневская**

Фото: **Ксения Борс**




Атмосфера лобби-бара MIXO позволяет раскрепоститься, а вечеринки SO/ Cocktail Nights оставляют приятное послевкусие



Весна — отличный повод посетить Санкт-Петербург и сделать обычный уик-энд чуточку длиннее. Пятизвездочный отель SO/ St. Petersburg, из окон которого открываются головокружительные виды на Исаакиевский собор и другие архитектурные шедевры, к 8 марта разработал для своих гостей специальный пакет на выходные дни, включающий проживание в двухместном номере (с кроватью king size либо двумя отдельными, в зависимости от того, кто составит вам компанию); завтраки в формате «шведский стол» в только что открывшемся, но уже покоришем сердца петербуржцев и ресторанных критиков итальянском ресторане Fresa's; посещение Urban Wellness Zone; подарок в виде праздничного убран-

ства номера, расслабляющей ванны и бутылки игристого с фруктами.

Кроме того, по четвергам в уютном лобби-баре MIXO проходят коктейльные вечеринки. При заказе легкого и освежающего коктейля Martini Fiero & Tonic с ванильными нотками вермута или сладкого ананасово-клубничного Love Is, по вкусу напоминающего любимую многими жевательную резинку, второй коктейль вы получаете в подарок. А вечер пятницы можно сделать особенным, посетив Friday Womens Nights. Представительниц прекрасного пола ждут бонус в виде второго бокала (или второй бутылки) шампанского Lanson любого сорта и, конечно, танцы под зажигательные диджей-сету. Приезжайте за настроением! **Y MAG**



Показ Jan-Jan Van
Essche проходил
под сводами
флорентийской
церкви Санта-
Мария-Новелла, где
начинается действие
«Декамерона»

МОДНОЕ НАЧАЛО

Текст: **Анна Давыдова**

Фото: **Jan-Jan Van Essche, Pitti Uomo, Prada, Saint Laurent, Dries Van Noten, Rahul Mishra, Schiaparelli, Yanina Couture**

В начале года в модной индустрии произошло много интересного, провокационного и даже скандального. Расскажем, чем запомнился первый модный месяц 2023 года.

PITTI UOMO

ФЛОРЕНЦИЯ, 10–13 ЯНВАРЯ

Для начала отправимся во Флоренцию, где сразу после новогодних праздников началась 103-я международная выставка мужской одежды Pitti Uomo. Она проводится больше полувека и стала фирменным знаком итальянской моды. Именно с Pitti Uomo начинается модный сезон: основные представители индустрии первым делом приезжают во Флоренцию, затем перемещаются на Неделю мужской моды в Милан, а потом — в Париж. За мужскими коллекциями наступает черед женских.

Видно, что проект вернул прежние силу и форму, утраченные за время пандемии. Сюда всегда стремятся за нетворкингом, которого не получишь в онлайн-формате, ведь Pitti Uomo больше про отношения и связи, чем про шоу. Хотя показы и светские мероприятия здесь тоже проходят, но это не только демонстрация одежды, но также и напоминание об историческом наследии Флоренции. Таким, к примеру, стало шоу бренда Jan-Jan Van Essche, устроенное в церкви Санта-Мария-Новелла, той самой, где начинается действие романа Боккаччо «Декамерон». Именно в ней во время чумы встречаются молодые люди и решаются уехать из Флоренции. Дизайнер из Антверпена Ян-Ян Ван Эссе, выпускник Королевской академии изящных искусств, стал свежим открытием Pitti Uomo. После показа о нем написали Сьюзи Менкес и другие fashion-обозреватели, так что к этому бренду стоит присмотреться.



Jan-Jan Van Essche — это не классические каноны портновского искусства, а свобода в каждом движении с ноткой восточной философии

НЕДЕЛЯ МУЖСКОЙ МОДЫ

МИЛАН, 13–17 ЯНВАРЯ

Переместимся на Неделю мужской моды в Милан. Здесь коллекции сезона осень-зима — 2023 показывали такие именитые «итальянцы», как Gucci, Prada, Armani, Etro, Fendi, Missoni, Brioni и другие.

Открыл живую программу бренд Gucci, который недавно сообщил об уходе Алессандро Миккеле с позиции креативного директора. Показ прошел под барабанный ритм и без особых сюрпризов. За исключением, пожалуй, того, что на поклон никто не вышел. Публика недолго терялась в догадках, кто теперь будет создавать коллекции Gucci: вскоре стало известно, что позицию креативного директора займет Сабато де Сарно из Valentino.

А вот в империи Armani на все поклоны, несмотря на возраст, продолжает выходить Джордžo Армани. Он в ответе за то, что создает, и не гоняется за трендами и нововведениями. Например, ни в одной его мужской линии мы не увидели юбок, что, признаться, сейчас очень необычно. Мужчина Armani пока обходится без юбки, предпочитая брюки-карго, но по вечерам позволяет себе бархатные пиджаки и блестящие жилеты.

Классического взгляда на мужчину придерживаются и другие итальянские марки, такие как Brioni и Brunello Cucinelli. Ничего ультрасовременного, только вечная классика и шепотка элегантности.

Конгломерату Prada Group удается прочно стоять на основах итальянской моды, обращая при этом взор в сторону более современной публики. Особенно в последние годы, когда в создании коллекций принимает участие Раф Симонс. Кстати, шоком в ушедшем году стала новость о закрытии его собственного бренда Raf Simons. Видимо, все силы теперь будут брошены в Prada. Предполагается, что Раф однажды полностью возьмет креативное руководство в свои руки. Пока же Миучча Прада и Раф Симонс создают коллекции в тандеме.

Для мужского шоу Prada выбрали свою же площадку Fondazione Prada. Обычно здесь проводятся выставки



Мужчина по версии Prada носит сумку с термосом, массивные ботинки, накладные воротники, расстегнутые кардиганы, а поверх накидывает пиджак оверсайз



современного искусства, но последний показ смотрелся в этих бетонных стенах очень органично. Все было похоже на архитектурный перформанс: потолок медленно то поднимался, то опускался, превращая пространство из интимного в грандиозное и позволяя гостям посмотреть на одежду под разным освещением. Взглянем же на мужчину по версии Prada: в его руках сумка с термосом, рубашкам он предпочитает разноцветные острые воротники и расстегнутые кардиганы, обнажающие торс, иногда может накинуть пиджак оверсайз. Кстати, оголенный мужской торс: будь то укороченные топы, открытые плечи (Fendi) или открытый живот, как у Prada, — это явный тренд сезона.

Однако наряду с оголением и укорачиванием заметна тенденция и удлинять.

Однозначно вещью сезона стоит назвать мужское пальто в пол (самые разные вариации были показаны как в Милане, так и в Париже). Это то, на что стоит обратить внимание, чтобы следующей осенью выглядеть стильно и оставаться в тепле.

Еще запомнились в Милане огромный текстильный склад Etro как декорация шоу, красивая многослойность и образы в одном ярком цвете у Zegna, модели с рулонами ткани и подушками в руках, ну и, конечно, мюли-лягушки на показе JW Anderson. Да-да, лягушки! Самая модная и цитируемая вещь мужского сезона! Тогда еще никто не подозревал, что мир моды вскоре окажется будто в программе «В мире животных». Куда приведет заигрывание с анималистикой, увидим на примере Недели высокой моды.

НЕДЕЛЯ МУЖСКОЙ МОДЫ

ПАРИЖ, 17–22 ЯНВАРЯ

Но перед яркими вспышками кутюрных шоу в Париже всегда показывают мужские коллекции, поэтому из Милана модное сообщество плавно перетекает в столицу Франции. В этом году Неделя мужской моды насчитывала больше 70 брендов.

Фаворитом мужских дефиле который год становится Saint Laurent: выбор локации, музыки, кастинг моделей и Шарлотта Генсбур за роялем в финале сделали свое дело. И если в 1960–70-х Ив Сен-Лоран заимствовал мужское и отдавал это женщинам, то Энтони Ваккарелло в 2020-х делает ровно наоборот. Как и у Ива, у него получается роскошно и элегантно.

Еще один всегда ожидаемый показ в Париже — Dries Van Noten. В очередной раз Дрису Ван Нотену удалось в одной коллекции смешать свои интересы: садоводство и реив-культуру. Публика

увидела красивые цветочные принты, интересную графику, яркие психоделические цвета и необычные комбинации предметов гардероба.

Восточный взгляд на мужскую моду показали Yohji Yamamoto, Comme des Garçons, Junya Watanabe и Issey Miyake. Этот взгляд всегда более авангардный, с нотками восточной культуры и при этом очень технологичный. Если планируете путешествие в Азию, то изучите предложения этих брендов.

Мужскую коллекцию в Париже представил и Louis Vuitton — дом, который пока так и не назвал своего преемника после смерти Вирджила Абло в 2021 году. Поэтому представленная линейка была создана в сотрудничестве с Колмом Диланом, художником и дизайнером, более известным под брендом KidSuper. Вполне ожидаемо все отсылки шли к миру детства.

Историю о мастерстве рассказал дом Hermes. Дизайном мужской одежды здесь вот уже 35 лет занимается Вероник Нишанян. Сложно представить, что ей скоро семьдесят, ведь вещи, которые она создает, кажутся более современными, чем у большинства ее молодых коллег. Ее образы излучают то самое качество, о котором не кричат в соцсетях, а идут и покупают.

Динамичную и взрывную коллекцию показал Джон Гальяно для Maison Margiela. На этот раз без театральных постановок, но зритель от этого не проиграл. Неоспоримый факт: так сложно стилизовать умеет лишь Гальяно. К тому же в этой коллекции многие заметили оммаж Вивьен Вествуд, королеве панка, которая ушла из жизни под конец года, что стало большой утратой для культуры в целом.



Энтони Ваккарелло для Saint Laurent создает образ мужчины, который и в повседневной жизни выглядит роскошно и элегантно



Динамичной и яркой за счет стилизации смотрелась по сравнению с другими коллекция Джона Гальяно для Maison Margiela



Dries Van Noten предлагает сочетать brutальные брюки-карго с цветочными принтами

НЕДЕЛЯ ВЫСОКОЙ МОДЫ

ПАРИЖ, 23–26 ЯНВАРЯ

Все началось со скандала, который тут же попал во все соцсети и обзоры модных изданий. Бренд Schiaparelli отличается креативностью — она заложена в его ДНК. Находки Дэниела Роузберри всегда вызывали бурю восторгов как представитель СМИ, так и поклонников марки. Но в этот раз бренд чуть не «сошел с пробега» из-за трех представленных образов. Зал замер, когда на подиум вышли Шалом Харлоу в платье с реалистичным оскалом снежного барса, Ирина Шейк с огромной головой льва на плече и Наоми Кэмпбелл в черном пальто с волчицей. Вообще-то животные были отсылкой к «Божественной комедии» Данте, но на деле выглядели как мечта таксидермиста. Эта реалистичность и вызвала столь острую реакцию публики. Не спасло даже видео о процессе создания искусственных голов, которое бренд выложил после показа: зоозащитники продолжали возмущаться и называть все это пропагандой насилия над животными. Скандал утих после вмешательства РЕТА и снятия с Роузберри всех претензий.

В любом случае, успех коллекции очевиден, и вряд ли найдется человек, не видевший мемов на эту тему. Возможно, это и отвлекло от других интересных образов, но точно повысило узнаваемость марки.

В этом кутюрном сезоне темы фауны коснулись не только Schiaparelli. Chanel, например, привлекли художника Ксавье Вейлана, создавшего огромные деревянные фигуры зверей, которые перемещали по подиуму, а внутри них перевозили модели. Скульптуры стали отсылкой к статуям мифических животных из квартиры самой Габриэль Шанель. Помимо зверей на подиуме, были животные и на одежде — в виде вышивок корги или оленьих рогов.

Кутюрье из Индии Rahul Mishra в своей коллекции обратился к теме космоса, но тоже с упором на флору и фауну. Работа вышивального цеха Rahul Mishra поражает воображение: это то, что выделяет бренд и делает его по-настоящему кутюрным.

Продолжая тему животных, стоит отметить и кутюрный показ ливанского бренда Georges Hobeika. Там были и вышивки в виде единорогов, и даже щенки на руках модели.

Из российских домов высокой моды стоически держится только Yanina Couture, презентуя коллекции одна ярче другой. В этот раз вдохновение бренд нашел в красных маках, символе красоты и очарования. Но даже здесь присутствует аксессуар в виде змеи, обвивающей шею.



Сплесь усыпанные вышивками наряды Rahul Mishra рассказывали истории о космосе и всех живых существах



Бренд Schiaparelli
скандально открыл
Неделю высокой моды,
показав коллекцию-
посвящение кругам
ада из «Божественной
комедии» Данте




Зал замер, когда
на подиум вышла
Шалом Харлоу
в платье Schiaparelli
с оскалом снежного
барса



Российский бренд Yanina Couture
не показывает коллекции
в официальном расписании,
но продолжает их создавать
и презентовать в Париже

Ясно одно: обращение к анималистике набирает обороты не только на принтах, но и в рекламных кампаниях, декорациях, подборке аксессуаров. Посмотрим, какие идеи и находки принесут февральские показы, ведь этот модный месяц обычно не менее насыщенный: Недели моды в Копенгагене, Нью-Йорке и Лондоне, а потом вновь Париж. Держим руку на пульсе. **YMAG**



Матрас Majesty —
флагман коллекции.
Он обеспечивает
максимальный
ортопедический
эффект, а ткань чехла
с добавлением шерсти
мериноса усиливает
приятные ощущения

ПЕРЕХОДИМ, В СПЯЩИЙ РЕЖИМ



Текст: Анна Аникина

Фото: Togas

Сон — естественное физиологическое состояние любого человека, играющее важную роль в процессах восстановления физической и умственной энергии. А вот качество сна зависит от многих факторов: возраста, показателей здоровья, распорядка дня, режима питания и, конечно, от того, на чем мы спим. Сегодня даже в отелях высокого класса при заселении предлагают изучить меню матрасов и подушек и подобрать наиболее подходящие для них «фасоны». Что уж говорить о собственной спальне, где человек проводит самые прекрасные часы своего отдыха. Тут к выбору нужно подходить особенно тщательно, и лучше довериться специалистам.

В Доме текстиля Togas разработали Систему сна Togas Innovations, чтобы мы не бегали по магазинам, подбирая кровать к интерьеру, матрас к кровати, белье к подушкам и одеялам и т. д., а сэкономленное время могли потра-

тить... да хотя бы на сладкий сон. В коллекции Togas 11 моделей дизайнерских кроватей — от неоклассики линейки Renaissance и стильной геометрии Avantgarde до современных урбанистических кроватей серии Modernity. Все они опционально могут оснащаться надежным, легким и бесшумным подъемным механизмом, каждую можно заказать с требуемой конфигурацией и размером основания, а также выбрать высоту изголовья и обивку, подходящую по стилю к вашему интерьеру.

Новая продуктовая линейка Togas — это анатомические матрасы Majesty, Legacy и Harmony, которые «подстраиваются» под изгибы тела и реагируют на любое движение спящего человека, обеспечивая полное расслабление и помогая мышцам восстановиться. Их разработкой бюро Togas Innovations занималось совместно с ведущими экспертами из Баварии и Бельгии. Мультизональный пружинный блок T-Spring MZ

из высокоуглеродистой стали поддерживает тело спящего человека в естественном, комфортном положении. В прослойках матрасов используются льняные и конопляные волокна Helin® Eco layers вместо излишне жестких кокосовых, а чехол сшит из инновационного материала Sensotex® Basecore.

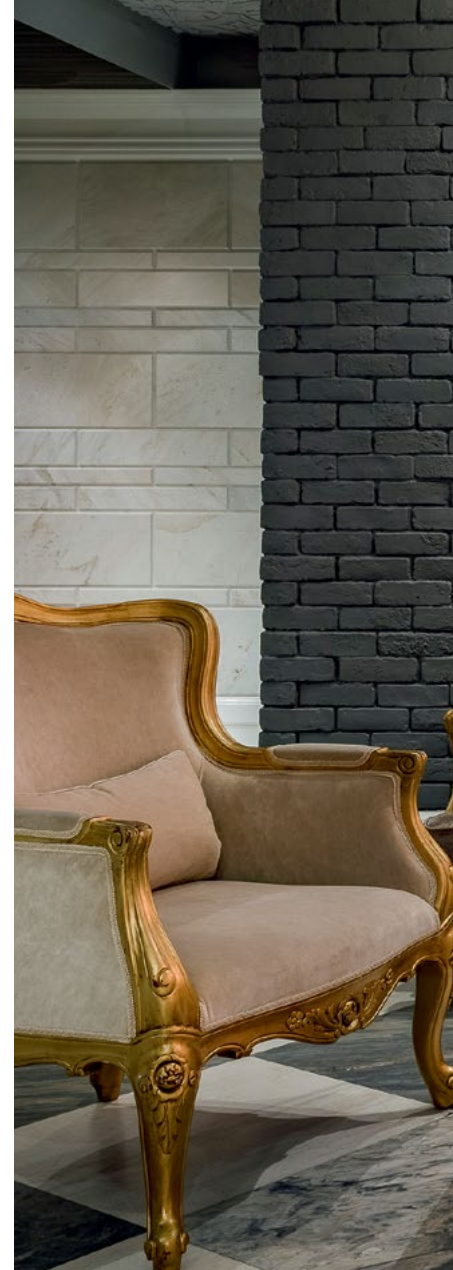
Кроме того, в Систему сна Togas Innovations входят наматрасники, а также подушки и одеяла с разными наполнителями: невесомым пухом, нежным гипоаллергенным шелком, шерстью, инновационными материалами Sensotex и Climafiber. Правильно подобранная подушка поддержит голову и снимет напряжение с шеи и плеч, а одеяло сохранит идеальный микроклимат на протяжении всей ночи.

Все мы спим по-разному, но у Togas Innovations найдется решение для каждого человека, вне зависимости от роста, веса, любимого положения во сне и эстетических предпочтений. **YMAG**

ИТАЛИЯ СВИДОМ НА НОВЫЙ АРБАТ

Текст: Арина Вишневская

Фото: OVO





Фирменный яркий орнамент в оформлении интерьера OVO делает ресторан безошибочно узнаваемым на фотографиях гостей

В пятизвездочном Lotte Hotel Moscow несколько ресторанов. Отель принадлежит южнокорейской сети Lotte Hotels & Resorts, и, конечно, москвичи и постоянные гости столицы знают и любят его как место, где можно отведать лучшие в городе блюда азиатской кухни. Однако и европейские кулинарные традиции здесь не остались без внимания. Запад в Lotte Hotel Moscow представляет OVO, отмеченный гидом Michelin и входящий в список 45 лучших ресторанов Москвы. Международный успех пришел к заведению благодаря стараниям шеф-повара Дениса Степанова, за плечами которого опыт работы со звездами высокой кухни из Франции и Италии.

Сюда любят приходиться те, кто ценит качественные продукты, сочетание традиционных и ультрасовременных кулинарных техник и нетривиальную подачу. В обширном меню как проверенные временем итальянские хиты, так и нетипичные для московской ресторанной сцены региональные блюда, а кроме того, богатая десертная карта, включающая 10 видов домашнего джелато. Позаботились в OVO и о тех, кто не употребляет продукты с содержанием глютена и лактозы, а также

о вегетарианцах и приверженцах здорового образа жизни (напротив каждой позиции указано количество калорий).

В феврале команда Дениса Степанова представила обновленное меню, включающее 20 новых блюд, дополнивших такие бестселлеры, как тальолини с осетровой икрой и лингвини с креветками. Среди новинок — ньокки с осьминогом, фрегола с морским гребешком под соусом на основе просекко, ризотто с морепродуктами и томатный суп «Чоппино», а также много блюд на гриле: филе-миньон, каре ягненка, лосось, дорадо, морепродукты. Особого внимания заслуживает раздел с антипасты.

В числе неоспоримых достоинств ресторана OVO — виды на Новинский бульвар и Новый Арбат. За настроение гостей отвечают живая музыка и стильный интерьер, днем переносщий на солнечную Сицилию, а в мерцании свечей — на туманное побережье Комо.

За столиком в центре зала или у окна, на мягких полукруглых диванах или в одной из частных комнат можно провести деловой ланч, романтический ужин, семейное торжество или дружескую встречу. **YMAG**

PRINCESS S62: ВСТРЕЧА НА ПОДИУМЕ

Выставочный флот британской верфи Princess Yachts на boot Düsseldorf 2023 внушал уважение: Princess V40, -F45, -F65, -X80, -Y85, -S62 и -S72. О последней яхте, мировая премьера которой прошла на выставке, я писал в Y Magazine № 1 (3)/2023. Наверное, подготавливая экспозицию, кто-то в Princess Yachts подумывал с беспокойством: не потеряется ли Princess S62, уже знакомая публике, на фоне старшей, да еще дебютной модели? Зря тревожились: Princess S62 вызвала не меньший интерес у посетителей не только в сравнении с S72, но и по отношению к остальным яхтам на выставочном подиуме.

Текст: **Петр Шестаков**

Фото: **Princess Yachts**

СНАРУЖИ ВСЁ КАК НАДО

Актуальное семейство S Class — модели Princess с усеченной открытой верхней палубой (тип Sportbridge) — включает четверку с флагманом Princess S78 и младшей Princess S62. Вообще-то яхты с цифровым индексом «62» обосновались в линейках Princess довольно давно; Princess S62 впервые показали широкой публике в 2020 году, но и позднее в проект вносили усовершенствования. В итоге в Дюссельдорфе вы могли видеть яхту, очень похожую на остальные из семейства S Class, что совершенно логично: все их проектировали дизайнеры итальянской студии Pininfarina и Princess Design Studio. Как любят писать маркетологи и яхтенная пресса, «прослеживается общая ДНК», хотя в сфере индустриального дизайна генетика проявляется разве что в семьях дизайнеров. Но безусловная схожесть есть — в ключевых линиях динамичного силуэта, в пропорциях корпуса и надстройки, в геометрии остекления корпуса, напоминающей острый филейный нож, и невысокой радарной арке...



⚓ И на ходу, и на якорной стоянке эта яхта выглядит внушительной, элегантной, сулящей большие возможности относительно комфорта на борту





Длина
19,17 м

Ширина
4,87 м

Осадка
1,46 м

Водоизмещение
27,2 т

Запас топлива
3250 л

Запас воды
603 л

Мощность
2 × 1200 л.с.

Каюты
3 + 1 (экипаж)

Пространство спортивного флайбриджа (от него пошло название типа) вместило в себя рулевую консоль с двумя регулируемыми креслами (правый борт), диванчик рядом (трансформируется в «солярий»), ветбар с грилем и большой диван со складным столом вдоль транца. Хорошо, что не предлагается хардтоп над этой открытой палубой: на мой взгляд, он «съел» бы изрядную долю спортивности облика. А для защиты от солнца или дождя есть легкий бимини (устанавливается вручную или с помощью электропривода).

Компоновка самоосушаемого, покрытого тиком кокпита кажется до боли знакомой: трап на флайбридж, диван на транце, лежак-«солярий» за ним и тиковый стол впереди... Но, как говорится, есть нюансы! Под сиденьем дивана люк,

открыв который, можно попасть в каюту экипажа. В «крыле» надстройки по правому борту скрыт толковый пост управления швартовкой, а под «солярием» обнаруживается гараж для тендера (3,3 м). Для его спуска на воду предусмотрена лебедка, и поможет транцевая платформа (грузоподъемность 450 кг), которая опускается/поднимается приводом на электрогидравлике.

На фордеке тоже привычный «пейзаж»: диван перед лобовым стеклом, большой лежак для загорания, проход между ними. Но это если не всматриваться в детали: ловко встроенные рундуки для швартовов и кранцев, мощное якорное устройство со шпилем и системой обмыва якоря, удобные регулируемые подголовники «солярия».

ПРИЯТНЫЕ МОМЕНТЫ

Вернемся в кокпит. Дизайнеры применили очень популярное решение — использовали камбуз на левом борту в кормовой части салона как связующий элемент салона и кокпита. Поднимаешь к подволоку окно над барной стойкой (она выходит в кокпит), сдвигаешь стеклянные дверные секции к правому борту — и салон с кокпитом сливаются воедино; все закрываешь — и салон становится замкнутым пространством. Скажете, не ново, видели? Да, видели, и не раз. Потому что удобно, не требуется отдельный ветбар в кокпит, все под рукой для обслуживания тех, кто внутри и снаружи, и при богатом оборудовании камбуза это вообще не проблема (чего стоят хотя бы здоровенный холодильник-морозильник на 270 л и посудомойка).

Салон в целом не удивил, но и не разочаровал. Не удивил, опять-таки, по причине знакомой компоновки: динетта (угловой диван + стол) на правом борту, рядом с камбузом; большой диван на левом борту и тумба со всплывающим ТВ-экраном диагональю 50" напротив (зона гостиной); пост управления перед ней. А вот порадовал множеством приятных моментов. Прежде всего, объемом помещения и освещенностью через большие окна, классной рулевой консолью с двумя удобными креслами, двумя МФД Raymarine 16" с GPS/картплоттером и цветным дисплеем 9" на приборной панели (там отображаются параметры состояния двигателей и еще много чего критически важного). ГРЩ (главный распределительный щит): несмотря на казенное название, эта вполне себе изящная панель аккуратно вписалась в бортовину рулевой консоли при спуске вниз, к каютам. А еще надежные фиксаторы камбузного оборудования, бокалы с логотипом Princess под тумбой ТВ...



В интерьере салона обращают на себя внимание большая площадь остекления, камбуз с барной стойкой, раскладывающийся обеденный стол и ковровое покрытие пайла



Кроме новейшей навигационной электроники и современных средств управления, здесь есть электрогидравлическое усиление штурвала

С разрешения сотрудника компании, уже готового дать комментарии, нажимаю клавишу на рулевой консоли — и с правого борта опускается стекло-«форточка». Нажимаю вторую клавишу — и... «тихо приводом шурша, едет крыша не спеша»: сдвигается верхний люк с тремя стеклянными вставками над постом управления. Такой люк — одна из особенностей типа Sportbridge.

В отличие от Princess S72, в этом салоне нет двери с пантографом для выхода на палубу и отдельного трапа в мастер-каюту — размеры не позволяют. Но на компоновке и оформлении кают это не отразилось. Их три: «мастер» на миделе с большой кроватью, диванчиком у борта и туалетным столиком; VIP-каюта в носу и гостевая на правом борту. А ванных комнат две: в «мастере» и общая для остальных кают; в обеих душ выгорожен. В каютах открывающиеся иллюминаторы в окнах, шкафы, а отдельные койки в гостевой каюте можно соединить. (Про одноместную каюту шкипера-матроса в корме я уже говорил; вместо нее можно заказать кладовую.)

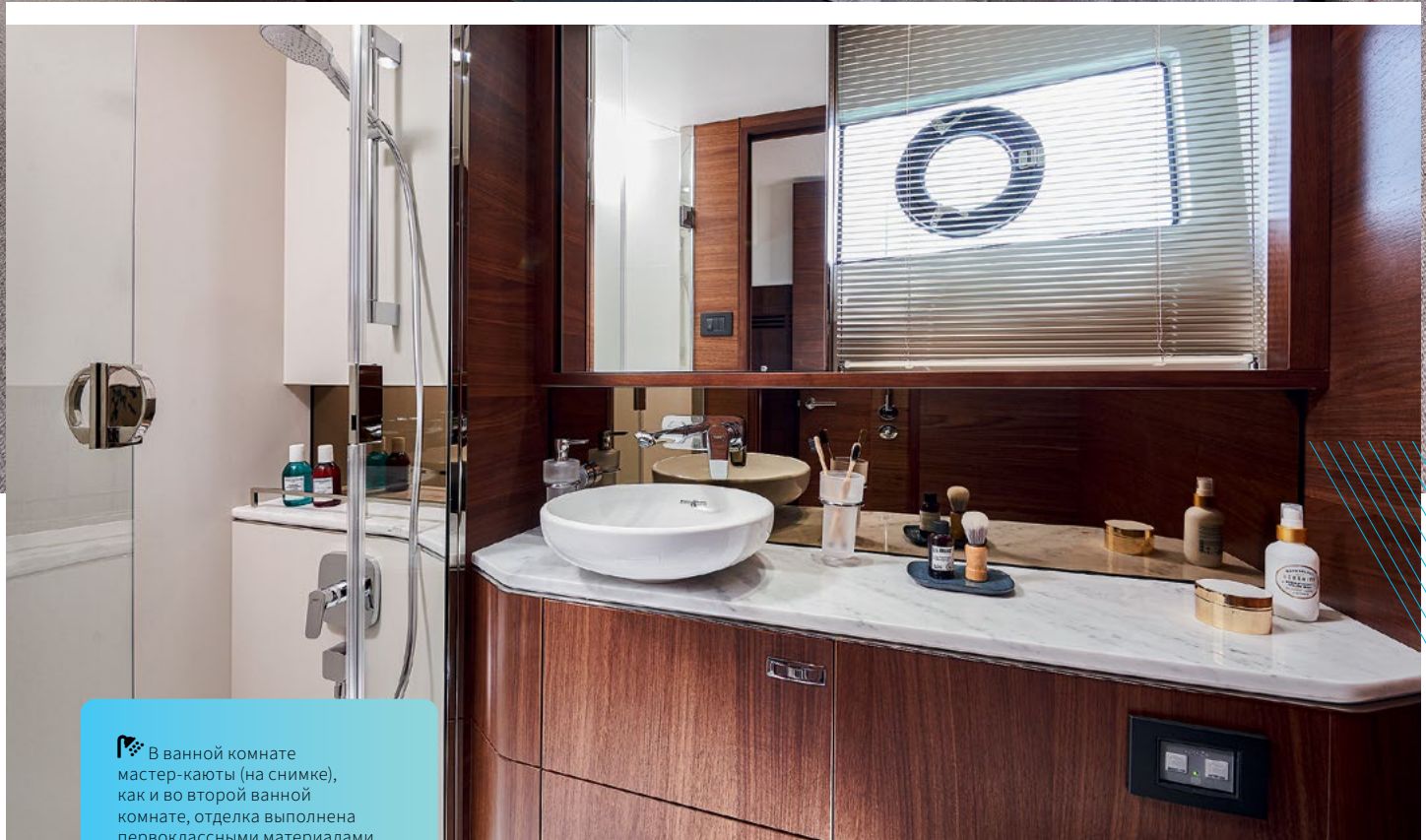
Если спросите о стилистике интерьера в целом, скажу так: чистые линии, спокойные тона, приятная отделка из натуральных материалов. В стандарте дуб Альба или Ровере под сатинированным лаком, опции — серебристый дуб или древесина ореха, тоже с атласным покрытием или под гляцевым лаком. Вроде бы все просто, но видишь приятные дизайнерские акценты: форму мягкой мебели, прошитые вручную сиденья у рулевой консоли, контрастные детали, расположение светильников, ковровые покрытия, рисунок паркетных планок...



Этот большой диван с кофейным столиком — приятное место, чтобы посидеть с друзьями и бокалом чего-либо



Интерьер мастер-каюты на миделе. Слева виден «комод», в среднем ящике которого спрятано зеркало с механизмом подъема



В ванной комнате мастер-каюты (на снимке), как и во второй ванной комнате, отделка выполнена первоклассными материалами

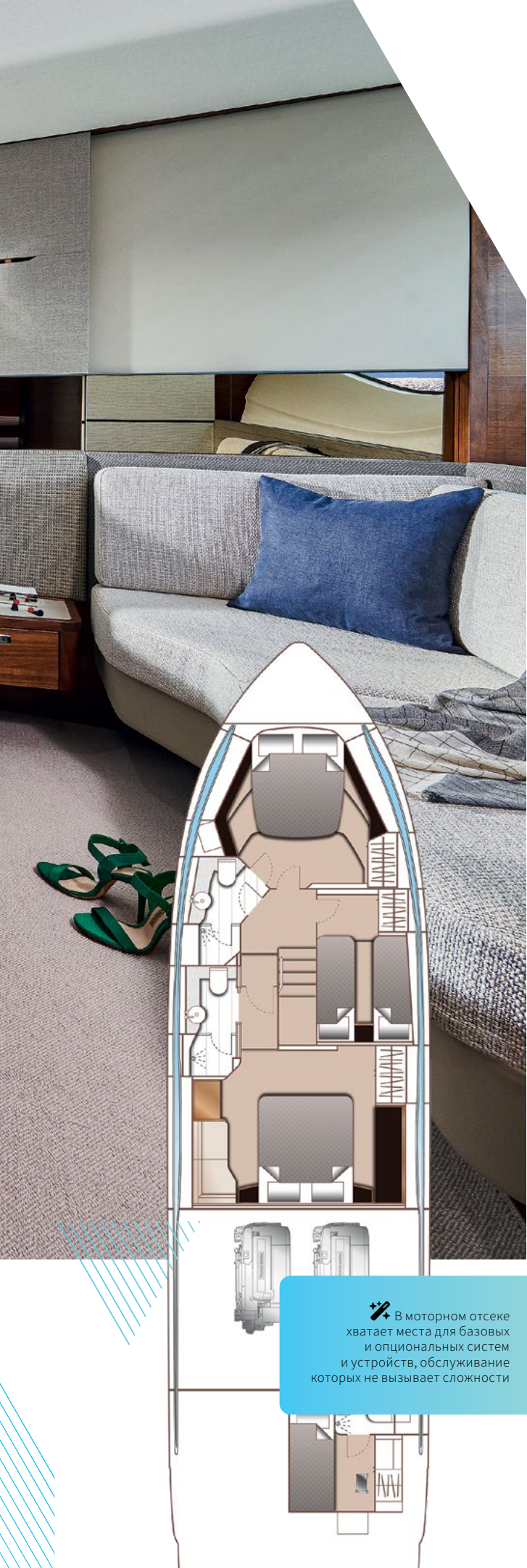
И О ТЕХНИКЕ

Как я писал не раз, высокая скорость — одна из ключевых характеристик всех моторных яхт Princess, и хочется понять, за счет чего она достигается здесь. Основных путей несколько: оптимизация обводов, снижение веса конструкции и увеличение мощности. Что касается обводов корпуса, то при модернизации модели Бернард Олесински, который работает с Princess Yachts скоро уже полвека, сделал неожиданный ход. На выставке корпус в корме ниже ватерлинии не увидеть: он «утоплен» в подиум. Но известно, что для Princess S62 Олесински предложил обводы с уменьшенной килеватостью на транце. Идея понятна: увеличить подъемную силу в корме, оптимизировать посадку, добиться снижения сопротивления и скорости глиссирования вместе с повышением максимальной скорости. За ударные нагрузки при ходе по волнам можно не беспокоиться: при водоизмещении 27 т корпус продавит волны. Кстати, водоизмещение обновленной модели стало меньше на 2–3 т (порожнем): формовка стеклопластика по технологии вакуумной инфузии позволяет экономить вес и материалы без ущерба прочности.

Теперь о мощности. Прежде для Princess S62 предлагались несколько вариантов моторной установки на гребных валах: с двумя Volvo Penta D13 (900 л.с.), Caterpillar 12.9 (1000 л.с.) или MAN V8-1200 (1200 л.с.). Теперь осталась только пара MAN, с которыми максимальная скорость достигает 38 узлов (прежде назывались 34–36 узлов). Цифры дальности плавания верфь не публикует, но оценочный расчет показывает, что на полном ходу (2300 об/мин) она превысит 250 миль; примерно тот же результат получаем на крейсерской скорости 25 узлов (ок. 1800 об/мин). О мореходности Princess S62 судить еще сложнее: британцы и прежде, будучи в Евросоюзе, не всегда указывали разрешенную категорию плавания по RCD, чего уж ожидать теперь, после выхода (Brexit)! Но, ориентируясь на те модели Princess, что мне довелось тестировать, смею надеяться, что и с мореходностью у S62 все в порядке.

Несколько слов о судовом оборудовании. Проектом предусмотрены гироскопический стабилизатор качки Seakeeper NG9, дизель-генератор на 11/21,5 кВт, носовая подрулька с моментом 13 Н·м, транцевые плиты, шесть аварийных электрических трюмных помп (помимо ручных), спутниковая ТВ-антенна, швартовные лебедки в корме и лебедка в гараже, подводные огни в корме и т. д., и т. п.

Вы спросите: и что, у лодки вообще нет недостатков? Ну, во-первых, в Дюссельдорфе, как известно, тесты не проводят, и о ходовых качествах яхты судить приходится опосредованно. Второе: на выставку обычно привозят «вылизанные» лодки, и какие-либо «косяки» обнаружить трудно. Хотя к чести Princess Yachts замечу, что на верфи система контроля качества отлажена так, что яхта с «конвейера» должна выглядеть не хуже выставочной. Но все же одно замечание есть. Лично мне при высоком росте и крупном телосложении было не очень комфортно спускаться в моторный отсек по отвесному трапу (хотя внутри совсем не тесно) и особенно в помещения экипажа. Но для таких размерений и компоновки яхты иного варианта, даже самого фантазийного, я придумать не сумел. Видимо, такова уж моя планида: не служить мне на Princess S62 капитаном. **YMAG**



✚ В моторном отсеке хватает места для базовых и опциональных систем и устройств, обслуживание которых не вызывает сложности

НЕСТАРЕЮЩИЙ «ЛОБСТЕР»

Текст: **Петр Шестаков**

Фото: **Zeelander Yachts/Гийом Плиссон**

Наш мир устроен так, что новое не всегда вытесняет старое: эти реальности вполне способны гармонично сосуществовать. Так происходит и с яхтами. Дизайнеры без усталости ищут оригинальные формы и архитектурно-компоновочные решения для создания новых привлекательных лодок; вместе с тем часть верфей продолжает строить яхты, стилистика которых сформировалась десятилетия назад. Естественно, техническая «начинка» последних отвечает современным требованиям.



Длина
16,95 м

Ширина
4,95 м

Осадка
1,31 м

Водоизмещение
24 т

Запас топлива
3000 л

Запас воды
750 л

Мощность
1450/1800/2000 л.с.

Вместимость
16 чел.

Каюты
3

Категория RCD
«В»

LOBSTER BOATS

Так вышло, что из рыболовных траулеров «выросли» траулерные яхты, из экспедиционных судов — яхты-эксплореры, а из лодок для добычи морских членистоногих (лобстеров) — круизеры типа «лобстер». Хотя лобстеров, на французский манер называемых омарами (l'homard), добывали в омывающих территорию Европы морях еще до того, как люди начали массово переселяться за океан, классический lobster boat — американский продукт первой половины XX века. Времени, когда появились моторы для небольших судов, и лодки стали ходить быстрее парусных, дальше от берегов, на более длительный промысел и к тому же могли двигаться задним ходом.

Морских раков всегда ловили с помощью громоздких донных ловушек, и это определило характерные особенности таких лодок. Классическую американскую lobster boat

называли морским пикапом из-за открытого кокпита (подобие автомобильного кузова) с низким бортом, чтобы было легче доставать из воды тяжелые ловушки. Ее характеризовали высокий нос с заметным развалом бортов, круглоскулый или сформированный из плоских секций корпус, невысокая открытая в корму рубка с капом, один двигатель и фальшкиль для защиты гребного винта. Со временем этот удачный тип промыслового судна укоренился по обе стороны Атлантики; наиболее крупные лодки превышали в длину 45 футов. А в прошлом веке по их образу и подобию верфи стали выпускать прогулочные суда. Постепенно меняясь, эти стильные круизеры становились все менее похожими на прародителей: обзавелись мощными двигателями, навигационной электроникой и стали весьма комфортабельными.



К подобным лодкам, внешне отнюдь не революционным, но пользующимся устойчиво высоким спросом, относятся так называемые прогулочные lobster boats, ярким представителем которых является недавно построенный круизер Zeelander 6 компании Zeelander Yachts из Нидерландов.

РЕСТАЙЛИНГ

История Zeelander Yachts началась в 2002 году, когда ее основатель Ситсе Купманс взялся строить идеальную лодку типа day boat — с изящными формами, быстроходную, по возможности без шума и вибрации. Спустя пять лет появился Zeelander Z44. С тех пор butikовая верфь Zeelander Yachts из городка Грут-Аммерс в провинции Южная Голландия, что на берегу впадающей в Северное море реки Лек, специализируется на спортивных круизерах типа

«лобстер» из стеклопластика и за 20 лет построила более 50 судов.

Несколько лет назад верфь занялась модернизацией своего модельного ряда, ограничившись в обозначении моделей вместо длины одной цифрой. Теперь линейка «лобстеров» состоит из однотипных Zeelander 5 (спроектирована взамен Z44), Zeelander 6 (появилась вместо Z55) и Zeelander 7 (заменяет Z72). Как пояснил Ситсе Купманс, у лодок бренда при неизменно высоких ходовых качествах и уровне комфорта дизайн стал более современным. Этот шаг сделали после обсуждения с клиентами, и на верфи надеются, что новый стиль найдет отклик на рынках Европы и США.

В таком ключе и спроектирована Zeelander 6, первый корпус которой в минувшем октябре передали заказчику. У лодки высокий борт (прежде всего, в носовой части), рубка с капом впереди, характерным коротким свесом над кокпитом и остеклением без средников для улучшения обзора. Яркими

🍴 Обеденная зона в рубке-салоне с развернутыми от рулевой консоли к столу сиденьями





Из свеса в кормовой части надстройки выдвигается тент (электропривод), частично защищающий кокпит от солнца и дождя

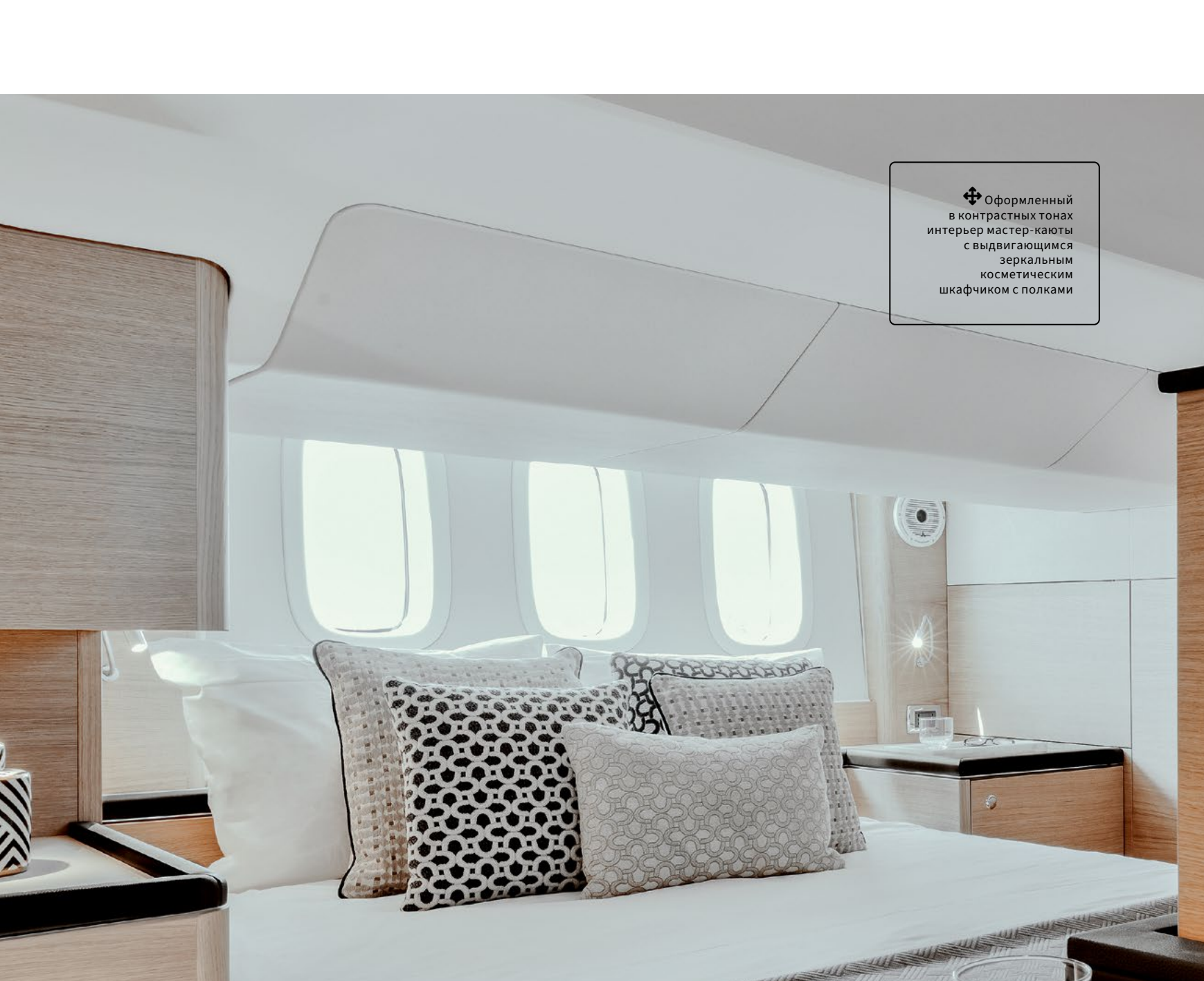
элементами выглядят покатые («заваленные» к палубе) борта надводной части корпуса в корме и особенно транец, напоминающий... капот автомобиля Volkswagen Käfer («Жук») или багажник Porsche 356, который выпускали до 1965 года. «Багажник» непростой: в откинутом положении он образует большую платформу-«пляж», отделанную тиком. Этот прием чаще встречаешь на крупных яхтах, как и мощные лацпорты по бортам, и вертикально ориентированные иллюминаторы в корпусе, и гараж с бортовой загрузкой для тендера Williams Turbojet 285. А загорать можно и на тиковом фордеке, хотя там нет привычных лежаков. Такой вот осовремененный ретростиль, разработанный командой дизайнеров Zeelander в сотрудничестве с бюро Кора Д. Ровера.

Зато внутри налет ретро чувствуется разве что в плавном изгибе линий обстройки и мебели. В кокпите видим диванную группу и столик (четко обозначены проходы от бортов и с кормы); дальше в нос находится консольный «прилавок» с высокими барными табуретами, за которым обнаружи-

вается камбуз. Далее в нос расположены диваны по бортам со столом между ними и рулевая консоль. Отделанная кожей с металлическими деталями, оснащенная двумя сенсорными многофункциональными дисплеями Garmin и другими суперсовременными средствами навигации, связи и управления бортовыми системами, эта консоль наиболее сильно контрастирует с внешним ретрообликом лодки.

И еще одна интересная деталь: нажатием клавиши камбуз и вся рубка оказываются отгороженными от кокпита поднятым стеклянным экраном. Если еще закрыть дверь на правом борту, то, оставаясь «лобстером», Zeelander 6 из лодки типа hardtop превратится в купе.

Внизу три каюты: просторный «мастер» на миделе с собственной туалетной комнатой (душ выделен), VIP-каюта в носу с диагональным расположением кровати (для экономии места) и двухместный пультман на правом борту. Для двух последних предусмотрена общая туалетная комната. Интерьерный рестайлинг бренда проявился в более современной изыскан-



✦ Оформленный в контрастных тонах интерьер мастер-каюты с выдвигающимся зеркальным косметическим шкафчиком с полками

ГИЙОМ ПЛИССОН

Нередко такие статьи приходится иллюстрировать рендерами или скучным набором не очень художественных изображений. А тут фото Гийома Плиссона! Гийом — сын и последователь знаменитого фотохудожника-мариниста Филипа Плиссона, чьи работы с изображением величественных морских пейзажей, океанского шторма и маяков выставлялись в парижском Музее флота во дворце Шайо, а постеры разошлись по миру миллионными тиражами. У Плиссона-младшего свой авторский почерк. В его фотографиях при их неизбежном репортажном характере нет заказной парадности, но это и не простая фиксация, например, интерьера: он выглядит так, будто люди только-только оттуда ушли или сейчас войдут. А лодки, которые сложно фотографировать в движении, у Плиссона выглядят как живые обитатели моря. Смотрите сами.



Современный и стильный пост управления, отделанный кожей и металлом, насыщен «умной» электроникой



ной отделке с использованием новых материалов премиум-класса, в частности натуральной кожи. При этом доступно множество вариантов персонализации: материал обивки, дерево, ткани, цветовая гамма. Интересной особенностью первой Zeelander 6 стал корпус «черный металлик». Ее заказчик пожелал, чтобы цвет был таким же, как и у его спортивного авто Ferrari SuperFast 812, и верфь, чтобы не мучиться с подбором колера, запросила краску напрямую у итальянского автопроизводителя.

ВИДЫ НА МОРЕ

В отличие от классических сравнительно тихоходных лобстерных лодок, Zeelander 6 — это полноценно глиссирующее судно. При внешней схожести силуэта со «вздернутым» носом корпус лодки шире; под ватерлинией нет фальшкиля; вместо одного двигателя в районе миделя, что позволяло снизить угол наклона гребного вала, здесь применены установки Volvo Penta IPS с днищевыми колонками. Подводная часть корпуса в корме имеет невысокую килеватость, способствующую повышению подъемной силы в этой зоне. Также примечательно отсутствие продольных реданов при «мягкой» скуле.

Согласно спецификации, круизер Zeelander 6 оборудуется установками с днищевыми колонками Volvo Penta IPS950 (D11, 2 × 725 л.с.), IPS1200 (D13, 2 × 900 л.с.) или IPS1350 (D13, 2 × 1000 л.с.). С двумя Volvo Penta IPS1300, по данным верфи, лодка в состоянии развить более 40 узлов (2400 об/мин), а на крейсерской скорости 26 узлов (1600–1800 об/мин) запас хода превысит 400 миль. В варианте с установками меньшей мощности (IPS950) максимальная скорость будет порядка 35 узлов. Также можно предположить (хотя верфь не сообщает об этом прямо), что в проекте Zeelander 6 допустим вариант с тремя установками Volvo Penta IPS, как на других моделях линейки.

Решая для Zeelander 6 одну из ключевых задач проектирования — повышение комфорта путем умерения уровня шума, на верфи внедрили несколько тщательно охраняемых ноу-хау, что позволило снизить шумность до 70–72 дБ(А). Также, по аналогии с моделью-«предтечей» Zeelander Z55 и новой Zeelander 5, премьера которой ожидается в Каннах в этом году, на борту Zeelander 6 возможна установка гироскопического стабилизатора качки Seakeeper 6, дизель-генератора Onan на 13 кВт, систем динамического позиционирования и Assisted Docking от Volvo Penta.

Как уже говорилось, Zeelander Yachts — верфь бутиковая: при небольшом годовом выпуске легче обеспечить высокое качество постройки каждой лодки. Но еще год назад было объявлено о заметном увеличении заказов на лодки Zeelander в Европе и США, что повлекло за собой расширение производственных мощностей в Грут-Аммерсе на 40–45%. Поэтому в настоящее время в стадии строительства находятся Zeelander 6 и пять корпусов Zeelander 5. А скоро, как обещал Купманс, верфь представит следующую, предположительно более крупную модель в концепции «новой современной классики», наделенную не меньшей эстетической привлекательностью, столь же высокими мореходными качествами и комфортом на борту. **VMAG**

НЕ СУПЕРЪЯХТАМИ ЕДИНЬИМИ

Текст: **Алексей Максимов**

Фото: **Gulf Craft**

Долой вредные стереотипы! Они мешают жить: ограничивают кругозор и заставляют принимать не самые лучшие решения. Как выясняется, большинство наших соотечественников полагает, что компания Gulf Craft из ОАЭ строит на своих верфях только моторные яхты Majesty и Nomad. Да, модели этих брендов широко известны, не раз получали награды, и наш журнал опубликовал о них немало статей. Но в портфолио Gulf Craft есть и другие лодки: спортивные круизеры Oryx и круизно-рыболовные Silvercraft, причем выпускающиеся сотнями. Как сказала Ольга Ребайн, генеральный директор компании Jonacor Marine, поначалу ими интересовались больше на рынке Ближнего Востока, но теперь охотно покупают в европейских странах Средиземного моря, в США, Австралии и на Мальдивах.

На эти лодки с корпусами из стеклопластика ставят в основном подвесные моторы (многие верфи предпочитают их стационарным). Современные подвесники, мощные, надежные, безопасные, напичканные сложной электроникой, но при этом удобные в обслуживании и освобождающие место в корпусе, начинают теснить «стационары», и довольно крупная лодка с пятью-шестью моторами на транце уже не выглядит экзотикой.

Gulf Craft, продвигая бренды Silvercraft и Oryx на мировом рынке, показывает новинки и популярные модели на выставках. Например, на мартовской DIBS в Дубае наряду с новой Majesty 111 (статью о ней см. в Y Magazine № 1, 2022) экспозицию украшают круизеры Oryx 379 и Silvercraft 47.



Длина
11,55

Ширина
3,65 м

Осадка
0,70 м

Водоизмещение
7,1 т

Запас топлива
1360 л

Запас воды
230 л

Мощность (макс.)
900 л.с.

Каюты
2

Категория RCD
«B» (12 чел.)

ORYX 379

Лодки бренда Огух начали строить в 2006 году, и сейчас линейка представлена тремя моделями: Огух 36, -379 и -42. Внешне они разные, но если разобраться, у них немало общего. Все они быстроходные, двухкаютные, с кокпитом, частично накрытым жесткой конструкцией Т-Тор. Взглянем пристальнее на лодку, представленную на DIBS 2023.

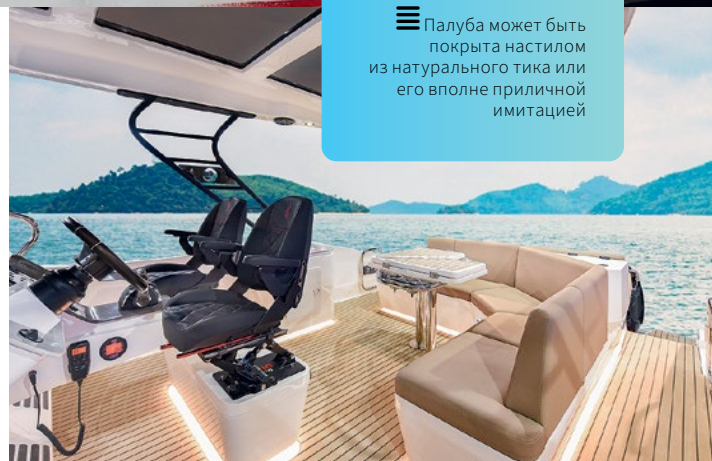
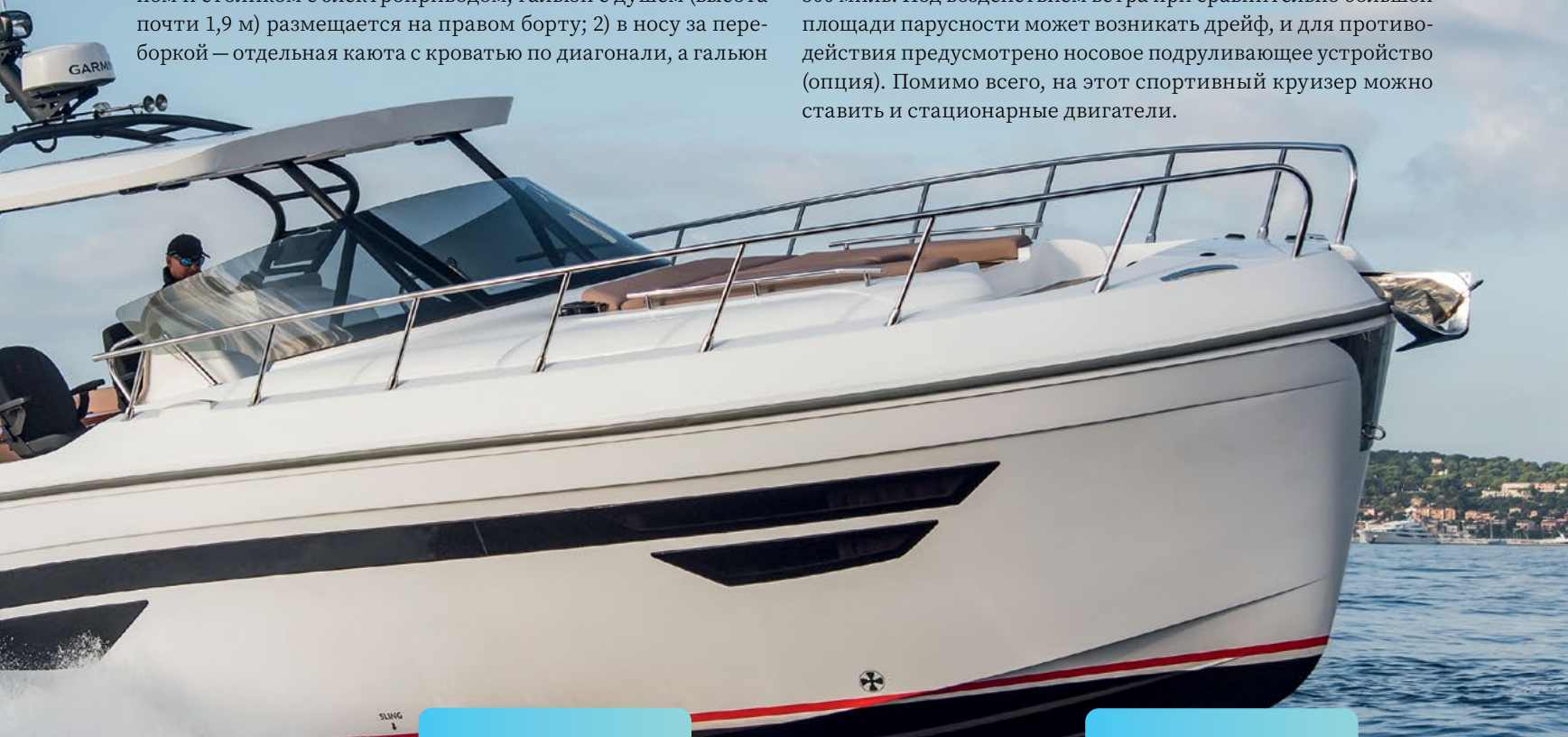
Силуэт с довольно высоким бортом и почти отвесным форштевнем венчает Т-Тор с тремя стеклянными панелями, защищающий пост управления. В кокпите стоит диван с сиденьями по дуге и раскладывающийся столик; дальше обустроен лежак «солярий» с большим рундуком под ним (второй лежак, как положено, находится на фордеке). Здесь же есть ветбар с грилем и холодильником. Из кокпита легко спуститься на транцевую платформу для купания или проверки моторов.

У рулевой консоли стоят два спортивных сиденья Shockwave S5 на амортизаторах, демпфирующих перегрузки при ходе по волнам; они могут разворачиваться к столу. На приборной панели — два МФД Raymarine (или Garmin), несколько аналоговых приборов; рукоятки двигателей расположены как на автомобильном центральном туннеле...

Внизу две каюты с вариациями: 1) компоновка с трансформируемым в каюту носовым салоном с V-образным диваном и столиком с электроприводом; галюнь с душем (высота почти 1,9 м) размещается на правом борту; 2) в носу за переборкой — отдельная каюта с кроватью по диагонали, а галюнь

оборудован на левом борту. В обеих версиях предусмотрен неплохо оснащенный камбуз (плита и СВЧ-печь — опции), спальное место на двоих на миделе (над головой чуть больше полуметра), а во втором варианте еще появляется обеденный уголок по правому борту, напротив камбуза. Надо заметить, что внизу довольно светло, вполне комфортно и даже стильно: для деревянной обстройки/мебели могут быть применены древесина двух цветов (в том числе с темным оттенком «Эспрессо») и пять оттенков тканей.

Эта лодка, которая в любой марине будет выглядеть достойно, при этом не особенно выделяясь у причала, в море оставит за кормой многих. Для Огух 379 допустима установка как двух, так и трех подвесников. Тесты показали, что с тремя Mercury Pro XS 300 (V8, 4,6 л) по 300 л.с. скорость на максимуме (5800–6000 об/мин) достигает 44–46 узлов; запас хода 200 миль. Под такой мощностью лодка мгновенно вылетает на глиссирование; форсирование волн на разных курсовых углах по отношению к волне не сопровождается раздражающими ударами корпуса; в крутой циркуляции лодка заметно кренится, но скула работает, и ощущение дискомфорта не возникает. На крейсерской скорости 20–22 узла (3500–3600 об/мин) при расходе топлива 87 л/ч запас хода около 300 миль. Под воздействием ветра при сравнительно большой площади парусности может возникать дрейф, и для противодействия предусмотрено носовое подруливающее устройство (опция). Помимо всего, на этот спортивный круизер можно ставить и стационарные двигатели.



☰ Палуба может быть покрыта настилом из натурального тика или его вполне приличной имитацией



☑ Полные носовые обводы дают объем в каюте-салоне, не оказывая негативного влияния на ходкость

Длина
14,60 м

Ширина
4,39 м

Осадка
1,18 м

Водоизмещение
16 т

Запас топлива
1500 л


Запас воды
320 л

Мощность (макс.)
1600 л.с.

Каюты
2

Категория RCD
«B»




 Высокая и светлая, с двуспальной кроватью носовая каюта, которую вполне можно назвать мастер-каютой



 Отлично скомпонованный и насыщенный оборудованием пост управления



 Интерьер салона на нижней палубе. На снимке видны камбуз и каюта на миделе (левее ступеней на главную палубу)



SILVERCRAFT 47

Начну с того, что одновременно с лодками Silvercraft компания Gulf Craft строит и прогулочные катамараны SilverCat — несколько моделей длиной 34 и 40 футов в разных модификациях. Но это особая тема, и ее лучше рассматривать отдельно. А линейка круизеров Silvercraft состоит из лодок Silvercraft 32 WA, открытой Silvercraft 36 CC и рубочной Silvercraft HT; самой крупной и новой является Silvercraft 47 футов, о которой скажу подробнее.

Стильная лодка с архитектурой, напоминающей морские «внедорожники» финских верфей, предназначена для круизов и вполне подойдет семье, чтобы провести на воде целый день, а то и несколько. Другое назначение — рыбалка, для чего предусмотрен свободный кокпит в корме, где, кроме штатного ветбара, можно разместить сколько угодно рыболовного оборудования. В рубке-салоне с обширным остеклением отличный пост управления с современной навигационной

электроникой и большой диван со столиком за креслами у рулевой консоли. Важная деталь — двери по обоим бортам для выхода на палубу. На нижней палубе Silvercraft 47 оборудованы салон с камбузом и динеттой напротив, каюта в носу и еще одна на миделе, где видим двухспальную и односпальную кровати. Гальюнов на борту два. Все помещения светлые, не в последнюю очередь благодаря выбранным тонам отделки переборок и подволока.

Четыре подвесных Mercury Verado 400R (L6, 2,6 л) позволяют лодке с реданированным корпусом водоизмещением 16 т разогнаться до 33–35 узлов (6800–7000 об/мин). На этом режиме запас хода не более 90 миль, зато на крейсерской скорости 25 узлов (5800–6000 об/мин) он, по расчетам, должен достигать 200 миль. В состав оборудования входят генератор 13,8 кВт, система кондиционирования, радар, АИС и джойстик для управления моторами. **YMAAG**

☺ Девятый павильон, посвященный в основном водным «игрушкам», оставил ощущение, что катамараны и портативные водные горки из серии «чем смешнее, тем лучше» никогда не выйдут из моды



ОНИ ВЕРНУЛИСЬ!

В Дюссельдорф вернулось почти забытое за два ковидных года ощущение яхтенного праздника: с 21 по 29 января в выставочном комплексе Messe Düsseldorf прошла крупнейшая павильонная выставка яхт, сопутствующего оборудования и товаров для жизни на воде и водных видов спорта boot Düsseldorf.


Текст: **Мария Мошкина**

Фото: **boot Düsseldorf**


Разбитые по темам 17 павильонов — от суперяхт до яхтенной одежды — в первые два дня работы выставки, которые приходятся на выходные, были полны посетителей. (По окончании выставки организаторы поделились итогами: за 9 дней работы на boot Düsseldorf пришло 237 тысяч человек.)

В залах были слышны языки всего мира, что, конечно, не может не радовать. Хотя дилеры яхт из России, по крайней мере те, кто приехал на выставку, оптимизма не излучали. Но все-таки некоторые их клиенты до boot Düsseldorf добрались и с удовольствием изучали новые модели и интересовались чартером. Встречались среди экспонентов и компании, не готовые сотрудничать с Россией и даже с российской яхтенной прессой, но, к счастью, таких было мало.

Особенно активно жизнь кипела в павильоне № 6, который организаторы называют Super Yacht Show. Крупнейшие европейские верфи — производители яхт класса люкс — одна за другой, начиная с утра 21 января, устраивали пресс-конференции и презентации новых моделей. Тут всех обошла британская верфь Sunseeker Yachts, впервые продемонстрировавшая в Дюссельдорфе свой Superhawk 55. Поскольку за этой линейкой спортивных лодок, как и за Sunseeker в целом, тянется репутация яхт в стиле Джеймса Бонда (предшественник новинки, Superhawk 43, «снялся» в фильме «И целого мира мало» 1999 года), Superhawk 55 предстал перед гостями под музыку из бондианы, облаченный во флаг Великобритании, а появление перед собравшимися генерального директора верфи Андреа Фрабетти и директора по продажам Шона Робертсона оказалось вполне достойным приза за режиссуру. Неудивительно, что героем социальных сетей всех яхтенных журналистов и энтузиастов в этот день оказался именно Superhawk 55.

 boot Düsseldorf 2023 занял 17 павильонов грандиозного выставочного комплекса Messe Düsseldorf. Отчасти пустовал лишь павильон, в котором демонстрировали яхтенную одежду и аксессуары




 Британская верфь Princess Yachts в этом году привезла в Германию семь яхт. У модели Princess S72 на выставке состоялась мировая премьера

Пока на стенде Sunseeker Yachts под британские хиты всех времен в исполнении струнного квартета выстраивалась длинная очередь из желающих побывать на борту новинки, мы отправились на стенд другой британской верфи – Princess Yachts. Здесь демонстрировали семь яхт; для модели Y85 выставка в Дюссельдорфе стала европейской премьерой, для S72 – мировой. Впервые в boot Düsseldorf участвовали X80 и F65. Исполнительный директор верфи Энтони Шериф, представляя Princess F65, отметил ее большой успех на рынке: на данный момент у верфи 70 заказов на эту модель.

Итальянский гигант Ferretti Group в лице директора Альберто Галасси ожидаемо начал свое выступление с обнародования цифр, которыми концерн никогда не делится с Global Order Book, выходящим под конец года. Итак, по данным Ferretti Group за девять месяцев 2022 года концерн получил заказов на сумму 1 млрд 43 млн 200 тыс. евро. В рейтинге Global Order Book лидером значится Azimut-Benetti, вошедший в 2023 год с заказами на 1,2 млрд евро. Кроме того, синьор Галасси заверил нас, что план Ferretti Group с 2022 по 2024 год представить 29 новых моделей яхт успешно реализуется. В Дюссельдорфе, например, мы впервые поднялись на борт Ferretti 580, построенной по принципу «просторная яхта для небольшой компании». А также узнали, что Ferretti Yachts планирует выход в сегмент яхт-кроссоверов с моделью InFYnito 90. Весной этого года бренд Wally дебютирует с новинкой wallypower 58X в США, а первую в истории верфи Custom

Line водоизмещающую яхту Navetta 38 мы увидим на воде через год. Свою приверженность американскому рынку Ferretti Group доказывает новой моделью Pershing GTX 116 («Ferrari Purosangue на воде», как метко назвал ее Альберто Галасси), которую будут продвигать в первую очередь в США, а также разработкой проекта 54-метровой Riva со стальным корпусом исключительно по запросам клиентов из Америки. Европейцам, однако, можно не волноваться. Судя по невероятной красоты тизеру проекта Riva 82' Diva, продемонстрированному на boot Düsseldorf, легендарная итальянская верфь не забывает и своих корней, и, ни в коем случае, своего прямого родства с термином dolce vita.

Генеральный директор Azimut-Benetti Марко Валле в своей презентации намекнул на то, что концерн продолжает крепко «стоять на земле» и уверенно смотреть вперед, не отвлекаясь на мысли о далеком будущем и вывод компании на биржу. Вместо слова sustainability Azimut-Benetti предпочитает формулировку «инвестиции в более эффективные, более легкие лодки». Под такими инвестициями, конечно, понимается обновление и осовременивание модельного ряда верфи Azimut: с 2019 по 2024 год изменения коснутся 70% лодок. А в 2024 году мы увидим на воде первую представительницу новой линейки Azimut Sea Deck, в которую войдут три модели с индексами «6», «7» и «8». На фестивале яхт в Каннах в сентябре нас ждет премьера эксплорера Azimut Magellano 60 с экстерьером от экстравагантного англичанина Кена Фрейвоха. В Дюссель-



Они вернулись! ВЫСТАВКИ



✓ На стенде Azimut, помимо новой модели S7, были представлены Fly 53 (на фото), Fly 78 и Magellano 66



✚ Prestige M48 стала обладательницей почетной премии European Powerboat of the Year в номинации «Лучшая яхта до 20 м»



👑 Зал № 6 был отдан под экспозицию Super Yacht Show. Среди участников здесь блистали Princess, Ferretti, Azimut, Sunseeker, Sanlorenzo и другие крупнейшие игроки рынка





Экспозиция парусных яхт верфи Jeanneau в зале № 16

дорфе же итальянцы впервые показали Azimut S7 — пожалуй, самый удачный пример сотрудничества верфи, строящей серийные яхты, с дизайн-бюро, которое специализируется на интерьерах для яхт на заказ. Молодые сотрудники креативного бутика Yachtique сумели сделать так, что, находясь на борту Azimut S7, невольно обращаешь внимание на детали, из которых на самом деле и складывается комфорт на борту. Здесь и отсутствие острых углов, и тумбочки с плавно загнутыми бортиками, с которых ничего не упадет, и хитрые системы хранения буквально в каждом свободном углу.

Итальянская верфь Absolute Yachts на boot Düsseldorf с гордостью рассказала о своих сильных сторонах (например, об умении делать мастер-каюту и VIP-каюту равнозначными по объему, о приверженности простым формам в интерьере и самых просторных флайбриджах на рынке), но премьеру — модель 57 Fly — все-таки придержалась до февральского боат-шоу в Майами, поскольку и для Absolute Yachts этот рынок стал очень важен в послед-

ние годы. Европейцы смогут увидеть новинку на выставке яхт в Венеции в конце весны — начале лета и затем, конечно, в Каннах.

Весьма оживленная картина ждала гостей в зале № 4, где были представлены моторные лодки, в том числе электрические. Особое внимание привлекали номинанты премии Motor Boat Awards: XO DFNDR 9 и X Shore Eelex 8000. Финский катер XO DFNDR 9, прекрасный универсальный вариант для рыбалки и активного отдыха на воде в любой акватории, еще и числился одной из премьер выставки. Конкуренцию XO составляли две новинки британской верфи Arksen: Adventure 28 и -30, — выставленные по соседству. Финская надежность и аскетичность против британского умения сделать надежное еще и симпатичным (когда видишь лодки Arksen серии Adventure, на ум сама собой приходит ассоциация с автомобилями Land Rover). У молодого шведского бренда X Shore, помимо Eelex 8000, на стенде была и новая модель X Shore 1 — прогулочная скоростная 6,5-метровая лодка на аккумуляторе. В этом же зале испан-



На шестой зал пришлось как минимум пять мировых премьер

ULTIMATE
OUTBOARD MOTOR

Prins
Watersport



↔ В зале № 3
показывали моторные
лодки длиной до 10 м

☞ Скутеры, RIB'ы,
тендеры и надувные лодки
во всем многообразии
демонстрировали
в павильоне № 9





MOTOR BOAT AWARDS 2023

Сервисная компания

Gibbs Quay Boat Sales

(Великобритания)

Спортивная яхта до 30 футов

Quarken 27 T-Top

Яхта-уикэндер больше 30 футов

De Antonio D36

Яхта для активного отдыха

XO DFNDR 9

Спортивная яхта до 45 футов

Marex 330 Scandinavia

Спортивная яхта от 45 футов

Fairline Phantom 65

Флайбриджная яхта до 60 футов

Galeon 500 Fly

Флайбриджная яхта от 60 футов

Sirena 68

Кастомная яхта

Sunseeker 90 Ocean

Специальный приз

Верфь Pearl Yachts



EUROPEAN YACHT OF THE YEAR 2023

Семейный круизер

Linjett 39

Быстроходный круизер

First 36

Круизер класса люкс

Oyster 495

Катамаран

Nautitech 44 Open

Специальный приз за экологию

Ecoracer 25



EUROPEAN POWERBOAT OF THE YEAR 2023

Спортивная яхта до 8 м

Askeladden C78 Cruiser

Parker 780 Escape

Яхта до 10 м

Jeanneau Cap Camarat 10.5CC

Яхта до 14 м

De Antonio D36

Яхта до 20 м

Prestige M48

Водоизмещающая яхта

Super Lauwersmeer SLX 54

Яхта с электрическим двигателем

Candela C-8

ская компания Magonis активно привлекала посетителей демонстрацией двух своих новых изобретений: буя-зарядки MagVuo и мягкого складного тента со встроенными в него солнечными панелями, опытный образец которого установлен пока на единственной модели Magonis — катере с электромотором Wave e-550.

Словом, из четвертого зала в пятый, где выставлялись роскошные тендеры и лодки сопровождения для больших яхт, уйти, не вдохновившись идеей покупки электрояхты, было практически невозможно.

В зале № 5 самым привлекательным экспонатом оказалась Breeze 20 — новинка датской верфи Rand Boats. Опять же, лодка с электрическим двигателем, с приложением, которое позволяет владельцу контролировать состояние своей яхты, когда его нет рядом, — казалось бы, только что в зале № 4 мы видели достаточно аналогичных примеров. Но у Rand Breeze 20, как и у других моделей Rand Boats, есть то, что вполне может спустя несколько десятилетий сделать этот бренд великим. Это даже не узнаваемые округлые линии корпуса и очень высокое качество отделки, а сама концепция лодок, по своей сути очень «гуманная». Например, Rand Breeze 20 построена вокруг идеи пикника на воде: максимально сдвинутый назад пост управления (освоится с которым, кстати, и новичок) освободил

в носовой части место под стол и диваны, которые, естественно, легко конвертируются в лежаки.

Конечно, тема яхт, работающих на электрических двигателях, как все новое и актуальное, продолжалась от зала к залу. Так, в павильоне № 1, экспозиция которого посвящалась моторным яхтам длиной от 10 м, многих привлекала новая Delphia 10 от группы Beneteau. А в зале № 10, где по традиции представлены водные «игрушки» и RIB'ы, торжествовали доски для серфинга с электромоторами разной степени легкости, красоты и дороговизны. Здесь же животрепещущие темы альтернативного топлива для яхт, сокращение вредных выбросов и карбонового следа обсуждали со сцены Blue Innovation Dock.


Не обошлось в этом году и без курьезов. Традиция вручать во время выставки премии European Yacht and Powerboat of the Year, учрежденные группой именитых европейских яхтенных журналов, славно продолжилась. Но в этом году британский журнал Motor Boat & Yachting тоже решил раздать свои награды Motor Boat Awards в Дюссельдорфе. Чтобы помочь читателям разобраться, каким лодкам какая премия досталась, мы приводим итоги каждой из них. И искренне надеемся, что в следующем году церемонии вручения вернутся в привычный график, и впечатления не будут столь скромными. До встречи на boot Düsseldorf 2024! **YMAG**

ЗОВ ДАЛЕКИХ ОСТРОВОВ

Текст: **Евгений Тихонов**

Фото: **Организаторы и участники экспедиций компании Shantar Travel**

Дальний Восток России — удивительный регион с обилием уникальных и почти нетронутых цивилизацией первобытных природных ландшафтов. Сложно найти склонного к путешествиям человека, который не мечтал бы обойти на яхте Курильские острова, собственными глазами увидеть камчатские вулканы и полюбоваться пейзажами Приморья. Ориентируясь на эти широко известные достопримечательности, люди часто упускают из виду Шантарские острова, которые можно считать вишенкой на торте всего Дальнего Востока.



До Шантарского архипелага трудно добраться, поэтому людей там почти нет и природа живет своей жизнью

Состоящий из 18 обособленных островных частей, этот архипелаг находится в Тугуро-Чумиканском районе Хабаровского края. По геологическим меркам он отделился от материка буквально вчера — всего около 16000 лет назад — и представляет собой отроги спускающейся в Охотское море горной гряды.

У Шантарских островов интересная история: в минувшие века люди пытались обжить их, но все поселения просуществовали недолго. В советское время на Большом Шантаре, самом крупном острове архипелага, стояли воинская часть ПВО с аэродромом для легких самолетов и поселок на четыре сотни человек со зверофермой, где разводили соболя. К 1960-м годам остров обезлюдел, и туда стали наведываться браконьеры, выгребавшие из моря буквально все живое. Разграбление этой высокопродуктивной акватории удалось остановить лишь в 2013 году, когда на архипелаге основали национальный парк «Шантарские острова», поставили пограничный пост и навели порядок.





Путь до Шантар из Владивостока на парусной яхте или катамаране займет около двух недель



Путь на Шантары из Владивостока насчитывает порядка 1000 миль. До узкого пролива Невельского идти сравнительно просто: течения в Татарском проливе слабые, а ветер почти всегда северный или южный, то есть встречный или попутный. Дальше — сложнее. В Амурском лимане, Сахалинском заливе и самом Шантарском море сильные течения, особенно во время сизигийных приливов и отливов, местами встречаются сулои, часто стоит плотный туман.

По словам Максима Александрова, путешественника и основателя компании Shantar Travel, привычными яхтсменам картами вроде Navionics можно руководствоваться лишь на пути от Владивостока до Советской Гавани, а вот дальше на север они уже не точные. Те, кто ходит на Шантары, используют оцифрованные старые бумажные сухопутные карты, которые немного захватывают прибрежные акватории, но это, конечно, компромисс.

«У Navionics в этом районе карты действительно некачественные, — поясняет Сергей Губернаторов, основатель компании «ССГ Навигация». — Они оцифрованы в основном с бумажных карт Американского агентства пространственной разведки (NGA), которые практически не поддерживаются в актуальном состоянии. В коллекции С-МАР этот район был покрыт очень хорошо на основании российских бумажных карт; почти все рыболовные суда пользовались именно этими электронными картами. Однако введенные санкции плюс решение Регистра Ллойда (владельца коммерческой коллекции С-МАР) и компании Navico (владельца коллекции С-МАР для маломерного флота) закрыть российский офис и исключить все карты России из обеих коллекций С-МАР сделали их бесполезными для российских пользователей распространенных иностранных плоттеров».

В качестве альтернативы старым картам можно использовать ноутбук или планшет с российским ПО «Лоция ВВП» или «Лоция ТУР» со свежими официальными морскими электронными картами, которые издает УНиО МО РФ.



Глемпинг Shantar Travel обустроен на крошечном песчаном островке, что усиливает атмосферу настоящего путешествия

С бункеровкой по пути дело обстоит чуть лучше. Заправить яхту топливом и пополнить запасы провизии получится в Советской Гавани, в поселке Де-Кастри и в Николаевске-на-Амуре. Естественно, о яхтенных заправках на воде речь не идет, так что готовьтесь возить горючее канистрами. Если планируете долго оставаться на архипелаге, то можно заказать бензовоз в заливы Николая или Рейнеке. Примерно в 120 км от Большого Шантара на материке находятся поселки Чумикан и Тугур, однако рассчитывать на то, что там удастся заправиться или купить продуктов, не стоит, так как они сами зависят от северного завоза.

В отличие от Камчатки, строгого контроля за судоходством со стороны военных в этом районе нет, однако севернее Николаевска нужно уведомлять пограничную службу о маршруте. Ночью разрешено двигаться только при наличии приемопередатчика AIS на борту, плюс обязательно регулярно докладывать пограничникам о местоположении по радио.

Займет такое путешествие на небольшой парусной яхте по меньшей мере месяц. Лучше закладывать достаточно времени, тогда и непогоду спокойно можно переждать, и посмотреть все не спеша. Для посещения парка необходимо подать заявку и сопроводительные документы по электронной почте за 10–30 дней до приезда и дожидаться разрешения. Поскольку случаются отказы, лучше начинать этот процесс загодя.

Поход на собственной яхте — это лишь один из способов посещения Шантар. Большая часть путешественников приезжает туда с помощью нескольких компаний, которые уже много лет организуют туры и знают, что к чему. Туристы прилетают в Комсомольск-на-Амуре или Николаевск-на-Амуре, а дальше трансфер добрасывает их до побережья, где расположены базовые лагеря. Если не хочется трястись около 15 часов в автомобиле, можно быстро и комфортно добраться до лагеря на вертолете, в том числе прямо из Хабаровска. В бухте Онгачан даже есть гравийная взлетно-посадочная полоса для легких самолетов, а вот на самих Шантарах садиться воздушным судам запрещено.

По прибытии в базовый лагерь можно остаться там жить, ежедневно выбираясь на экскурсии к островам на скоростных катерах. К этому решению располагают сравнительно теплые деревянные домики и более или менее обустроенный быт, однако можно потерять время, если сильно заштормит. Альтернатива — жизнь в палаточном лагере на одном из островов. Например, сотрудники Shantar Travel в начале сезона возводят так называемый глемпинг — временный лагерь повышенной комфортабельности с высокими куполообразными палатками, в которых есть панорамные окна и даже нормальные кровати с матрасами и постельным бельем. В глемпинге обустроены закрытая кухня и столовая с «ками-



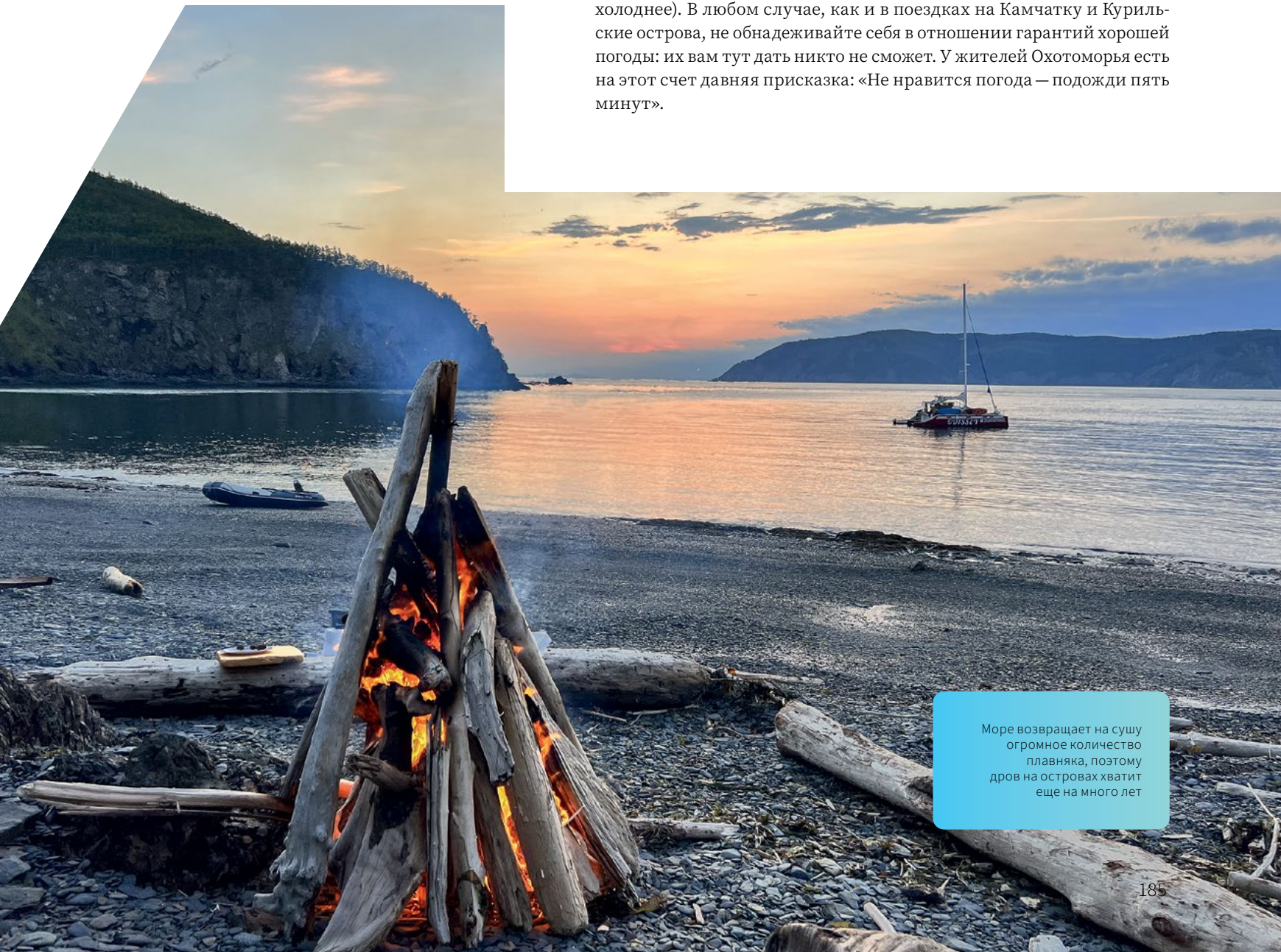
Реки и озера на материке рядом с Шантарями богаты рыбой, которую интересно ловить и сплошное удовольствие есть

ном», две бани, которые топят ежедневно... словом, туристическая романтика в современном прочтении.

Зная об этом, заранее оцените свои требования к уровню комфорта, чтобы ожидания не разошлись с реальностью. Как бы то ни было, любая поездка на Шантары — это экспедиция в труднодоступный район с суровым климатом и резкими перепадами температуры. Если вы собираетесь туда в сопровождении опытной команды, то навыки выживания Беара Гриллса вам, конечно, не понадобятся, но чтобы получить максимум впечатлений от увиденного, желательно быть в хорошей физической форме и не валиться с одышкой после подъема на сопку или влезания в гидрокостюм.

Никакой связи с внешним миром на архипелаге нет. Если позарез нужно ее сохранять, запаситесь собственным спутниковым телефоном с возможностью выхода в интернет. Не помешает и персональный аварийный маяк. У организаторов туров все это есть, но для частого использования в личных целях лучше обзавестись своим оборудованием. И не забудьте легкий водонепроницаемый бинокль!

Две трети года акватория Шантарских островов покрыта льдом. Иногда он может держаться до середины июля, поэтому раньше туда ехать не стоит. Если вам доводилось бывать летом на Кольском берегу Баренцева моря, то условия на Шантарах покажутся знакомыми. Температура воздуха скачет от +5 до +25 °С, купание — только для моржей, поскольку вода редко прогревается до +12 °С (обычно значительно холоднее). В любом случае, как и в поездках на Камчатку и Курильские острова, не обнадеживайте себя в отношении гарантий хорошей погоды: их вам тут дать никто не сможет. У жителей Охотоморья есть на этот счет давняя присказка: «Не нравится погода — подожди пять минут».



Море возвращает на сушу огромное количество дров на островах хватит еще на много лет

Кончается сезон в сентябре, и за два месяца Шантарский архипелаг успеваеt посетить очень мало туристов. «На пике сезона на островах одновременно находятся одна-две группы, то есть всего несколько десятков людей, и друг другу никто не мешает, — рассказывает Максим Александров. — Если раньше туда в основном ехали охотники и рыбаки, то теперь это исключительно путешественники, которые стремятся увидеть китов».

Наблюдение за китами, усатыми и зубатыми, — главное развлечение на Шантарах. Могучих стотонных гренландских китов и проворных хищных косаток тут не счесть. На них можно смотреть с берега, с яхты или, если достаточно топлива, искать стада на тузике. Когда Охотское море освобождается ото льда, полярные киты приходят с юга на кормежку и десятками собираются на мелководье Шантарского архипелага. Их сопровождают косатки, которые обучают молодняк охотиться. Все это происходит прямо на ваших глазах, и за две-три недели надоест этот природный океанариум не успевает. Чтобы получить еще более сильные впечатления от встречи с китами, можно наблюдать за ними с каяка или сапа. Животные не пугаются таких маленьких бесшумных плавсредств и буквально проходят под ними, причем делают это крайне аккуратно.

Из других крупных животных на Шантарах обитают тюлени-лахтаки (морские зайцы), белухи и, конечно, многочисленные бурые медведи. Здесь они не такие крупные, как на Камчатке, и на человека не нападают, однако ух

с ними все равно нужно держать востро. Во время пешеходных прогулок повсеместно можно встретить широкие тропы, по которым удобно ходить по тайге, только нужно помнить, что протоптали их вовсе не люди.

Изобилие рыбы и съедобных морских беспозвоночных — еще одна особенность этих богатых мест. Однако ловля, как и охота, на территории национального парка запрещена. Это, кстати, одна из причин, почему приезжающие на Шантары рыбаки предпочитают жить в базовых лагерях на материке, где рыбачить можно. В озерах и реках там встречаются ленок, кумжа, мекижа, горбуша, мальма, голец, красноперка-угай и одноглазый мухтельский карась. В море — камбала, навага, минтай, сельдь и разные виды лососевых рыб.

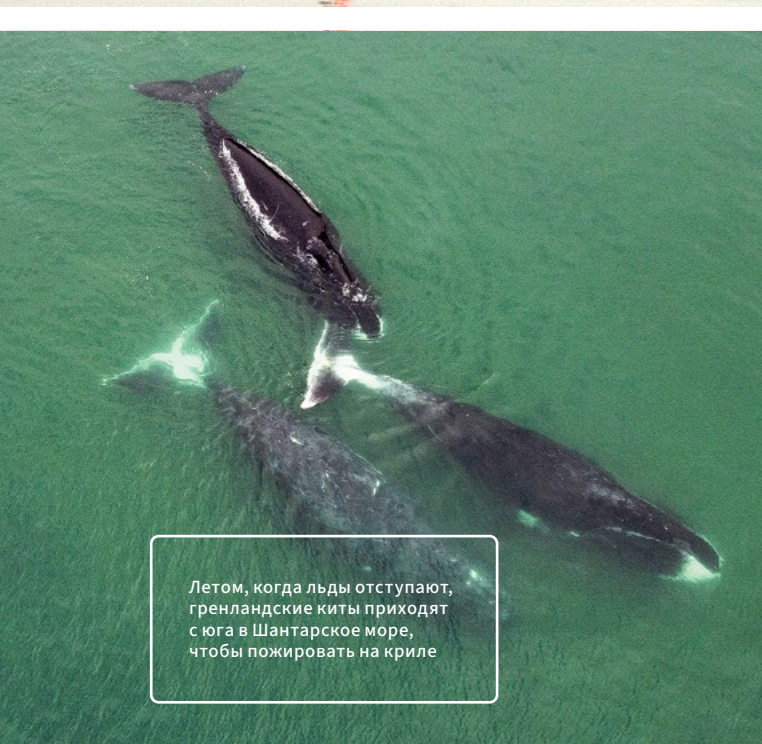
Порадуют Шантары и любителей-орнитологов. Маленькие скалистые острова полны птичьих базаров, и, например, Утичий облюбовала колония чистиков. В этих местах останавливаются на отдых перелетные птицы, в том числе лебеди, но, конечно, больше всего внимания привлекает крупный тихоокеанский орлан, гнездящийся на вершинах скал.

Осматривать Шантары удобнее всего с воды, время от времени высаживаясь в живописных бухтах. Если повезло с солнечной погодой, то можно полюбоваться красными яшмовыми скалами, поискать полудрагоценные камни на мысах Топазный и Радужный, поснимать причудливые кекуры, величественные утесы и высокие водопады. Сходя на берег, не забывайте, что перепады уровня воды между приливами и отливами в некоторых местах достигают 6–8 м, причем

Путешествие на Шантары — это единение с природой и возможность забыть обо всем, посвятив время себе



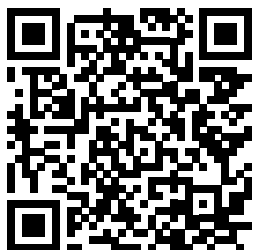
В мире не так много мест, где можно вблизи наблюдать за китами в такой спокойной и безопасной обстановке



Летом, когда льды отступают, гренландские киты приходят с юга в Шантарское море, чтобы пожировать на криле

ЧТО ПОЧИТАТЬ В ПУТИ:

- «Шантарские острова. Географическая энциклопедия»
- А. П. Чехов «Остров Сахалин»
- В. М. Головнин «Путешествия вокруг света»
- И. С. Зонн, А. Г. Костяной «Охотское море. Энциклопедия»



Мобильное приложение с информацией о Шантарских островах

вода прибывает и уходит очень быстро. Из-за сильных ветров и течений на архипелаге мало безопасных якорных стоянок. Относительно хорошо защищены губа Якшина на южной стороне Большого Шантара, Лебяжья бухта на острове Феклистова и бухта Абрек на Малом Шантаре.

По фотографиям архипелага может показаться, что в этих водах интересный подводный мир, который непременно нужно увидеть с аквалангом. Морских обитателей там действительно много, но вот условия для погружений далеко не идеальные.

«Насколько я знаю, для дайвинга Шантары не особо интересны, — поясняет Максим Александров. — Мы постоянно возим туда оборудование и компрессор, однако видимость обычно очень плохая, так как в воде много планктона. Одно время мы работали там со съемочной группой ВВС. Они приехали с горой снаряжения, включая ребризеры, но после нескольких погружений бросили эту затею. На острове Рейнеке рядом с материком прозрачность еще куда ни шло, а дальше уже мутно, сильные течения, и нырять имеет смысл разве что для галочки».

Впрочем, на Шантарах и так хорошо. Через день-другой привычная жизнь мегаполиса забывается, и начинается новая — без суеты и нескончаемой борьбы за место под солнцем. Погружаясь в первозданный мир островов с его звуками и запахами, постепенно начинаешь смотреть не только вокруг, но и внутрь себя, обнаруживая там что-то новое, доселе неизвестное. А когда настает время собираться в обратный путь, понимаешь, что Шантары не отпустят еще долго... быть может, никогда. **YMAG**

«Мы подготовили актуальные предложения,
достойные вашего внимания».



БОРИС ЛАШКОВ
Nord Star Yachting



PRINCESS 30M, 2019

€ 7 900 000

Длина: 30.45 м

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

Ширина: 7.05 м

Каюты: 5+3

Осадка: 2.06 м

Яхта находится в Греции. VAT не выплачен.



BELLKARA, 2016

€ 5 800 000

Верфь: Conrad

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

Длина: 27.91 м

Каюты: 3

Ширина: 7.46 м

Яхта находится в Хорватии. VAT выплачен.



NORTHERN MARINE 84, 2007

\$ 2 000 000

Длина: 25.76 м

Двигатели: Caterpillar 3406E (1 x 550 л.с.)

Ширина: 6.51 м

Каюты: 3+1

Осадка: 2.29 м

Яхта находится в Черногории. VAT не выплачен.

БОЛЬШЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ
НА WWW.NORD-STAR.COM





SANLORENZO SL86, 2020 € 5 125 000

Длина: 26.76 м Двигатели: MTU 12V M94 2000 (2 x 1947 л.с.)
Ширина: 6.35 м Каюты: 4+2
Осадка: 1.90 м Яхта находится в Турции. VAT не выплачен.

+7 812 325 55 32

brokerage@nord-star.com

www.nord-star.com

/nordstaryachting



PRINCESS S62, 2021 £ 1 950 000

Длина: 19.17 м Двигатели: MAN V8-1200 (2 x 1200 л.с.)
Ширина: 4.87 м Каюты: 3+1
Осадка: 1.46 м Яхта находится в Турции. VAT не выплачен.



PRINCESS 56, 2014 € 1 100 000

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

NORD STAR YACHTING

197198, Санкт-Петербург

Петровский пр., д. 14, корп. 4



Majesty 100, 2023, ОАЭ

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

7 500 000 EUR



Sanlorenzo SD 96, 2022, Турция

Длина - 28.93 м | Ширина - 7.60 м | Осадка - 2.00 м
Двигатели 2 x Catepillar 1150 л.с.

10 600 000 EUR



Gianetti Mirage 40m, 2023 г, Италия

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

13 500 000 EUR



Beneteau Grand Trawler 62, 2022, Гонконг

Длина - 18.95 м | Ширина - 5.45 м | Осадка - 1.40 м
Двигатель 2 x MAN 730 л.с.

от 1 679 000 EUR



Oryx 379, 2022 г, ОАЭ

Длина - 11.55 м | Ширина - 3.65 м | Осадка - 0.70 м
Двигатель 2 x Mercury 300 л.с. / Без двигателей

300 000 / 239 000 USD



Benetti OAZIS 34M, 2024, Италия

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

17 300 000 EUR



JONACOR

YACHTS



Hallberg-Rassy 64, 2012 г, Германия
Длина – 19.85 м | Ширина – 5.17 м | Осадка – 2.50 м
Двигатель Volvo Penta D6 300 л.с.
1 400 000 EUR



Bandido 75, 2008, Греция
Длина - 23.70 м | Ширина - 6.60 м | Осадка - 2.00 м
Двигатель 2 x MAN 412 KW
2 250 000 EUR



Brizo 28, 2014, Россия
Длина - 9.40 м | Ширина - 3.20 м | Осадка - 0.62 м
Двигатель 2 x Mercruiser 377 л.с.
23 000 000 RUB



Hallberg-Rassy 54, 2009 г, Швеция
Длина - 16.74 м | Ширина - 4.70 м | Осадка - 2.30 м
Двигатель Volvo Penta D4-180
990 000 EUR



Bandido 75, 2012 г, Хорватия
Длина - 23.67 м | Ширина - 6.60 м | Осадка - 2.03 м
Двигатель 2 x MAN 560 л.с.
1 850 000 EUR



Majesty 48, 2023, ОАЭ
Длина - 14.98 м | Ширина - 4.99 м | Осадка - 0.94 м
Двигатели Twin Cummins 543 л.с.
1 000 000 USD

КОРАБЛЬ МЕРТВЕЦОВ

Отрывок

Роттердам — очень симпатичный город. Когда у вас есть деньги. У меня не было ни денег, ни даже кошелек, куда их можно было бы поместить, если бы они у меня завелись.

В тамошнем порту не было ни одного судна, которое нужда-лось бы в палубном рабочем или старшем механике. Мне тогда было совершенно без разницы. Если б на каком судне требо-вался стармех, я бы вызвался на это место. Запросто. Не моргнув глазом. Ведь скандал разразится только тогда, когда судно будет на ходу, далеко в море. Не могут же они просто взять и вышвыр-нуть человека за борт. Что-нибудь покрасить всегда нужно, вот и сыщется для меня настоящая работа. Ведь не обязательно, в конце концов, устраивать шум и драку, домогаясь жалования стармеха. Можно и уступить маленько. Gosh, в каком только магазине не удастся иногда сторговаться подешевле, будь там даже большими буквами выведено: «Цены без скидок!»

Скандала было бы не миновать, потому что в ту пору я еще не в состоянии был отличить кривошип от вентиля и шатун от коленчатого вала. Это обнаружилось бы при первом же сигнале, если бы кэп прозвонил мне: «Самый малый вперед!», а посудина так и рванулась бы с места, будто ей смерть нипо-чем, только б выиграть The Blue Ribbon, «Голубую ленту». То-то славный был бы номер! Не моя вина, что мне не удалось опро-бовать этот номер на деле, потому что никто не искал стар-меха. Вообще никого не искали, ни на одном судне. Я принял бы любое место, от капитана до камбузного юнга. Но даже в капитане нигде не было недостачи.

Там и без меня шаталось великое множество моряков, и все поджидали какого ни на есть судна. А уж ухватить такое, которое направляется в Штаты, — это и вовсе безнадежно. Всем охота попасть на коробку, идущую за океан, чтоб там, глядишь, зависнуть, отдать швартовы. Все ведь воображают: за океаном людей кормят изюмом, только рот разевай. Тьфу, прорва! А в итоге они там валяются в портах десятками тысяч и ждут судна, на котором можно было б вернуться на родину, потому что все оказалось совсем не так, как они себе вообра-жали. Минули золотые времена — иначе кто бы меня увидел палубным рабочим на Таскалузе?

Но те славные бельгийские копы подали мне одну идею: мой консул. Мой! Оба копа, получается, знали моего консула лучше меня, так, что ли? Непонятно. Ведь я же обязан знать его лучше, потому что он — мой. Он же из-за меня существует на свете. Он же за меня получает жалование.

Консул досматривает десятки судов, значит, он вполне может что-нибудь знать о вакансиях для палубных рабочих, особенно если я сию туд без денег.



БРУНО ТРАВЕН,

немецкий писатель (1890–1969)

— Где ваша матросская книжка?

— Я ее потерял.

— У вас есть паспорт?

— Нет.

— Свидетельство о натурализации?

— Никогда не было.

— Тогда зачем же вы сюда пожаловали?

— Я думал, что вы мой консул, что вы мне поможете.

Он ухмыльнулся. Странно, что люди всегда ухмыляются, когда собираются нанести другому удар.

И с этой ухмылочкой на губах он произнес:

— Ваш консул? Это вы мне еще должны доказать, любезней-ший, что я ваш консул.

— Но ведь я американец, а вы американский консул.

Это же было совершенной истиной.

Но, наверное, это не было совершенной истиной, потому что он сказал:

— Я-то, положим, американский консул, хоть пока еще не первый. Но являетесь ли вы американцем, это вы мне сна-чала должны доказать. Где ваши бумаги?

— Я уже сказал вам: я их потерял.

— Потеряли. Как можно потерять бумаги? Ведь их пос-тоянно носят при себе, особенно находясь в чужой стране. Вы не можете даже доказать, что вы вообще были на Таскалузе. Можете вы это доказать?

— Нет.

— Зачем же вы сюда пришли? Если бы вы и были на Таска-лузе, если бы даже могло быть доказано, что вы действительно там были, это еще никоим образом не доказывало бы, что вы наш гражданин. На американском судне могут работать хоть готтентоты. Стало быть, зачем вы сюда пришли? Как вы вообще попали без бумаг из Антверпена в Роттердам? Это довольно-таки странно.

— Так меня же полиция...

— Настоятельно прошу, не надо мне опять рассказывать сказки. Где это слыхано, чтобы государственные чиновники таким незаконным образом переправляли людей через гра-ницу, в чужую страну? Без бумаг. Лучше не насмехайтесь надо мной, любезнейший.

И все это он произнес ухмыляясь и все время улыбаясь; потому что американский чиновник обязан всегда улыбаться, даже в том случае, когда он объявляет смертный приговор. Это его республиканский долг. Но что меня больше всего раздра-жало, так это то, что он в продолжение всей своей речи вертел в руках карандаш. **YMAG**

Гренада | Турция | Вануату*

Второе гражданство для яхтсмена

ВОЗМОЖНОСТИ:

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

АРЕХ Capital Partners
Citizenship by Investment

ИНВЕСТИЦИИ В ГРАЖДАНСТВО:

- Гренада от \$150 000
- Турция от \$400 000
- Вануату от \$130 000

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

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



BORK



Воздухоочиститель A808