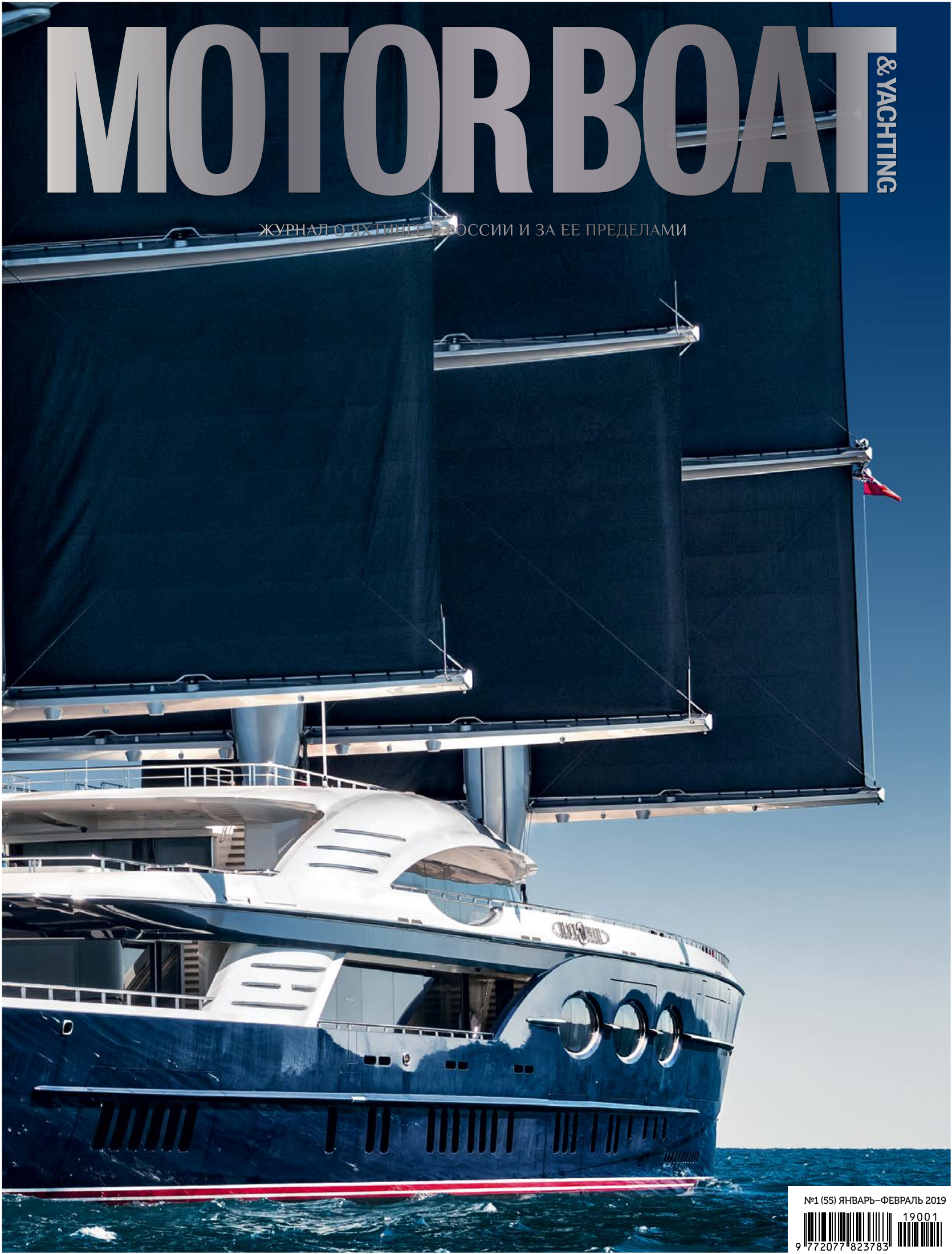


MOTOR BOAT & YACHTING

ЖУРНАЛ О ЯХТИНГЕ В РОССИИ И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ



№1 (55) ЯНВАРЬ-ФЕВРАЛЬ 2019





Скоростная Водоизмещающая

55m Steel

Метры 55 | Узлы 15.5 | Год 2020

Проект Castor, задуманный в Heesen и спроектированный в Omega Architects, - это новая 55-метровая суперяхта из стали с революционным корпусом FDHF. Эволюция классики, инновационная морская архитектура, дополненная современным дизайном. Результат - ошеломляющая моторная яхта валовым объемом 760 брутто-тонн с максимальной скоростью 15.5 морских узлов. Сдача запланирована на май 2020 года.

heesenyachts.com

*Приключение – это путешествие,
а не пункт прибытия*



Laurentia, из серии Heesen 55m Steel



THE PRINCESS 62
EXPERIENCE THE EXCEPTIONAL®



*Испытайте исключительное



Познакомьтесь с новыми яхтами Princess на выставке
Boot Düsseldorf с 19 по 27 января

МОСКВА, МОНАКО

NORDMARINE
+7 495 775 11 00
info@nordmarine.ru

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Nord Star Yachting
+7 812 325 55 32

САМАРА, ТОЛЬЯТТИ

Волга Яхт Групп
+7 846 990 64 30

ВОЛГОГРАД

H2O
+7 8442 98 97 02

НИЖНИЙ НОВГОРОД

Парк Марин-Юг
+7 831 413 67 63

КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ

Наутика
+7 862 235 15 05

ИРКУТСК

Яхтбайкал
+7 3952 95 12 21

ХАБАРОВСК, ВЛАДИВОСТОК

Яхт-клуб Laguna
+7 962 223 72 19


CRAFTED IN PLYMOUTH, ENGLAND

УЗНАТЬ БОЛЬШЕ НА PRINCESSYACHTS.COM



НОВАЯ МОДЕЛЬ SX-СЕРИИ. SX88 РОЖДЕНИЕ КОНЦЕПЦИИ НОВОГО КРОССОВЕРА

ВАШИ МЕЧТЫ, ОЖИДАНИЯ И ЖЕЛАНИЯ ПРИНИМАЮТ САМУЮ УДИВИТЕЛЬНУЮ ФОРМУ.

SX88 - это революция. ваш эксклюзивный лофт на 27-метровой яхте. пост рулевого управления, расположенный на флайбридже и оснащенный кондиционером, может быть полностью изолирован одним нажатием кнопки. просторная основная палуба имеет ровную поверхность от кормы до носа. роскошный пляжный клуб на задней корме - тут легко поместятся большие водные игрушки для ваших морских исследований. дополнительное пространство в носовой части напрямую соединяется с главной палубой. оно может быть использовано в качестве зоны для загораения или обеденной зоны.



SANLORENZO
RUSSIA

Sanlorenzo Russia
Москва, Ленинградское ш., д.
39, стр. 7
Royal Yacht Club
Тел.: +7 495 7 99 0 99 3
info@sanlorenzoyacht.ru

SANLORENZO



CHEVAL COURT

ST PETERSBURG

Classic Residences Designed for Elegant Living
From the Creators of Iconic Noble Row

Preliminary registration with exclusive real estate agencies. Pre-qualification required.

www.chevalcourt.com

“Building at this level requires
tremendous resources and patience.”

GALERIE

“The Akimovs are unique in their commitment
to the tradition of Beaux Arts architecture,
and to a level of detail that people don’t do anymore
simply because it’s too expensive.”

DEPARTURES

“Six residences representing the most
charming and romantic interior style of America
quietly appeared in the heart of Moscow,
just out of a Henry James novel.”

ARCHITECTURAL DIGEST

“Nowadays, having a trophy property in Moscow,
such as Noble Row—is not just a luxury,
but a way to live well when moving around
the world is complicated.”

TATLER

“The Noble Row residences are not only the
most expensive, but also the most quality residences
that exist in Russia’s capital, where until now there
was no benchmark. Now it has been set.”

ROBB REPORT

APD

Your Dream. Delivered.

Испытайте сервис высочайшего уровня от Glancy Fawcett

Мы являемся поставщиками предметов роскоши от ведущих мировых дизайнеров для интерьеров домов, суперяхт и частных самолётов. Наш ассортимент включает и предметы архитектуры.

Мы специализируемся на поставках изысканного фарфора, хрусталя, изделий из серебра, постельного белья, полотенец и аксессуаров. Мы работаем напрямую с Вами, Вашим дизайнером или человеком по вашему выбору, чтобы воплотить Ваши желания в жизнь.

Начните своё путешествие с нами сегодня!

The Old Engine Works, 2 Lund Street,
Manchester, England, M16 9NN

+44 (0)161 876 5356

sales@glancyfawcett.com

glancyfawcett.com

GF
GLANCY
FAWCETT





Привет, друзья!
 Конец года оказался богат на разноплановые события и перемены. Мы стали свидетелями ряда стратегических сделок, неожиданных перестановок в топ-менеджменте крупных верфей, узнали о том, кто вошел в число лауреатов важных премий года. Теперь яхтенный мир готовится к новому циклу, который скоро откроет boot Düsseldorf.

Такая активность является признаком того, что индустрия жива и здорова, но здоровы ли наши океаны, без которых яхтинг теряет смысл?

Этот вопрос давно обрел планетарный масштаб. В начале декабря делегаты из 200 стран собрались в Польше, чтобы в очередной раз обсудить реализацию Парижских соглашений по климату и понять, что успевают сделать человечество.

Как показала выставка METS 2018, яхтенная индустрия тоже не стоит в стороне и пытается если не спасти мир, то по крайней мере помочь себе самой «очиститься», сведя к минимуму негативное влияние прогулочных судов на экосистемы. Об этом говорят на всех уровнях: национальные и региональные ассоциации, верфи и производители оборудования, экипажи и владельцы яхт — все, кто видит, понимает и не может молчать о том, что происходит с природой.

Говорим об этом и мы — в надежде на то, что грядущее поколение владельцев яхт услышит и задумается о том, какими будут их лодки, в каких морях они будут ходить и какую энергию потреблять. А может, входя в новый год, на эти вопросы еще не поздно ответить и нынешнему поколению?



Какими будут яхты, в каких морях они будут ходить и какую энергию потреблять?

Главный редактор
 Антон Черкасов-Нисман

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ



← Осеанко *Black Pearl* — пример для яхт и коммерческого флота
с. 88

→ Как сохранить океан живым и чем в этом важном деле может помочь яхтенная индустрия?
с. 106



← Колоритная Корсика. Гид по острову для путешествия на яхте
с. 130

→ Тесты и обзоры осенних новинок: Princess, Sunseeker, Absolute, Prestige и другие
с. 166



THE X7

ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ ГЛАВНОГО



BAYERISCHE MOTOREN WERKE

СОДЕРЖАНИЕ

№ 1 (55) Январь–февраль 2019



24

Новости

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

72

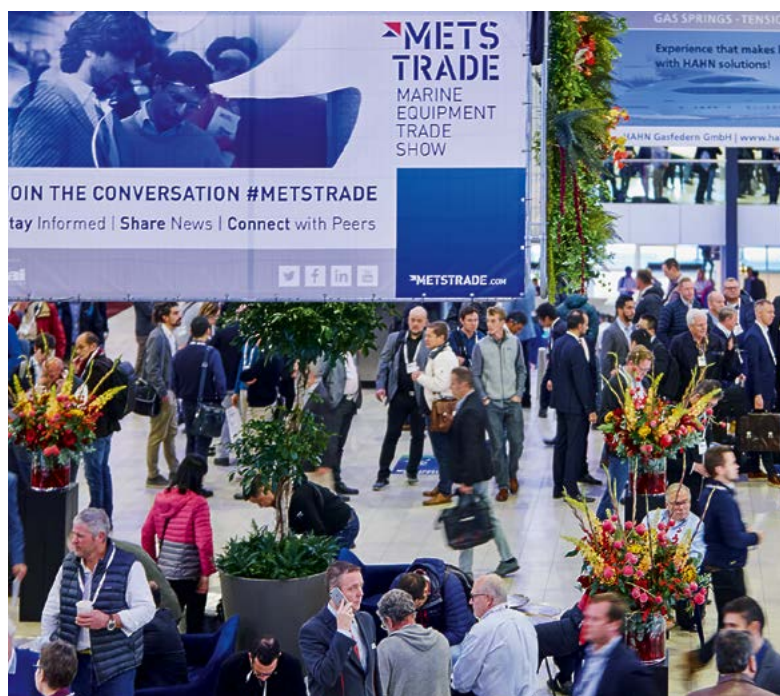
Личное мнение

Борис Лашков/Андрей Зайцев/Елена и Василий Суриковы/Екатерина Павлова: о рефите серийных яхт, новых ресторанах Сардинии, волнениях перед первым переходом на яхте и о том, зачем нужен чартерный брокер

80

Выставки

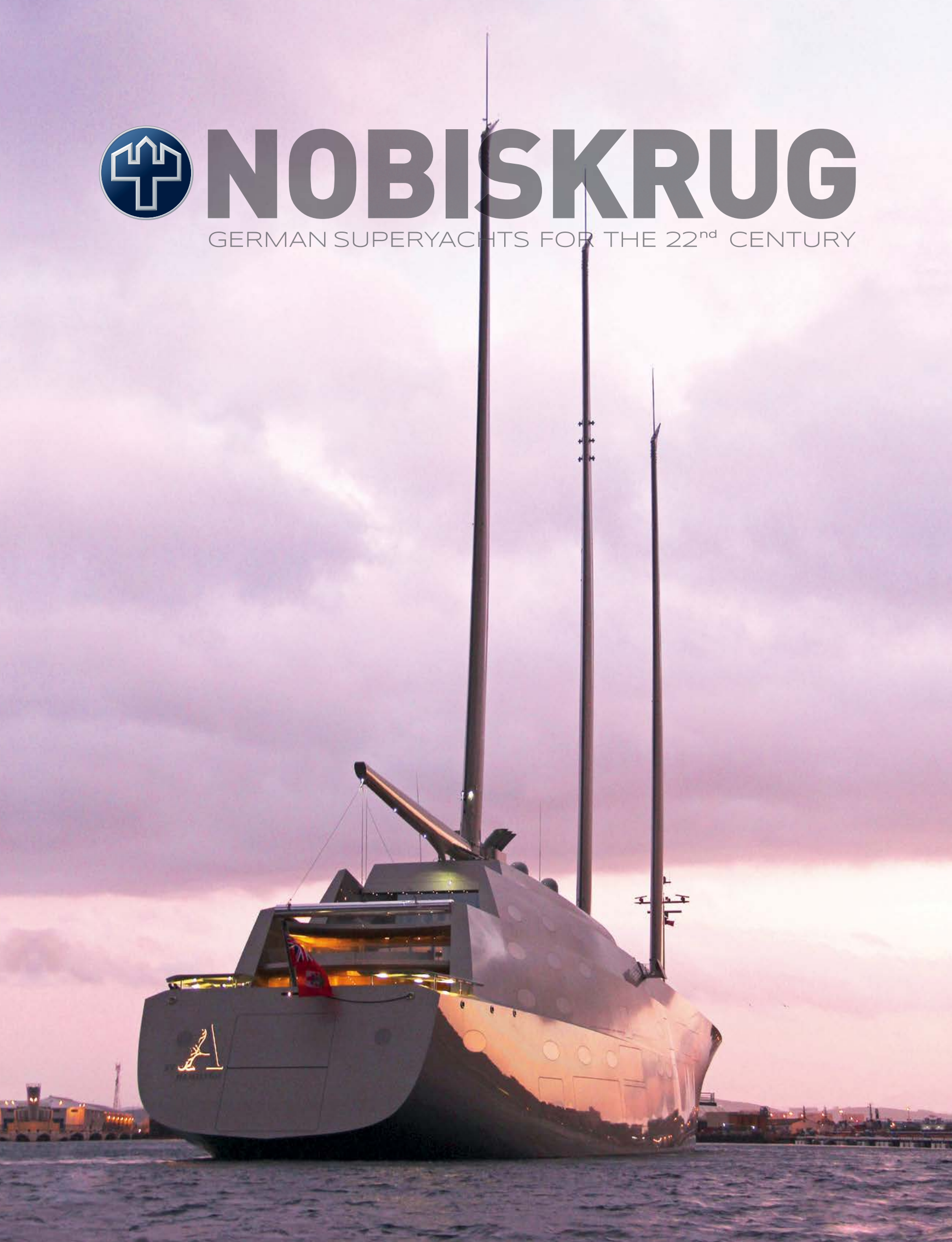
Крупнейшая в мире выставка яхтенного оборудования METS Trade выступает одной из главных площадок для обсуждения будущего яхтинга





NOBISKRUG

GERMAN SUPERYACHTS FOR THE 22nd CENTURY



88

Паруса будущего

Станет ли DupaRig — парусное вооружение таких яхт, как Black Pearl и Maltese Falcon, — частичным решением экологических проблем коммерческого флота?



96

С частным визитом

Volpini 2 — первый корпус Amels Limited Editions 188. День на борту в компании создателей яхты

106

Пока не поздно

О масштабах загрязнения океана, или Как не превратить сегодняшнюю мечту в завтрашнюю катастрофу



130

Исследуем Корсику

Рассказы бывалых и советы капитанов чартерных судов

ROGER DUBUIS

D A R E T O B E R A R E



EXCALIBUR
AVENTADOR

Лимитированная серия из 88 экземпляров
Заряжена энергией мотоспорта

Пекин – Беверли-Хиллз – Дубай – Женева – Гонконг – Лондон – Макао – Монако – Москва – Нью-Йорк
Париж – Эр-Риад – Сеул – Шанхай – Сингапур – Тайбэй – Токио

www.rogerdubuis.com - Follow us on Instagram

Бутик в Москве: Петровка, д. 5, тел +7(495)2582828

140

**СКОРОСТЬ, ИННОВАЦИИ,
ХАРИЗМА**

Bentley Continental GT третьего поколения



152

Monaco Marine

Кому доверить заботу о яхте, чтобы наслаждаться жизнью



144

Мост как искусство

Новые модели Girard-Perregaux



148

Рыбу есть!

La Magée: всемирный аквариум на вашей тарелке

160

Счастливое число

*Седьмое поколение бизнес-седана
Lexus ES*





DAR 90m / 295ft

BEST NEW MOTORYACHT 80M+ Yachts International

YACHT OF THE YEAR 2018 World Yacht Trophies

FINEST NEW SUPERYACHT 2018 Monaco Yacht Show

BEST EXTERIOR DESIGN 2018 Monaco Yacht Show

BUILT BY
oceAnco

www.builtbyOCEANCO.com

166

Princess F70

Сюрпризы флагманского флайбриджного круизера Princess Yachts



178

Не яхта — песня

Prestige 590 — лодка, которую точно стоит посмотреть

188

Brabus Shadow 800

«Теневая» сторона Ахораг 37

184

Absolute Navetta 48

Возможно, лучшая траулерная яхта линейки Navetta



198

От Зеландии до Фрисландии

Рассказываем о том, как организовано производство на некоторых голландских верфях



БЛАГОПОЛУЧИЕ НАЧИНАЕТСЯ С ДОМА.

Элегантная мебель с необычайно мягкими округлыми контурами, из дорогостоящих материалов, буквально притягивает благополучие. hülsta NAVIS.



КОЛЛЕКЦИИ МЕБЕЛИ HÜLSTA ПРЕДСТАВЛЕНЫ В САЛОНАХ:

Москва: САЛОН №1 КОМПАНИИ МБТМ, тел. 495 9567766 • SDP-INTERIOR, тел.495 7272484 • ТРИО ИНТЕРЬЕР, тел. 495 9519388 • ТРИО ИНТЕРЬЕР, тел. 499 9401820 • **Санкт-Петербург:** ЛИНИЯ ИНТЕРЬЕРА, тел. 3278317 • ЛИНИЯ ИНТЕРЬЕРА (РИВЕРХАУЗ), тел. 4480137 • **Барнаул:** ARTSTUDIO, тел. 289145 • **Белгород:** ALTER EGO, тел. 202235 • **Владивосток:** ЕВРОДОМ, тел. 2300601 • **Волгоград:** DerROSSI, тел. 331626 • **Воронеж:** ALSTER HOME COLLECTION, тел. 2530179 • **Екатеринбург:** ДОМ НЕМЕЦКОЙ МЕБЕЛИ GRAFFO, тел. 3450470 • **Казань:** СОЛО ЦЕНТР тел. 5705853 • **Калининград:** МЕБЕЛЬ ХОЛЛ, тел. 351636 • **Красноярск:** ГАЛЕРЕЯ, тел. 2199995 • **Иркутск:** S-КЛАССИК ISONA, тел. 258250 • **Нижегород:** HOUSE MIX, тел. 2171626 • **Омск:** МОНБЛАН, тел. 317451 • **Пенза:** ОКНО В ПАРИЖ, тел. 686464 • **Ростов-на-Дону:** ИНТЕРФОРМА, тел. 2182125 • **Тольятти:** САЛОН МОДНОЙ МЕБЕЛИ ЛЕОНАРДО, тел. 351515 • **Томск:** SMART, тел. 435434 • **Тула:** HULSTA мебель тел 074872716298 • **Тюмень:** НЕМЕЦКИЙ ДОМ, тел. 688990 • **Уфа:** ЧАСТНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ, тел. 2912616 • **Чебоксары:** GIULIA NOVARS, тел.627330 • **Ярославль:** СТУДИЯ НЕМЕЦКОЙ МЕБЕЛИ, тел. 940240 • **Киев:** ДОМОСФЕРА салон hülsta, тел. +38 067 5061288. • **Львов:** ЭЛИТНЫЙ ИНТЕРЬЕР, тел. 1796631 • **Николаев:** PALLADIO, тел. 584962 • **Минск:** INTEROLINE, тел. +375172933332 • **Кишинев:** DUPLEX deutsches möbelhaus, тел. +37322840180 • **Рига:** SIA AMBERGS, тел. 67550740 • **Тбилиси:** FORUM By New Light, тел. +995 32 220 24 24 • **Батуми:** FORUM By New Light, тел. +995 32 220 24 24 • **Ашхабад:** ARWANA Мебель, тел. +993 12 45 69 99 • **Баку:** COLLEZIONE ITALIA, тел. +994 502281100

hülsta – Россия • ул. Ильинка 4 • Гостиный двор • БЦ Капитал, офис 307 • 109012 Москва • тел. (495) 7814680 • факс: (495) 7814679 • реклама • товар сертифицирован. Сертификат Соответствия № РОСС DE. ДЕ01.Н38728 • info@ru.hülsta.com

MOTORBOAT

№ 1 (55) Январь-февраль 2019

Издается в России с 2010 года

МВУ Россия

Motor Boat & Yachting Русское издание
Учредитель и издатель ООО «Мотор Боат Медиа»

Офис в Москве

Royal Yacht Club, 125212, Ленинградское шоссе, 39, стр. 6
Тел./факс +7 (495) 781-60-33
E-mail: info@mby.ru

Редакция и офис в Санкт-Петербурге

197110, Петровский пр., д. 14, корпус 4
Тел. +7 (812) 617-01-11

Веб-сайт www.mby.ru

Электронная версия www.zinio.com

2010–2019 Copyright of TI Media Ltd. Все права защищены.

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

Свидетельство о регистрации СМИ

ПИ № ФС77-38759 от 28.01.2010

Редакция

Генеральный директор Александра Владимировна Дергачева

Тел. +7 (921) 951-02-00, e-mail: alexandra@mby.ru

Председатель редакционного совета Зарий Фролович Черняк,

e-mail: editor@mby.ru

Главный редактор Антон Сергеевич Черкасов-Нисман,

e-mail: ac@mby.ru

Арт-директор Михаил Смотров, e-mail: ms@mby.ru

Редактор Ольга Селезнева, e-mail: olga.selezneva@mby.ru

Редактор Екатерина Хлопкова, e-mail: ek@mby.ru

Цветокорректор Дмитрий Вульфсон

Корректор Александра Ларионова

Над номером работали

Авторы и колумнисты

Арина Вишневская, Андрей Зайцев, Полина Захарова, Питер Камберлидж, Алексей Кириллов, Борис Лашков, Дмитрий Макаров, Алексей Максимов, Екатерина Павлова, Елена Сурикова, Василий Суриков, Джек Хейнс, Евгений Хромченко, Петр Шестаков

Иллюстраторы и фотографы

Андрей Андреев, Жан-Жак Бернье, Куин Биссет, Джефф Браун, Эрик Генер, Майк Джонс, Ричард де Йонге, Франк Карссинг, Альберто Кокки, Хенрик Льюнгквист, Михаил Огнев, Том ван Ооссанен, Гийом Плиссон, Петер де Ронде, Дик Холтис, Анна Шахова, Джаррад Ятес, Fotografie JLOO

Отдел рекламы

Директор по рекламе

Андрей Аханьков

Тел. +7 (495) 729-97-40, e-mail: akhankov@mby.ru

Представительство журнала в Италии

Ediconsult Internazionale, Piazza Fontana

Marose 3 – 16123, Генуя, Италия.

Тел. +39 010 583-684 Факс +39 010 566-578

Распространение и развитие

Коммерческий директор

Дмитрий Макаров, e-mail: dm@mby.ru

Тел. +7 (921) 973-87-12

PR-менеджер

Анастасия Бойчук, e-mail: pr@mby.ru

Менеджер по распространению

Светлана Михайлова, e-mail: office@mby.ru

Партнеры по распространению

«Сейлс» Москва, 2-й Хорошевский проезд, д. 7

«ПрессХаус» Москва, Цветной б-р, д. 30, стр. 1

«Пресс-Логистик» Москва, Вятская ул., д. 49, стр. 2

«РитейлМедиагрупп» Москва, ул. 1905 года, д. 7, стр. 1

«АПП-МК-Подписка» Москва, ул. 1905 года, д. 7, стр. 1

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

«Владпресса» Владивосток, ул. Адмирала Юмашева, д. 20 Б

«Апрель-Логистик» Екатеринбург, ул. Кислородная, д. 8 А

«Сегодня-Пресс-Байкал» Иркутск, ул. Декабрьских событий, д. 119 А

«Газеты в магазины — Плюс» Калининград, ул. Емельянова, д. 230 Б

«Мир Прессы» Казань, ул. Короленко, д. 58 Б

«Юг-Медиа-Пресс» Краснодар, ул. Товарная, д. 7

«Шанс-Пресс» Нижний Новгород, ул. Ошарская, д. 95

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

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

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

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

«Азбука» Челябинск, ул. Худякова, д. 10

Подписка

Стоимость годовой подписки (6 номеров) — 2400 руб.

Подписка осуществляется через редакцию или веб-сайт

+7 (812) 617-01-11, www.mby.ru

Мнение авторов может не совпадать с мнением редакции. Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

Товары и услуги, рекламируемые в журнале, имеют соответствующие лицензии и сертификаты.

Использование любых материалов издания возможно только после получения письменного согласия редакции.

Цены на отдельные яхты, услуги, товары и дополнительное оборудование указаны при условии приобретения в Европе,

без учета налогов и пошлин Российской Федерации, если не указано обратное.



TECHNOLOGY



ЯХТЫ FINCANTIERI: ТЕХНОЛОГИЯ КРАСОТЫ.
ГЕНИЙ НА СЛУЖБЕ У КРАСОТЫ. ЖЕЛАНИЕ БЫТЬ УНИКАЛЬНЫМ — ВСЕГДА.

CHAPTER#1_UNIQUENESS
CHAPTER#2_BEAUTY
CHAPTER#3_GENIUS
CHAPTER#4_DESIRE
CHAPTER#5_TECHNOLOGY

fincantieriyachts.com



MOTORBOAT

BY YACHTING

№ 1 (55) Январь-февраль 2019

Published in UK since 1904

Британское издание MBY
Motor Boat & Yachting, TI Media Ltd.,
Pinehurst 2, Pinehurst Road, Farnborough Business Park,
Farnborough, Hampshire, GU14 7BF
ISSN: 770027 178204
Tel: +44 (0)1252 555213
E-mail: mby@timeinc.com

Website www.mby.com
Twitter [mbytimeinc](https://twitter.com/mbytimeinc)
Facebook [motorboatandyachting](https://www.facebook.com/motorboatandyachting)

Редакция

Editor Hugo Andreae
Deputy Editor Jack Haines
Group Art Editor Neil Singleton
Production Editor Mia Bleach
Editorial Assistant Hollie Bishop
Technical Contributor Nick Burnham
Custom Yacht Contributor Alan Harper
Website Editor Stef Bottinelli

Издатели

Group Managing Director Andrea Davies
Managing Director Gareth Beesley

Заказ архивных английских выпусков

Tel: +44 (0)1733 688 964
MBY Back Issues, Unit 6, Viking Trade Park,
Newark Road, Peterborough PE1 5GE
Стоимость: UK — £ 6.95; EU — £ 10; остальные страны — £ 15
Количество копий ограничено
www.mags-uk.com/timeinc

Тираж 35 000 экз.

Обложка Яхта Осеансо *Black Pearl*
Цена свободная

Журнал подписан в печать 14.12.2018
Отпечатано в типографии Uniprint.
Kanali tee 6, Tallinn 10112, Estonia
Тел. +7 (812) 335-1830



Часы Girard-Perregaux –
никаких тайн:
*всего лишь два века мастерства
и бесконечное стремление к совершенству*

LAUREATO, СТАЛЬНОЙ КОРПУС, 42 ММ

GP
GIRARD-PERREGAUX
SWISS HAUTE HORLOGERIE SINCE 1791

Москва: ЦУМ; Третьяковский проезд, 7
Кутузовский пр-т, 31; Барвиха Luxury Village
С.-Петербург: ДЛТ; Сочи: г-ца «Рэдиссон Лазурная»

тел. 8 800 700 0 800

ЭКСКЛЮЗИВНО В *Mercury*

НОВОСТИ

Мир яхт: факты, люди, события



В помощь яхтам и науке

Сделав ставку на развитие сегмента судов поддержки суперяхт, верфь Damen пользуется своей финансовой независимостью и строит их одно за другим, зная, что проблем с продажей не возникнет. Каждое такое судно быстро находит своего владельца, что подтверждают *Game Changer* и *Power Play*, проданные сразу после их появления на выставке в Монако. Как правило, по совершении сделки суда возвращаются на верфь, где их модифицируют и дооснащают в соответствии с моделью эксплуатации, которую выбрал владелец.

Так, 69-метровое *Game Changer* будет использоваться в кругосветных экспедициях в качестве незаурядного научно-исследовательского судна для изучения Мирового океана и его биоразнообразия. Кроме того, оно станет современной платформой для погружений, поскольку ряд модификаций был связан с организацией профессионального дайв-центра,

позволяющего использовать газовые смеси с кислородом и гелием. Помимо этого, на борту добавили новые помещения для гостей и команды, а также сертифицировали судно для посещения Арктики и Антарктики в соответствии с требованиями IMO Polar Code.

«Процесс подготовки *Game Changer* для наших будущих проектов оказался интенсивным и долгим, — говорит представитель владельца Майк Роуз, — и наши невероятные приключения начнутся на очень серьезном судне».

***Game Changer* будет использоваться для научных целей и дайверских экспедиций**



Ходовая рубка *Game Changer* остеклена по периметру



По ходовым качествам суда поддержки Damen превосходят суперяхты



Мощный кран способен работать на оба борта



Game Changer — настоящий мирный вертолетоносец

В качестве основных инструментов для глубоководных исследований на *Game Changer* предусмотрены кастомная мини-субмарина C-Researcher производства U-Boat Worx с возможностью погружения до 1100 м и подводный аппарат Saab Seaeye Falcon с дистанционным управлением. Сертифицированная посадочная площадка, заправочная станция и ангар для вертолета позволят *Game Changer* не только принимать воздушное судно, но и ходить с ним. Штатный легкий вертолет Airbus H130 T2 оборудован камерой Shotover со стабилизацией и разрешением 8К для трансляции и документирования наблюдений.

Судя по всему, *Damen Game Changer* будет использоваться в двух ипостасях: и как независимое экспедиционное судно, и как транспорт для сопровождения суперяхты, — поскольку его возможности позволяют максимально полно решать обе задачи.



Новый дом красоты

В прошлом выпуске журнала мы подробно рассказывали об удивительной истории Дома Высокого ювелирного и часового искусства Van Cleef & Arpels, которая началась в далеком 1906 году в Париже.

В конце ноября Van Cleef & Arpels собрал друзей и клиентов, чтобы отпраздновать открытие нового бутика в «Петровском Пассаже» столицы и презентовать выставку музейных украшений «Шедевры из частной коллекции Van Cleef & Arpels», которая продлится до 13 января 2019 года.

Своим присутствием вечер украсили предприниматель Тимур Гугуберидзе; главный редактор интернет-портала Vuzo 24/7 Екатерина Дарма, артисты балета Большого театра Артем Овчаренко и Анна Тихомирова и многие другие.

Гости познакомились более чем с 60 произведениями ювелирного искусства из собрания художественного

наследия Дома, созданными в период с 1910 по 1980 годы. Две трети представленных экспонатов, пополнивших эту сокровищницу, приобретены совсем недавно.

Выставка приглашает погрузиться в мир Van Cleef & Arpels и проследить развитие стиля Дома, который формировался и обретал свой уникальный почерк в течение всего XX века, откликаясь на события истории и различные художественные веяния. Культура разных стран, мир высокой моды, природа — все это и многое другое вдохновляет мастеров Van Cleef & Arpels и находит отражение в их произведениях, приносящих бренду мировую славу.

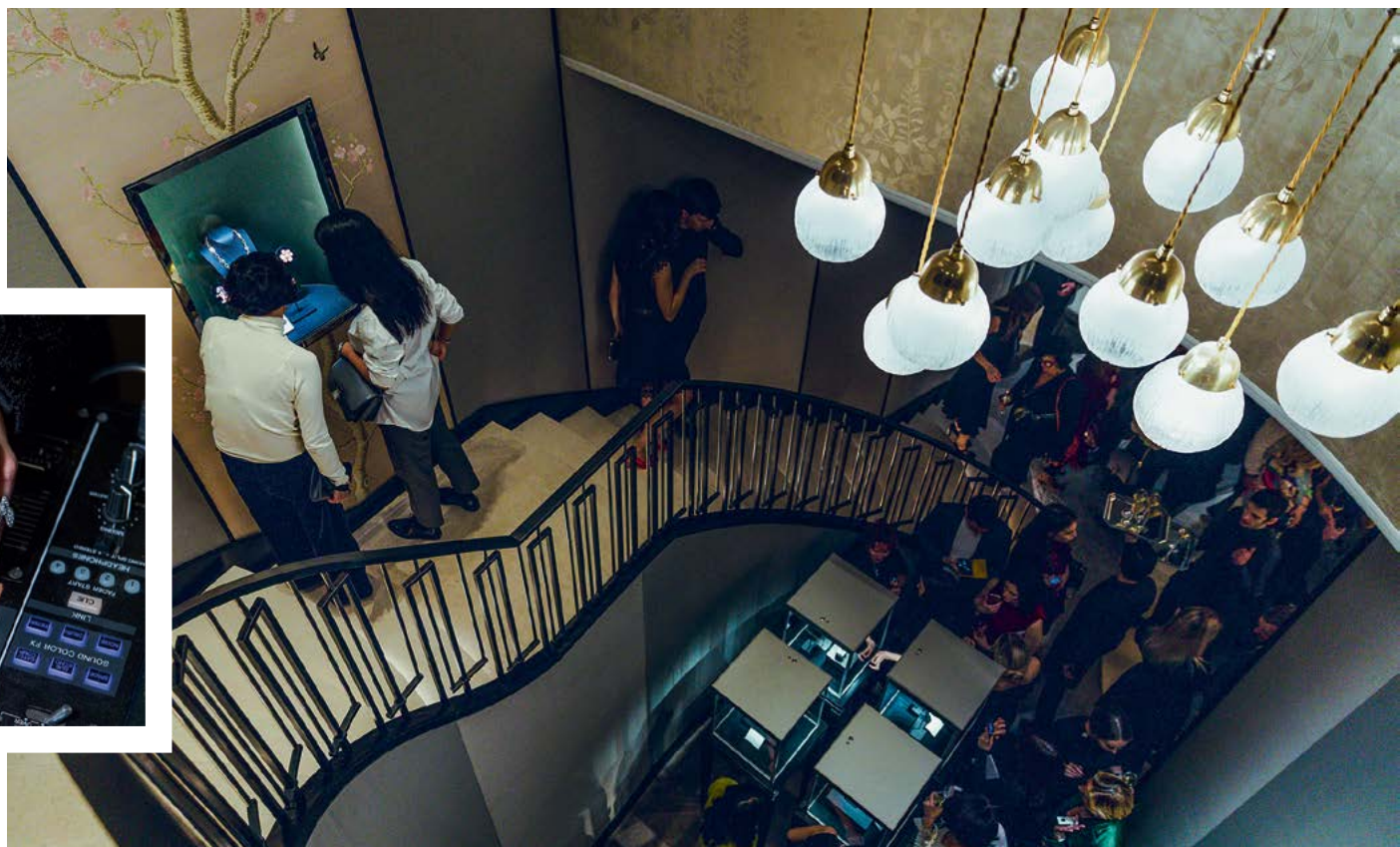
Новый бутик на Петровке станет посольством Дома Высокого ювелирного и часового искусства Van Cleef & Arpels на территории СНГ и Турции.

•••

Элегантный интерьер бутика площадью 328 кв. м оформлен в изысканной гамме теплых пастельных тонов

•••

Гости нового пространства в «Пассаже» почувствовали особую магию и вечное стремление к совершенству Van Cleef & Arpels



YOUR YACHT,
YOUR WORLD

ВАША ЯХТА -
ВАШ СТИЛЬ ЖИЗНИ



77M | DELIVERED 2018

turquoiseyachts.com

TURQUOISE
YACHTS

ISTANBUL | MONACO | FT LAUDERDALE



ПЬЕР ПОСТУМА ДЕ БОЕР,
 директор Feadship
 Refit & Services:
 Мы предлагаем полный
 набор услуг, который
 гарантирует сохранение
 качеств Feadship
 на протяжении всей
 жизни яхты.

Подлинный Feadship

Увлекшись строительством новых суперяхт, еще десять лет назад большинство верфей совершенно не задумывалось о том, что настанет время, когда все эти лодки потребуют обновления, и не придавали значения рынку рефитов. Времена изменились, и сейчас все компании, у которых достаточно производственных мощностей, всерьез разрабатывают эту «жилу».

Так, Feadship с ее огромным флотом стала одним из пионеров этого направления, задавшись целью не только получать дополнительную прибыль, но и помочь владельцам сохранить свои яхты именно яхтами Feadship. Что это значит? По словам представителей верфи, им не раз приходилось видеть построенные на Feadship яхты, которые прошли рефит на других верфях, потеряв при этом в качестве и, строго говоря, перестав быть Feadship'ами. Именно поэтому компания

ввела «сертификат подлинности»; он будет выдаваться всем новым яхтам и впоследствии подлежит обновлению, если обслуживание судна проводится у одобренных Feadship контрагентов с надлежащим качеством работы. Напоминает сервисные книжки и авторизованные центры из автомобильной индустрии, не так ли?

Владелец подержанной яхты Feadship может получить такой сертификат, пригласив на судно сюрвейеров для подтверждения соответствия судна стандартам. Очевидно, что впоследствии яхты с действующим сертификатом будут оцениваться на вторичном рынке дороже, поскольку он дает определенную гарантию инвестиций в подлинный бренд.

Это нововведение стало частью масштабной программы, которую развернула голландская верфь: прежде каждое подразделение Feadship предлагало свой набор услуг по рефиту и ремонту

судов, но впредь этим будет заниматься отдельная, недавно учрежденная компания Feadship Refit & Services. Глубокие рефиты при этом обязательно будут проводиться на одной из четырех площадок Feadship в Нидерландах, тогда как менее сложные работы смогут осуществлять верфи-партнеры Feadship Services Network на Средиземном море и в США. Их список сейчас ограничивается четырьмя компаниями (Amico & Co, Monaco Marine, MB92 и Rybovich), но в будущем может расшириться.

«Учреждение отдельной компании отражает нашу заботу о владельцах яхт Feadship, которые хотели бы защитить статус бренда, — поясняет Пьер Постума де Боер, директор Feadship Refit & Services. — Мы предлагаем полный набор услуг, который гарантирует сохранение качеств Feadship на протяжении всей жизни яхты».

IF YOU CAN DREAM IT, WE CAN DO IT.

ELSEA 50 M

CCN *Fuoriserie*

DREAM ABOUT A WORK OF HEART. WE LAUNCH IT.

 **CCN**
CERRI CANTIERI NAVALI



В Голландию за звездами

Нeesen Yachts продолжает не только нумеровать свои проекты, но давать им красивые, связанные с космосом названия. Например, имя Castor носит не только один из мифических Диоскуров, но также вторая по яркости звезда в созвездии Близнецов и, как нетрудно догадаться, один из текущих проектов Heesen. Второй ушел недалеко: проект Aster движется к завершению с космической скоростью и недавно обрел своего владельца.

Модель бизнеса, при которой верфь закладывает яхты на собственные средства и продает их в процессе строительства, в наши дни привлекает покупателей по двум причинам: им приходится меньше ждать

и меньше рисковать. Весомые аргументы, не правда ли?!

Оба упомянутых судна также стали частью этой успешной схемы. При похожих размерах Aster и Castor отличаются друг от друга. Первая базируется на популярной платформе 5000 Aluminium и является типичной быстроходной (23 узла) яхтой Heesen с корпусом переходного типа, тогда как вторая (стальная) станет самой вместительной 55-метровой яхтой из тех, что когда-либо были построены в Нидерландах (750 рег. т). Стоит отметить интересный дизайнерский союз, который верфь привлекла для работы над Castor. Внешний облик создал Франк Лаупман из Omega Architects, который отлично умеет

совмещать новые дизайнерские решения с присущими Heesen семейными чертами. Интерьеры в современном стиле «сочиняли» мастера из Bannenberg & Rowell. Корпус судна получил обводы FDHF, разработанные бюро Van Oossanen Naval Architects, и оснащается успокоителями качки Naiad. Вместе они обеспечивают высокий комфорт и экономичность хода.

В ноябре лодка прошла одну из важнейших стадий строительства, когда происходит соединение корпуса и надстройки; оставшиеся работы продлятся до весны 2020 года, если покупатель не решит внести в проект масштабные изменения. Интересно, оставит ли Castor ее новый владелец это нетривиальное имя?

Теплая мода

Модный дом Raschini представил новую коллекцию осенне-зимнего сезона. В ее основе — натуральные материалы превосходного качества и лекала, благодаря которым вещи идеально садятся по фигуре, а обувь — по ноге. В коллекции преобладают коричневый меланж, голубой, охровый, винный, темно-синий, пудровый и бежевый цвета. Впрочем, от черно-белой классики модный дом не отказался и в этом сезоне.

В мужской линии представлена одежда для бизнеса и отдыха. В новом сезоне Raschini обращает особое внимание покупателей на кожаные куртки ручной работы с отделкой из крокодила, водонепроницаемые шелковые жилеты на норковом подкладе с отделкой из кожи оленя, кардиганы с мехом бобра и отделкой из крокодила, поло с длинным рукавом из кашемира и шерсти в различных цветовых комбинациях, классические сорочки из натурального шелка и хлопка, строгие пальто с отделкой из норки и бобра. Настоящий бестселлер — мужская куртка с капюшоном из кашемира Logo Piana и шерсти, а также с теплым подкладом из стриженного бобра.

Впервые осенне-зимняя коллекция обуви пополнилась линейкой Raschini Forte со специальной подошвой wide fitting. Ее особенность — увеличенные ширина и подъем (специально для мужчин из России). Дизайнеры предлагают открыть для себя максимально удобные, почти невесомые ботинки из крокодила с бобровой подкладкой, в которых не страшна русская зима. Для тех же, кто и в холода не стремится обзавестись утепленными моделями, в Raschini приготовили слипоны темно-коричневого, черного и голубого цветов из крокодила, сочетания крокодила и замши, а также мягчайшей кожи теленка.

Женщин порадуют беспрюитрышные по крою платья и юбки из плотного жаккарда с крупными игривыми складками, поло и кардиганы с мерцающими пайетками, брюки, пуловеры, джемперы, а также верхняя одежда — особая гордость новой коллекции. Пальто, жакеты, накидки, кашемировые пончо, жилеты и куртки разной длины и силуэта удачно сочетаются с меховой отделкой из соболя, норки, лисы и даже крокодила. Одной из самых популярных моделей определенно станет жилет из лисы средней длины благородных «зимних» цветов. Уже не первый сезон настоящий хит — парки: из бобра в сочетании с лисой и ювелирной фурнитурой, из соболя и кашемира с дополнительным утеплением в рукавах. Традиционно Raschini предлагает огромный выбор шуб и жилетов из самых дорогостоящих видов меха, а в этом сезоне коллекцию дополняют модели с отделкой кожей змеи.

Аксессуарная линейка для мужчин и женщин выполнена из шерсти и кашемира с отделкой из меха в некоторых моделях. Многие шапки, шарфы и перчатки прекрасно сочетаются с пуловерами и кардиганами и создают единый образ.



● ● ●

Отделка натуральным мехом — тренд этого сезона.

● ● ●

Smart casual для отдыха. Ничего лишнего — только современная классика



Turquoise Yachts Project Bora

Активность турецкой верфи Turquoise Yachts в последнее время существенно возросла, что видно по количеству строящихся и уже переданных заказчикам яхт, а также по новым проектам. На Monaco Yacht Show 2018 верфь показала 77-метровую суперяхту *Go*, созданную совместно со студией H2 Design, и теперь представила новый результат их сотрудничества.

Планировками палуб проект Bora напоминает *Go*, однако стилистически эта яхта длиной 81 м будет решена совершенно иначе. Обладая стройной, спортивной внешностью с более «мужественным» профилем, она отличается установленным под углом ветровым стеклом на сандеке и характерными

решетчатыми воздухозаборниками по бортам в кормовой части верхней палубы. Решетчатая тема повторяется также в других частях надстройки и вместе с краской цвета металлик придает поверхностям интересную текстуру.

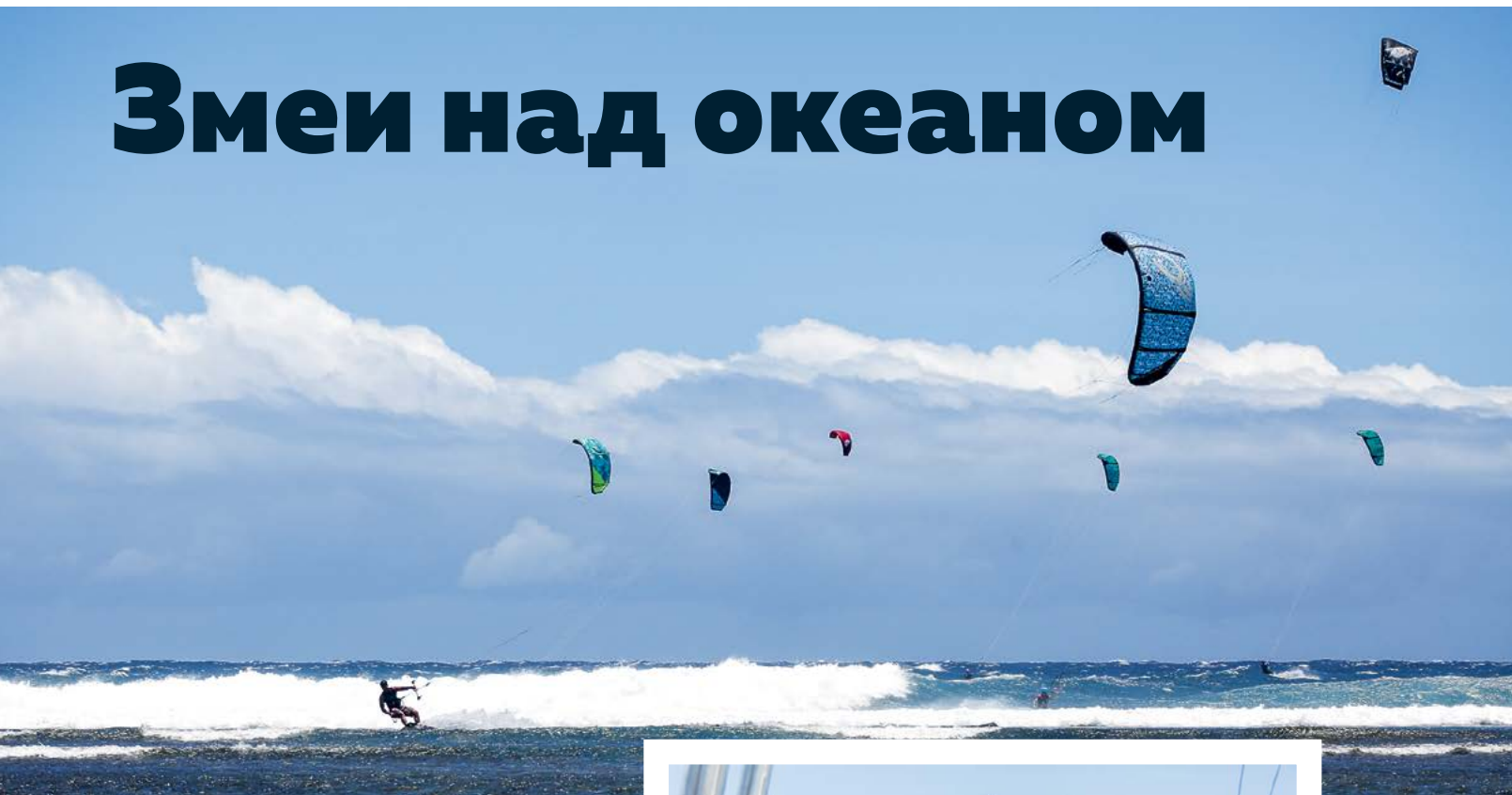
На борту Bora предусмотрен окруженный лежаками и стеклянным бортиком семиметровый бассейн с прозрачной задней стенкой и два джакузи, одно из которых расположено на приватной палубе владельца, а другое, гостевое, — за мачтой на сандеке. Для водных процедур другого характера есть зона спа позади ходовой рубки, где дизайнеры разместили парную, а также комнату для массажа и спортивный зал. Кстати, у владельца Bora будет еще собственная массажная комната, которая

является частью роскошной мастер-каюты с панорамным остеклением и приватной открытой зоной отдыха на верхней палубе.

Для пассажиров на борту организованы пять «обычных» двухместных кают и еще две VIP-каюты; все они разместятся на нижней палубе, которую с верхними «этажами» свяжут проходящие через центральное лобби лифт и главная лестница. Для развлечений гостей на Bora поместили кинотеатр; его можно переформатировать в отдельную комнату для игр.

Turquoise Yachts пока не сообщает кандидатов на оформление интерьеров, стиль которых, разумеется, определит заказчик, но, судя по всему, внутри она будет выглядеть так же современно, как и снаружи.

Змеи над океаном



В середине ноября небо над акваторией Индийского океана, в зоне от о. Маврикий до о. Реюньон, расцвели яркие кайты участников уникальной эстафеты, организованной туристической компанией «Содис» и кайт-клубом K&B Watersport Club Mauritius и посвященной 50-летию независимости Маврикия — островного государства Восточной Африки.

Взяв старт в Ле-Морне, через 9 ч 30 мин спортсмены из интернациональной команды, сменяя друг друга (в воздухе постоянно находились два кайта), в сопровождении двух специально оборудованных катеров с видеооператором и фотографом на борту, преодолели более 200 км в открытом океане и финишировали в Сен-Дени.

В амбициозном проекте участвовали девять гонщиков, в том числе — шесть наших соотечественников: главный идеолог Константин Аксенов (опытный кайтсерфер, в 2011 году он первым пересек на кайте Берингов пролив), Владимир Попов (известный путешественник, победитель суперкубка «Ралли классических автомобилей Chopard 2017»), Артем Беляев (двукратный чемпион мира по водномоторному спорту, известный петербургский ресторатор), Андрей Гринштейн, Владимир Брайнин, Владимир Попов (мл.).

Эстафета не задумывалась как гонки на скорость и время: каждый участник получил удовольствие от яркого и необычного путешествия на кайтах, а после — от захватывающей экскурсии по острову Реюньон с его вулканами.

Поддержку проекту оказали сеть отелей Beachcomber, Министерство по туризму Маврикия и посол РФ на Маврикии Константин Климовский. Есть идея сделать такой переход ежегодным.



●●● Это была первая в мире эстафета на кайтах с переходом на такое расстояние

●●● Хорошо, когда всё хорошо!

●●● Управление кайтом требует ловкости, внимания и физической силы



Фото Анна Шамова



Яхты, фьорды и орлы

Горы, водопады, саванны, тропики, фьорды, разнообразная фауна, арабская самобытность, радушие и достоинство — такой он, Оман, омываемый водами Аравийского моря и Оманского залива. Недаром это направление становится все популярнее для отдыха. Правда, на некоторых туристических порталах встречается мнение, будто бы молодежи там может быть скучновато в плане развлечений. Видимо, люди, сложившие об этой стране такое мнение, просто не были в пятизвездочных отелях Shangri-La в Маскате — столице султаната!

Молодежь молодежи рознь, и кто-то с удовольствием проведет время за занятием йогой, созерцая на закате или рассвете горные хребты и белоснежные пески.

Влюбленные пары наверняка не откажутся от свидания в пышных садах Shangri-La Barr Al Jissah Resort & Spa или от предложения Shangri-La Al Husn Resort & Spa поужинать на вершине скалы либо на пляже при свечах, под нежный плеск волн.

Можно посетить органическую ферму и многое узнать о местных продуктах, выбрать понравившиеся



● ● ●

Если лететь прямым рейсом а/к Oman Air из Москвы, то увидеть Маскат с высоты птичьего полета можно уже через каких-то пять с небольшим часов

○ ● ●

Инфинити-бассейн в Shangri-La Al Husn Resort & Spa

ингредиенты, из которых уже в отеле шеф-повар составит блюдо и подаст его в ресторане у бассейна.

А чем, к примеру, не активный отдых — поездка на внедорожниках в рыбацкую деревушку Кирьят для наблюдения за орлами! Дорога туда идет через живописную сельскую местность и скалистые горы. Оттуда начинается приключенческий путь в Вади Арбаин — долину с оазисами, где можно поплавать в лазурной холодной воде, а после стать участником традиционного оманского обеда с барбекю.

Ну и наконец — настоящие водные процедуры. Флайбординг, вейкбординг, водные лыжи, каяки, SUP-серфинг, виндсерфинг, водные скутеры, дайвинг. Все это доступно на основных пляжах отеля Shangri-La Barr Al Jissah.

Мало? В марине яхт-клуба Barr Al Jissah 55 оборудованных мест для судов до 40 м. Арендуйте яхту — и вперед, знакомьтесь с черепахами, дельфинами, китами, диковинными рыбами, осматривать коралловые рифы у берегов острова Бандар-Хайран. Сколько бы вам ни было лет, свою пригоршню эмоций из Омана вы обязательно привезете.

КЛИМАТ

Омана на большей части территории сухой тропический. Средняя июньская температура в Маскате +34 °С, в зимние месяцы — около +26 °С

ДЕТЯМ

понравятся Музей ребенка в Маскате, представляющий собой огромный развлекательный комплекс, а также парк аттракционов в Сибе и крытый каток в Хузйре

AMELS

Как измерить успех?

РОСКОШНЫЕ ЯХТЫ, ПОСТРОЕННЫЕ КОМПАНИЕЙ AMELS В ГОЛЛАНДИИ

Успех — это возможность провести драгоценное время вместе. Частные острова, магический подводный мир, захватывающие приключения. Проживите эти исключительные моменты так, чтобы они запомнились на всю жизнь. С высочайшим комфортом и в полной безопасности. С уникальной линейкой яхт AMELS Limited Editions вы можете насладиться вашей новой яхтой уже летом 2020 года.



AMELS 180 **55 МЕТРОВ**

› Следующая яхта доступна летом 2020 года



AMELS 206 **62,40 МЕТРОВ**

› Следующая яхта доступна летом 2020 года



AMELS 242 **74 МЕТРА**

› Следующая яхта доступна летом 2020 года



AMELS 200 **60,10 МЕТРОВ**

› Следующая яхта доступна летом 2021 года



AMELS 220 **67,10 МЕТРОВ**

› Спуск на воду через 36 месяцев после подписания контракта



AMELS 272 **83 МЕТРА**

› Спуск на воду через 36 месяцев после подписания контракта



Две Benetti

В ноябре Benetti сообщила о передаче заказчику кастомной суперяхты *Spectre*. На строительство судна водоизмещением 1000 т со стальным корпусом и алюминиевой надстройкой было затрачено три четверти миллиона человеко-часов, что весьма немало даже для такого гиганта, как Benetti. Это уже третья суперяхта, которую за прошедшие десять лет итальянская верфь построила для Джона и Жанетты Сталуппи, и в ее создании участвовали дизайнер Джорджио М. Касетта и голландское конструкторское бюро Mulder Design.

Будучи ценителями спортивных авто 50-х и 60-х годов прошлого века, а также поклонниками фильмографии Джеймса Бонда, супруги Сталуппи хотели испытывать на борту своей новой яхты эмоции, похожие на те, что они испытывают за рулем на гоночном треке, поэтому перед дизайнером стояла непростая задача наделить яхту большой вместимости динамичным обликом, а конструкторам требовалось обеспечить высокие ходовые качества. В основе *Spectre* лежит так называемый High Speed Cruising Hull — корпус с предложенными Франком Малдером обводами, который позволяет 69-метровой яхте развивать 21,2 узла (суммарная мощность двигателей 7014 л.с.), а в экономичном режиме на 12 узлах проходить без дозаправки 6500 миль.

На судне такого типа впервые была применена технология Naiad Dynamics Total Ride Control, изначально разработанная для военных и коммерческих судов. «Умные» плавниковые стабилизаторы позволяют повысить курсовую устойчивость и комфорт на высоких скоростях.

Что касается интерьеров, то Сталуппи предпочли на борту атмосферу французских отелей и бутиков с характерными для них окнами и коврами. Салон на главной палубе выполнен в стиле парижского ар-деко, насыщенного подобранными владельцами тканями от Armani.

● ● ●
Benetti Metis

● ● ●
Benetti Spectre

Spectre стала не единственной крупной кастомной яхтой в осенних спусках Benetti: перед началом зимы в Ливорно на воду сошла еще и 63-метровая *Metis*, построенная для заказчика из Германии. В создании ее экстерьера также поучаствовал Джорджио М. Касетта, а интерьеры оформляли сразу две студии: Bannenberg & Rowell и Birgit Otte Interior Design. Работы у них было немало, поскольку только апартаменты владельца здесь занимают более 160 кв. м. Особенность этой яхты — «повернутые» на 30° относительно привычных планировок «пляжный клуб», салон на главной палубе и зона отдыха — на верхней, позволившие найти новые точки для созерцания моря.

«Benetti подтвердила репутацию международной компании, способной строить качественные и надежные суперяхты, — сказал владелец *Metis* на торжественной церемонии спуска. — Верфь поняла и правильно интерпретировала мои пожелания, в точности выполнив их. Особенно радует мастер-каюта — наглядный пример высокой индивидуализации прекрасного исполнения».

ВСЁ, ЧТО ВАМ НУЖНО

The Manhattan 52



Sunseeker Russia | +7 (495) 25-88-700

Royal Yacht Club

Ленинградское шоссе, 39с7

Москва

sales@sunseeker-russia.com



Russia

SEEK MORE



Hyatt Regency Düsseldorf

Одно из самых ожидаемых в яхтенной отрасли событий — январская boot Düsseldorf, которая в этот раз пройдет с 19 по 27 января. В эти дни привычный уклад уютного немецкого городка кардинально меняется. Днем жизнь тысяч туристов и посетителей вертится вокруг почти двух десятков павильонов выставочного комплекса Messe Düsseldorf, а вечерами представители дружного морского братства оккупируют близлежащие и отдаленные отели, рестораны и бары.

19-этажный бизнес-отель Hyatt Regency Düsseldorf в модном районе города, в 20 минутах езды от международного аэропорта, — отличный выбор, чтобы с комфортом провести остаток трудного командировочного дня или мини-отпуск.

Отель предлагает 303 номера 12 категорий, из которых три — сьюты. Некоторые номера очень необычно спланированы. Просторные и светлые, с окнами от стены до стены и от пола до потолка, из которых открываются фантастические панорамы Рейна (причем чем выше этаж, тем круче виды), номера оборудованы большими ванными комнатами с тропическими душами и санузлами, а управлять жалюзи можно прямо из кровати. Сочетание натурального дерева и металла, необычное цветочное оформление и игра разнообразных фактур во всех помещениях и номерах создают ощущение легкости и уюта. За завтраком здесь готовят очень вкусный кофе, сделанный, как считают многие постояльцы, по какому-то особому, секретному рецепту.



●●● Вид на Рейн из номера Deluxe площадью 40 кв. м с кроватью king size, тропическим душем и гранитной ванной

●●● Rive Spa занимает площадь более 480 кв. м и предлагает множество программ для оздоровления и релаксации

Центром притяжения отдыхающих в отеле является двухуровневый спа-центр Rive Spa. В пяти процедурных кабинетах вам предложат комплексный уход на основе натуральной косметики, не содержащей химических добавок. Здесь есть сухая и влажная сауны, массажный кабинет, душ Vichy, джакузи, баня, большой бассейн, терраса, где можно посидеть с чашкой чая или фрешем. Просторный фитнес-зал с кардиозоной оборудован современными тренажерами. Особые условия предоставляются владельцам клубной карты Rive Spa.

Hyatt Regency Düsseldorf — это честная «пятерка», где во всем чувствуется знаменитый немецкий орднунг. К этому отелю, вне всякого сомнения, стоит присмотреться. Если вы планируете посетить Дюссельдорф вне зависимости от крупнейшего в Европе павильонного боат-шоу, то у вас есть шанс забронировать понравившийся номер. Есть он, впрочем, и в даты выставки, но тогда следует очень поторопиться.



CELEBRATING

50
YEARS

— 1967-2017 —

АЛЮМИНИЕВЫЕ И СТАЛЬНЫЕ
СУПЕРЯХТЫ РУЧНОЙ РАБОТЫ.
СДЕЛАНО В ГОЛЛАНДИИ.

EXPLORER 28м RAISED PILOTHOUSE



RAISED PILOTHOUSE 32м



EXPLORER: от 20 м до 40 м



RAISED PILOTHOUSE: от 25 м до 40 м

Верфь
+31 6 51 703 199 (русскоговорящий сотрудник)
www.wimvandervalk.com



VAN DER VALK
SHIPYARD

На старт!

В начале января от берегов о. Лансароте (Канарский архипелаг) стартует IV трансатлантическая регата классических яхт Panerai Transat Classique. Красивейшие парусники длиной от 11 до 49 м, пройдя 3000 миль, финишируют в гавани Кристоф-Харбор — великолепной марине для суперяхт, построенной на полуострове на юго-востоке о. Сент-Китс (Сент-Китс и Невис, Малые Антильские о-ва).

Легендарную гонку в очередной раз организует французский Atlantic Yacht Club в партнерстве с производителем роскошных спортивных часов Officine Panerai, известным в яхтенном мире как спонсор Panerai Classic Yachts Challenge. В философии бренда неразрывно связаны страсть к морской стихии и высокое часовое искусство. Подобно яхтсменам, покоряющим стихию, Panerai покоряет время, ставя во главу угла четкость действий и единство цели. Принадлежащий Panerai бермудский кеч *Eilean* 1936 года постройки также примет участие в гонке — 38-м для нее трансатлантическом переходе.



•••
РАМ 00956.
Темно-синий ремешок Panerai из каучука снабжен трапециевидной застежкой из титана с матовой отделкой

•••
Модель снабжена матовой кнопкой функции Regatta с нажимной поверхностью оранжевого цвета

В честь регаты часовая мануфактура выпустила эксклюзивную, ограниченную 150 экземплярами, серию часов Luminor Regatta Transat Classique, оснащенных хронографом и механизмом обратного отсчета для точной индикации времени старта. Все просто: кнопка в положении «4 часа» останавливает оранжевую минутную стрелку хронографа в нужный момент в зависимости от периода отсчета. После запуска хронографа соответствующие стрелки начинают движение. Сначала они показывают минуты и секунды до старта регаты, а когда обратный отсчет завершен — фиксируют время, истекшее с начала гонки.

Другие функции и особенности, дополняющие этот высокоточный инструмент, превращают его в незаменимого спутника в любом морском путешествии: водонепроницаемость до 10 бар (глубина 100 м); хронограф с функцией flyback с двумя счетчиками для замеров двух последовательных временных интервалов; тахиметрическая шкала с разметкой в узлах для определения скорости движения судна; трехдневный запас хода — идеальный вариант, чтобы провести длительные выходные в море; устройство сброса секундной стрелки на ноль для обеспечения полной синхронизации.

В дизайне часов доминирует синий цвет, который используется в оформлении циферблата и каучукового ремешка и роднит часы с морем.



ВЫХОД В МОРЕ В 2020

ЛИДЕР ЭКСПЕДИЦИЙ

Приготовьтесь открыть для себя новое поколение роскошных экспедиционных яхт — линейку DAMEN SeaXplorer.



2015

SeaXplorer 95



Первый взгляд

Обнародование инновационной линейки роскошных экспедиционных яхт до 100 метров длиной.

2016

SeaXplorer 65



Строительство началось

Первый контракт на строительство экспедиционной яхты SeaXplorer заключен.

2017

SeaXplorer 55



Представляем концепцию SeaXplorer 55

Возможность подойти ближе к самым захватывающим уголкам дикой природы.

2017

SeaXplorer 75



Заказ второй яхты

Путешествия по всему миру и захватывающие приключения с вертолетами, подводными лодками, большими тендерами — все это в полной безопасности, со стилем и комфортом.

2020

SeaXplorer 65



Первый спуск на воду

Мир познакомится с первым SeaXplorer, построенным Damen для того, чтобы достичь самых захватывающих уголков нашей планеты.

*Жизнь на борту:
легко, безопасно,
комфортно*



● ● ●
Мастер-каюта на главной палубе имеет собственный выход на террасу



● ● ●
Роскошная туалетная комната мастер-каюты

Bering 92

Вering 92 — одна из моделей новой линейки Bering — результат творческого союза клиента и верфи, обладающей передовыми техническими возможностями.

Компоновка полностью соответствует концепции «Жизнь на борту — легко, безопасно и невероятно комфортно». На главной палубе находятся просторный салон, камбуз и мастер-каюта с выходом на собственную террасу в носу, а на нижней расположены четыре гостевые каюты с собственными туалетными комнатами, две каюты и кают-компания для экипажа. Капитанская рубка оборудована на верхней палубе, откуда можно подняться на флайбридж с зоной отдыха, шезлонгами, мягкими диванами и грилем.

Элегантная и стильная внешне, Bering 92 имеет стальной водоизмещающий корпус, алюминиевую надстройку и внушительные объемы внутренних помещений, отличается исключительными мореходными характеристиками.

Силовая установка — два двигателя Cummins QSL9 по 455 л.с., которые позволяют яхте развивать максимальную скорость 12 узлов, а в крейсерском режиме идти на 9 узлах. При запасе топлива 16 500 л судно сможет преодолеть без дозаправки более 3500 миль.

ЗОЛОТОЕ СЕЧЕНИЕ BORK

14 ноября в Санкт-Петербурге состоялось BORK Golden Opening — торжественное открытие двух флагманских бутиков BORK: на Невском проспекте и Большом проспекте Петроградской стороны. В роскошном пространстве BORK на Невском собрались самые яркие и успешные люди города. Лейтмотивом светского раута стал принцип золотого сечения, в основе которого — совершенная эстетика и гармония. Именно он вдохновляет дизайнеров BORK на создание идеальных продуктов для дома. Специально для мероприятия была подготовлена впечатляющая арт-инсталляция из 300 сверкающих кубов, рассыпанных вокруг золотой линейки BORK и напоминающих разлетающиеся пиксели. Центром притяжения стали уникальные шедевры бытовой техники Gold с покрытием из 24-каратного золота 999-й пробы, коллекция BORK Home, а также японская кованая посуда для чайных церемоний Gyokosendo, изготовленная вручную из меди и серебра по старинной технологии поставщиком Японского императорского дома.

Собравшиеся дегустировали вино, раскрывшее свой особый характер в электронных декантерах BORK. Один из лучших сомелье мира Александр Рассадник наливал его в бокалы из хрустального стекла. Изысканными закусками и оригинальной подачей удивлял шеф ресторана Jerome итальянец Антонио Фреза. Динамики вечеринке добавляли музыкальные композиции DJ Kimbar.

Но главной интригой BORK Golden Opening стал поиск заветных «ключей» от трех золотых сейфов BORK. Каждый мог попытаться удачу и выиграть эксклюзивные бокалы из хрустального стекла или одну из моделей релакс-мастеров BORK.

Насладившись вечером, гости разъехались по домам с подарками и уверенностью: золотая осень быстротечна, а золотое сечение BORK — это навсегда.

Золотое сечение — идеальные пропорции, вдохновляющие дизайнеров BORK



● ● ●
Арт-инсталляция BORK на Невском проспекте

● ● ●
Антонио Фреза колдует над тирамису с белым трюфелем и гребешками крудо с маринованной хурмой

● ● ●
На вечеринке, посвященной открытию новых бутиков BORK, царил душевная атмосфера



● ● ●
Технику из коллекции Gold покрывают 24-каратным золотом 999-й пробы



TUMI: к весне ГОТОВЫ

Зима — не самый комфортный в нашем климате сезон, и кроме глинтвейна и теплого шарфа, можно согреться собственными мыслями о теплых днях. Мировой лидер аксессуаров премиум-класса для путешествий и бизнеса TUMI к весне 2019 года подготовил новые коллекции для тех, кто заранее планирует свои поездки. Бренд по-прежнему уделяет внимание расширению женского ассортимента и внедрению в премиальный сегмент, а также изучает новые технологии: шлифование кожи и применение углеродной ткани.

Коллекция 19 Degree Aluminum, в изделиях которой сочетаются роскошь и инновации, с момента выхода живо обсуждается ценителями стильных вещей. Весной она будет представлена в популярном цвете сезона Gecko, в различных размерах: International Carry-On, Short Trip Packing Case и Extended Trip Packing Case. Модели этого ряда отличаются усиленной рамой и литыми угловыми накладками для дополнительной защиты. Сумки для ручной клади оснащаются двумя, а предназначенные для сдачи в багаж — тремя защелками. Внутри чемоданы и сумки удачно организованы. Легкую подкладку с тисненым бриллиантовым рисунком дополняет уникальный узор на наружной части.

•••
Стильный и прочный чемодан из коллекции 19 Degree Aluminum



НАБОР
аксессуаров к рюкзаку из коллекции Ashton сделает вашу вещь уникальной



•••
Версия популярного рюкзака Morrison с принтом Brush off citron



Коллекция Ashton — это классические модели элегантного дизайна, выполненные из высококачественных материалов. Ассортимент усилен новыми моделями из модной матовой и перфорированной кожи в разных цветовых сочетаниях, с фурнитурой обтекаемой формы.

Портфель с откидной крышкой Palmer (PalmerFlapBrief) — это сплав традиций и современного качества. В нем есть отделение для ноутбука (14"), замок с защелкой и ключом, кожаная верхняя ручка и съемный регулируемый плечевой ремень.

Неизменно популярный рюкзак Morrison (Morrison Backpack), как и в прошлом сезоне, доступен в черном цвете. Кроме того, теперь можно выбрать цвет Green burnished (отполированный зеленый) и версии с новыми принтами Brush off citron, Brush off ultramarine. Рюкзак изготовлен из перфорированной кожи с новыми тканевыми ремнями на застежке, которые можно дополнить аксессуарами премиум-класса от TUMI's Premium Accent Kits.

В портфеле Benton (Benton Double Zip Brief) на двойной молнии имеется отделение для ноутбука 15", а также дополнительное — для планшета, передний карман на молнии с двумя защитными карманами в целях дополнительной безопасности, съемный плечевой ремень, а также характерная для TUMI функция «добавить сумку» (add-a-bag).

NORD STAR

YACHTING



Строительство
яхт



Брокераж



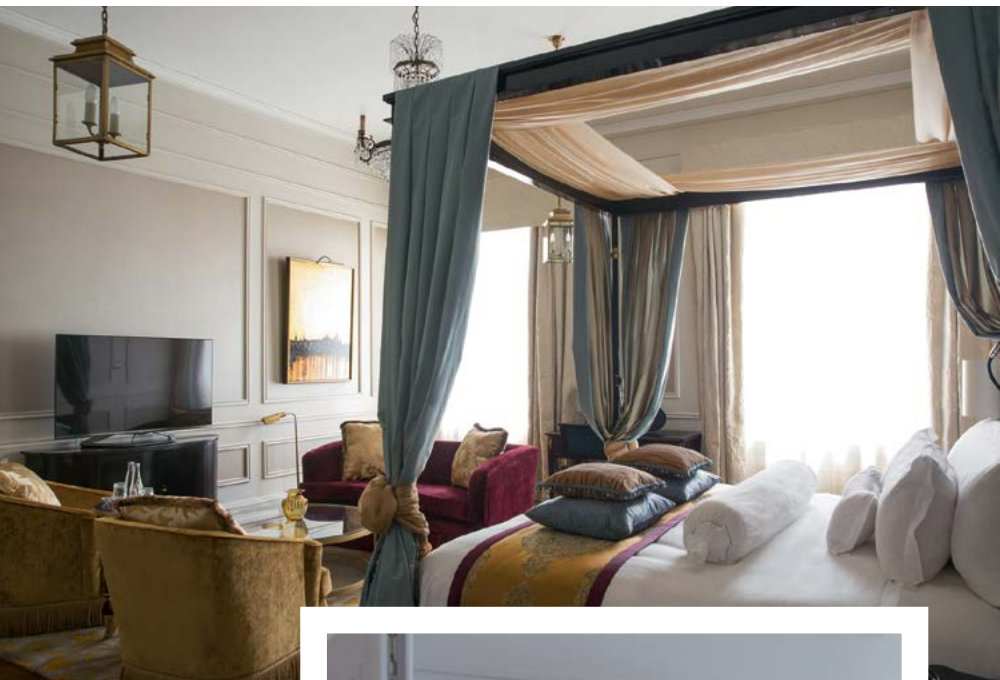
Менеджмент
яхт



Чартер

NORD STAR YACHTING

Официальный дилер английской верфи
Princess Yachts Ltd на Северо-Западе России
Санкт-Петербург, Петровский пр., д.14, корп.4
+7 (812) 325-55-32
www.nord-star.com



● ● ●
Одна из спален президентского люкса

● ● ●
Люкс-апартаменты «Архипенко»

● ● ●
Люкс-апартаменты «Кандинский»



По высшему разряду

Вelmond Grand Hotel Europe открыл Президентское крыло, состоящее из самых больших в Северной столице президентских апартаментов и пяти люксов, выполненных в стиле русского авангарда.

Уже более 140 лет этот великолепный отель, сочетающий в себе очарование прошедшей эпохи и безукоризненный современный сервис, играет важную роль в жизни Санкт-Петербурга. Из всего номерного фонда люксы всегда были наиболее востребованы у его именитых гостей. Растущий спрос на них подсказал решение преобразовать 19 номеров Южного крыла знаменитого исторического этажа в шесть ультрасовременных люкс-апартаментов. С этой задачей виртуозно справилось нью-йоркское архитектурное бюро Адама Тихани, признанного эксперта в области создания инновационных интерьеров для гостиниц. Именно Тихани принадлежит идея стилизации новых люксов в духе русского авангарда. Апартаменты названы именами великих мастеров этого яркого художественного направления, сделавшего Россию лидером мирового искусства в начале XX века: Малевича, Кандинского, Архипенко, Родченко, Лисицкого.

Щедрая и роскошная планировка президентских люкс-апартаментов, занимающих площадь 350 кв. м, позволила разместить здесь рабочий кабинет с библиотекой, две спальни с ванными комнатами, тренажерный зал, сауну. Для приема посетителей предусмотрены просторная гостиная, столовая на 10 персон с оборудованной по последней моде кухней, лаунж-бар с изумительными видами на уходящую вдаль Невскую перспективу и музыкальный зал с антикварным роялем фирмы Карла Шредера. Отдельное помещение отведено свите. Особую пикантность декору президентского люкса придают детали в стиле шинуазри (стилистический прием, использующий мотивы средневекового китайского искусства в европейской живописи и декоративно-прикладном искусстве).

В стоимость номера включены услуги дворецкого. Служащие Belmond Grand Hotel Europe бережно распакут и упакут багаж, поглядят костюм, почистят обувь, сервируют кофе и принесут свежую утреннюю газету, одним словом, сделают все для комфортного пребывания гостя в отеле. Приятным бонусом станут сюрпризы для тех, кто путешествует с детьми.

Консьерж-служба позаботится о том, чтобы обеспечить вас билетами в лучшие театры и музеи города, организует авторские экскурсии, камерные концерты и индивидуальные мастер-классы прямо в отеле.

EL ARTE DE VIVIR LA MAR



Prestige 590 будет представлен на выставке
Dusseldorf Boat Show 2019 с 19 по 27 января 2019 года

► Flybridge / NEW 590 - 560 - 520 - 500 - 460 - 420 Yachts / 750 - 680 - 630
S-Line / 560S - NEW 520S - 500S - NEW 460S - 420S Sportyachts / 680S - 630S

Эксклюзивный представитель в России ООО «Престиж Яхтс»
Москва, Волоколамское шоссе, 97
+7 (495) 780 - 44 - 44
www.prestige-yachts.ru


PRESTIGE®
LUXURY MOTOR YACHTS

Targa 43 Open едет в Россию



Спустя почти 20 лет британская верфь Fairline Yachts возродила легендарную модель Targa 43, которая выпускалась в 2000-х и стала бестселлером: на воду было спущено более 300 корпусов. Новую Targa 43 Open, впервые представленную минувшей осенью, явно ожидает не меньший успех: заказы на нее пошли задолго до официальной премьеры, и на сегодня продано уже более трех десятков лодок.

Также на счету Targa 43 Open — своего рода титул иконы стиля: в Каннах яхта с феноменальным дизайном Альберто Манчини получила World Yacht Trophies 2018. Ее экстерьер был признан лучшим в сегменте яхт длиной от 14 до 18,5 м.

Но главная новость заключается в том, что эту шикарную новинку скоро можно будет увидеть в России. Российское представительство Fairline — морской дом West Nautical — привезет Targa 43 Open в Москву к началу нового яхтенного сезона. В последние годы в российские внутренние воды ввозили крайне мало яхт длиной свыше 40 футов, тем более новинок. Ожидаемое прибытие Fairline Targa 43 Open свидетельствует, что российский рынок снова идет в рост: представители верфей готовы доставлять самые свежие модели, зная, что на них будет спрос.

Ну а в конце весны, когда сойдет лед, компания West Nautical готова организовать тест-драйвы Fairline Targa 43 Open в акватории московского Royal Yacht Club на Водном стадионе.

Как сказал Андрей Ломакин, генеральный директор West Nautical, эта модель идеальна для первого опыта в яхтинге и отлично подходит для российских акваторий. Но если вы не уверены, что будете проводить много времени на воде, стоит попробовать современную модель владения — совместное пользование яхтой.



●●● Тесты показали скорость 30 узлов и то, что лодка хорошо справляется с волной

●●● Приборная панель идеальной компоновки лаконична и в хорошем смысле консервативна

●●● Огромный люк в хардтопе наполняет кокпит воздухом, что и ожидаешь от модели типа Open



MAJESTY YACHTS - НОВЫЕ СТАНДАРТЫ РОСКОШИ



Majesty Yachts distributed by Drettmann

T. +49 176 992 739 46

olr@drettmann.com

www.drettmann.com

Superyacht Collection

155 - 135 - 125 - 122 - 110 - 105 - 100

Yacht Collection

90 - 77 - 70 - 63 - 56 - 48

MAJESTY  **YACHTS**
by *Gulf Craft*

Эксклюзивный дистрибьютор верфи Gulf Craft и официальный представитель Drettmann International в России - Jonacor Marine Corporation
www.jonacor-marine.ru | +7 812 702 47 70 | Санкт-Петербург | Песочная набережная 18



Браво, Осеансо!

Пожалуй, самым громким событием осени можно назвать спуск на воду (не технический!) проекта Bravo — построенной на Осеансо суперяхты длиной 109 м. Еще неизвестно, согласится ли владелец показать ее в Монако, и пока приходится довольствоваться скудными фактами, а частично и слухами.

Доподлинно известно, что наружный дизайн Project Bravo создавала итальянская студия Nuvolari Lenard, у которой уже есть фантастические плоды сотрудничества с Осеансо (яхты *Alfa Nero* и *Black Pearl*), тогда

как интерьеры разрабатывали в Reymond Langton Design. У Осеансо нет похожих друг на друга яхт, и неудивительно, что Bravo разительно отличается от предшественниц как внешне, так и конструктивно.

При проектировании Bravo бюро Lateral Naval Architects впервые применило инновационный подход под названием LIFE (Lengthened, Innovative, Fuel-efficient, Eco-friendly), который задействует ряд фундаментальных принципов и позволяет создать сбалансированное в отношении веса, энерговооруженности и распределения пространства судно. В этом случае имеет

место гибридная пропульсивная система с внушительным запасом хранящейся в батареях энергии, что позволило конструкторам сделать моторный отсек высотой в одну, а не в две палубы, высвободив дополнительное место для гостевых помещений.

Пока яхта не достроена и не прошли ходовые испытания, мы не знаем максимальную скорость и запас хода Project Bravo. Но вполне вероятно, что эти характеристики окажутся близки к таковым у Осеансо *Jubilee*, которая, кстати, совсем недавно нашла нового владельца.

Римские каникулы

Отдохнуть и пообедать в самом центре мегаполиса, но вдали от шумных туристических улиц?

Это стало возможным благодаря московским рестораторам Semifreddo Group — владельцам ресторанов Semifreddo, La Bottega Siciliana, Bolognetta Osteria & Pizzeria, Gutai и кафе «Академия», открывшим в итальянской столице новый ресторан Osteria Siciliana.

Рядом с Виа Деи Кондотти, в маленьком переулке за знаменитым бутиком Fendi, вас ждут чудеса превращения обыкновенных продуктов в потрясающе вкусные и красивые блюда. За волшебство на кухне отвечает Нино Грациано, сицилиец по происхождению. Нино — один из самых известных итальянских шефов Москвы и бренд-шеф ресторана Semifreddo. В меню Osteria Siciliana как традиционные сицилийские, так и авторские блюда. Отдельного внимания заслуживают рецепты мамы Нино.



●●●

В интерьере нового ресторана гости чувствуют себя очень по-домашнему

●●●

Итальянскую кухню трудно представить без качественных морепродуктов

НОВЕЙШАЯ МОДЕЛЬ ВЕРФИ БЕРИНГ 106

ДАЛЬНОСТЬ ХОДА
4000 + МИЛЬ

ЗАПАС ТОПЛИВА
30 000 Л

СКОРОСТЬ
13 УЗЛОВ

РАСХОД ТОПЛИВА
30 Л/Ч

ДЛИНА
32 М

ШИРИНА
7,5 М

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
212 Т

106 BERING

Верфь Беринг проектирует и строит на заказ стальные экспедиционные яхты размером от 15 до 40 м.
Яхты Беринг - это:

океанская дальность плавания • экономичность • максимальная безопасность • современный комфорт





CRN Begallta

Спустя два месяца после презентации в Монако, где Альберто Галасси, генеральный директор Ferretti Group, кратко упомянул о новом концепт-проекте Begallta, компания раскрыла некоторые детали этой яхты с харизматичной внешностью и весьма интересным названием. Последнее отсылает нас к кельтскому фольклору: так именовался меч полубога Диармайда, хотя создатели проекта имеют к кельтам весьма опосредованное отношение.

Конструкторское бюро верфи CRN разрабатывало Begallta вместе со студией Lobanov Design, отвечавшей за экстерьер и планировку судна, и Pulina DNA, в чьи

задачи входило предложить варианты оформления интерьеров. Главным элементом наружного дизайна яхты выступает связующая горизонтальная линия, которая, словно лента, объединяет палубы и создает ощущение плавности переходов. Еще более узнаваемой Begallta становится благодаря клиновидной носовой части с обратным форштевнем и характерной кормовой части со «срезанными» углами надстройки.

Создатели яхты адресуют этот проект человеку-космополиту, который не боится и любит уходить в море надолго, и подчеркивают, что воплощенный ими дизайн стирает границы между внешним миром и гармоничными, решенными

в стиле минимализма интерьерами. Этому способствуют обильное использование панорамного остекления, просторные террасы и великолепный сандек, где солнечные лучи, отражаясь, обыгрывают архитектурные линии.

«Begallta демонстрирует совершенно уникальный дизайн, в котором хорошо виден почерк Игоря Лобанова, — говорит Стефано Де Виво, коммерческий директор CRN. — Мы любим решать сложные задачи, и сотрудничество с его студией привело к появлению новаторского проекта, в котором гармонично соединились тонкий современный стиль и глубокий контакт с природой».

Помогать легко!

Компания Volvo Car Russia, входящая в концерн Volvo Car Group, выступила генеральным партнером ежегодного литературного вечера. Организатор мероприятия — благотворительный фонд «Жизнь как чудо», помогающий детям с тяжелыми заболеваниями печени.

По традиции гости собрались в Бальном зале отеля The Ritz-Carlton, Moscow, у входа в который их встречали четыре автомобиля Volvo: бизнес-седан S90, внедорожник XC90, а также кроссоверы XC60 и XC40.

Цель таких литературных вечеров — напомнить, что всегда есть люди, чья жизнь может резко измениться благодаря чьему-то простому и естественному желанию помочь.

Со сцены прозвучали строки из произведений российских и зарубежных писателей в исполнении артистов театра и кино. Георгий Мартirosьян выбрал «Маленького принца», Ирина Купченко — свои любимые сказки Андерсена, Елена Ксенофонтова — «Сказку о рыбке и рыбке»... Перенестись в мир детства в этот волшебный вечер пришли Александра Ребенок, Юлианна Винер, Нана Татишвили, Анастасия Меськова и многие другие.

Volvo Car Russia и фонд «Жизнь как чудо» в очередной раз доказали: помогать легко и так приятно!





СТОЯНКА В ВОДЕ
6 МЕСЯЦЕВ –
1 МЕСЯЦ В ПОДАРОК

СТОЯНКА В ВОДЕ
1 ГОД –
3 МЕСЯЦА
В ПОДАРОК

СТОЯНКА В ВОДЕ
2 ГОДА –
6 МЕСЯЦЕВ
В ПОДАРОК



СТОЯНКА В ВОДЕ
С КОНТРАКТОМ НА ГОД
СО СКИДКОЙ
40%

СТОЯНКА В ВОДЕ
НА КОРОТКИЙ СРОК
СО СКИДКОЙ
25%

СТОЯНКА В ВОДЕ
3 ГОДА –
9 МЕСЯЦЕВ В ПОДАРОК

Данное акционное предложение действует до 31 декабря 2018 г.



9 €/m² ПОДЪЕМ-СПУСК

краном 700 тонн

3 МЕСЯЦА СТОЯНКА НА СУШЕ
БЕСПЛАТНО

Yakuplu Marmara Mh. Ulusum Cad. No:28 Beylikdüzü
Стамбул, Турция | N 40°57'46" E 28°39'49"
Tel: +90 212 850 22 00
marina@westistanbulmarina.com
www.westistanbulmarina.com

westistanbul westistanbul_marina



PORT OF ENTRY



West Istanbul Marina – первая и единственная
марина-гавань в Стамбуле с таможенным
пунктом «MARMARA PORT OF ENTRY» на своей
территории. Оформление входа в страну
стало быстрее и удобнее.



Премия

Верфь Prestige (Франция) совместно с компанией Lewmar (Великобритания) получили награду Boat Builder Awards 2018 в номинации «Продуктивное сотрудничество верфи и производителя оборудования». Жюри премии отметило разработку и внедрение сложного зеркального гибридного остекления, отделяющего кокпит от салона, на яхтах бренда Prestige, в частности — на новой Prestige 590 Flybridge. Инновация затрагивает функциональность и оптимизацию

производства. Помимо привлекательного дизайна (стекло в раме из анодированного алюминия с наружной поверхностью из нержавеющей стали), такая конструкция не слишком сложна в эксплуатации; кроме того, упрощена ее установка на верфи.

Награда была вручена в ноябре на гала-ужине в Амстердаме в период работы METS Trade — крупнейшей в мире выставки оборудования для прогулочных судов.



Смена блюд

Каждый сезон в петербургском ресторане all Seasons, что на Большой Морской в двух шагах от Исаакия, знаменуется появлением нового меню. Так, в декабре на смену осенним позициям — начиная от закусок и заканчивая десертами и алкогольными напитками — приходят зимние блюда. На этом строится концепция заведения, руководят которым бренд-шеф Сергей Ярославцев и бренд-шеф-кондитер Нина Тарасова.

В холода на первый план выходят дичь, орехи, фермерские сыры, северные ягоды. all Seasons славится эффектной подачей блюд. Зачастую финальное декорирование происходит прямо при госте: соленые маслята посыпают «снегом» из красного лука, рубленую оленину помещают на подушку из хвои с сухим льдом, а муссун сервируют на глыбе льда и сдабривают еловой пылью. Кстати, съедобные цветы и травы для украшения выращивают прямо в ресторане.

Десерты — это вообще отдельная тема: шоколадный чизкейк с зернистым творогом предлагают с клюквенным гелем с глинтвейном, а медовик представлен авторской вариацией Нины Тарасовой с прослойкой медовой карамели, сметанным кремом, взбитым ганашем с белым шоколадом и сублимированным медом.

Винная карта пополнилась красными, белыми и розовыми винами сицилийских производителей. Как и раньше, акцент в части one Season сделан на малоизвестные широкой публике регионы и автохтонные сорта винограда. В постоянном разделе all Seasons представлена классика высших категорий Бургундии, Шампани, Бордо.

Добавим ко всему этому великолепию внимательное обслуживание и демократичные цены — и вперед, за новыми гастрономическими эмоциями!



Победитель.

Самое точное описание Targa 43 OPEN.

Награда за лучший дизайн экстерьера

ПРЕМИЯ 2018 WORLD YACHTS TROPHIES В КАТЕГОРИИ 14 – 18.5 МЕТРОВ



Постоянное стремление Fairline к превосходному дизайну и уникальное видение Альберто Манчини воплотились в совершенном спортивном крузизере. Мы с радостью поместим эту награду рядом с победителем прошлого года, Targa 63 GTO. Две последовательные победы доказывают, что даже самые строгие судьи способны влюбиться с первого взгляда.

Теперь мы хотим, чтобы вы стали судьей. Обратитесь к российскому дистрибьютору Fairline для вынесения своего вердикта.

Fairline Russia

Ленинградское шоссе, 39с7, Москва

T: +7 495 258 8448 E: sales@fairline-russia.com

fairline-russia.com


FAIRLINE
RUSSIA

Can-Am X Race: итоги сезона

На 90-м этаже башни «Федерация» в «Москва-Сити» 7 декабря состоялось награждение по итогам 9-го сезона внедорожной квадросерии Can-Am X Race, которая прошла в три этапа (Волгоградская обл., Удмуртия, Челябинская обл.).

Еще недавно категория SSV Standard была самой массовой, но выпуск новых мотовездеходов Maverick X3 перетянул большинство участников в другие классы. Впрочем, победа в SSV Standard никогда не бывает легкой, и на этот раз она досталась экипажу Анатолия Кузнецова и Алексея Смолина.

В практике каждого экипажа настает момент, когда он просто обязан выиграть. Так и произошло в классе SSV Sport: команда-победительница Can-Am X Race 2018 — Азат Минниханов и Ильназ Гиззатуллин — три года безрезультативно выходила на старт! На этот раз спортсмены собрали полную коллекцию наград за 1-е, 2-е и 3-е места, а увенчал ее кубок за серию.

Категория SSV Super Sport была самой многочисленной и конкурентной в сезоне (более 20 экипажей), а на верхней ступени пьедестала оказались Сергей Карякин и Антон Власюк. В этом

•••

Для участников этот сезон стал одним из самых сложных и интересных



году оргкомитет принял решение вывести из SSV Super Sport победителей сезона-2017, оставив им право на победу только в категории «Абсолют» — зачете, который учитывает время всех стартовавших экипажей. Вне SSV Super Sport в сезоне-2018 оказались пилоты Ирек Миннахметов, Рафаэль Фаттахов и Артем Хайруллин. Все они показали превосходный уровень, но лидировали Артем Хайруллин и штурман Алексей Кузьмич.

Зачет в категории ATV, к сожалению, остался без победителя из-за неспортивного поведения одного из участников.

Все победители и призеры Can-Am X Race 2018 получили кубки, медали, а также ценные призы от организатора квадросерии — компании BRP.



Только для женщин

23 января в Pride Wellness Club — закрытом семейном загородном клубе на берегу Москвы-реки — стартует новая программа Come Back. Рассчитанный на женщин трехмесячный групповой (по 5–12 человек) курс разработан профессиональными тренерами и диетологами Pride Wellness Club. В его основе — интенсивные тренировки, совмещенные с рациональным питанием и лайфстайл-коучингом.

Научившись получать удовольствие от регулярных тренировок, можно без стресса для организма добиться отличных результатов, включая снижение веса.

За каждой участницей закрепляется куратор, оказывающий своевременную помощь и мотивирующий на новые свершения. Интенсивная программа занятий (кардионагрузки, интервально-аэробные и аэробно-силовые тренировки, аквафитнес, миофасциальный релиз и др.), персональный план питания, регулярные встречи с кураторами и велнес-директором помогут дамам ощутить велнес-философию Pride Wellness Club и в дальнейшем поддерживать здоровый образ жизни.

Доказательством эффективности программы служат успешные проекты, реализованные зимой и весной 2018 года. За полгода девушки не только обрели желанные формы и укрепили здоровье, но и подружились. Помимо групповых тренировок, теперь их связывают регулярные встречи и совместный отдых. Кроме того, вместе с командой тренеров Pride Wellness Club девушки приняли участие в двух экстремальных стартах 2018 года: «Гонке героев» и «Стань человеком».

ИННОВАЦИИ
WE MAKE IT ABSOLUTE



ABSOLUTE 50 FLY

**POLAR
STAR**
yachting agency

Дистрибьютор моторных яхт Absolute в России.

+7 (812) 409-10-07

info@polarstar-nautical.ru

www.polarstar-nautical.ru

Back in the USSR

В меню московского ресторана Александра Раппопорта «Восход», расположенного в парке «Зарядье», собраны хиты кухонь бывших советских союзных республик. К зимнему сезону здесь подготовили актуальные новинки.

Шеф-повар «Восхода» Максим Тарусин берет за основу лучшие аутентичные рецепты разных народов СССР и перекраивает их на современный лад. Непременно стоит попробовать салаты из дальневосточных креветок с авокадо, острым соусом, хрустящим картофелем пай и щучьей икрой или из пряной запеченной телятины с огурцом, зеленью, соусом понзу и медово-горчичной заправкой. В ненастную погоду настроение однозначно поднимут супы: азербайджанский хамраши на бульоне из баранины с румяными фрикадельками из ягненка, лапшой, фасолью и мятой, калмыцкий гороховый на бульоне из копченой курицы с чесночными гренками и копченой кониной, а также нарын — лапша с вяленой говядиной, колбасой из конины, луком и зернами граната.

В дополнение к супу можно заказать пирог с палтусом, шпинатом и печеным картофелем или армянские борачи — открытые пельмени с начинкой из говядины с курдюком, зеленью и специями. А в роли основного горячего блюда с успехом выступят палтус, запеченный с соусами кимчи и унаги, на картофельном пюре с вялеными томатами, или обжаренный якутский муксун с кремом из зеленого горошка и бобами, жареными со сладко-острым соусом и чесноком. Звучит ну очень вкусно!



●●●
Калмыцкий гороховый суп с копченой кониной



●●●
Палтус с вялеными томатами на картофельном пюре



БОСС вернулся

Начало декабря для автолюбителей ознаменовалось долгожданным событием. В стильном пространстве Loft #2 на берегу Москвы-реки официальный дилер BMW «Адванс-Авто», входящий в группу компаний «АвтоСпецЦентр», представил новый BMW X5.

Открылся занавес, и перед гостями, весь в белом, предстал босс всех дорог. Его эффектному появлению предшествовало феерическое выступление на огромных хрустальных люстрах прекрасных гимнасток в костюмах, расшитых драгоценными камнями.

Эксперт «BMW Россия» подробно рассказал обо всех изменениях в новом поколении BMW X5 — лидера модельного ряда баварского бренда. Под идеальной оболочкой — целый мир инноваций. До сотни новая пятерка разгоняется за 6,5 с, максимальная скорость составляет 230 км/ч. И это при весьма скромных запросах: расход топлива — всего 7,2 л/100 км.

В ходе презентации собравшиеся познакомились еще с одной новинкой — элегантным и дерзким спортивным купе BMW 8 серии. Автомобиль, словно бриллиант огранки искусного мастера, сиял в лучах софитов.

STORM THROUGH
THE STORM.



СОЗДАНЫ МОРЕМ

Вдохновение проектам лодок бренда XO дало море, и созданы они для моря. Килеватый корпус из сплава алюминия — надежный, прочный, жесткий и малошумный. Носовые обводы с острыми ватерлиниями в носу позволяют легко резать волну. Это делает управление лодками XO приятным в любых условиях. Запишитесь на тест-драйв XO 360 и вы почувствуете разницу.

XO Boats в России

Россия

Nord Star Yachting

+7 (812) 325 55 32

www.nord-star.com

Москва

Nordmarine

+7 (495) 775 1100

www.nordmarine.ru

XO

Зал для праздников

В столичном парке «Царицыно» открылся новый роскошный зал для праздников «Пантеон». Из панорамных окон открываются великолепные виды на поющий фонтан, царицынские пруды и дворцово-парковый ансамбль времен Екатерины II.

Двухуровневое пространство может принять до 400 гостей и легко трансформируется под мероприятие любой сложности: от бизнес-конференции до пышной свадебной церемонии.



•••
«Пантеон» — уникальное пространство, гармонично вписанное в историческую среду парка

Кроме того, «Пантеон» устраивает музыкальные вечера, например крупнейшее оперное соревнование Arena Moscow Night, организованное при содействии портала Культура.рф и Национального фонда поддержки правообладателей.

За кухню отвечает бренд-шеф Карлос Романи. За его плечами работа в ресторанах Ararat Park Hyatt в Ереване и Bellagio (Лос-Анджелес).

«Пантеон» стал не просто банкетным залом, а уникальным местом в историческом музее-заповеднике, где можно провести незабываемый вечер в божественной атмосфере.

Квартиры у воды

С давних пор человек предпочитал селиться у воды и сохранил эту тягу до нашего времени.

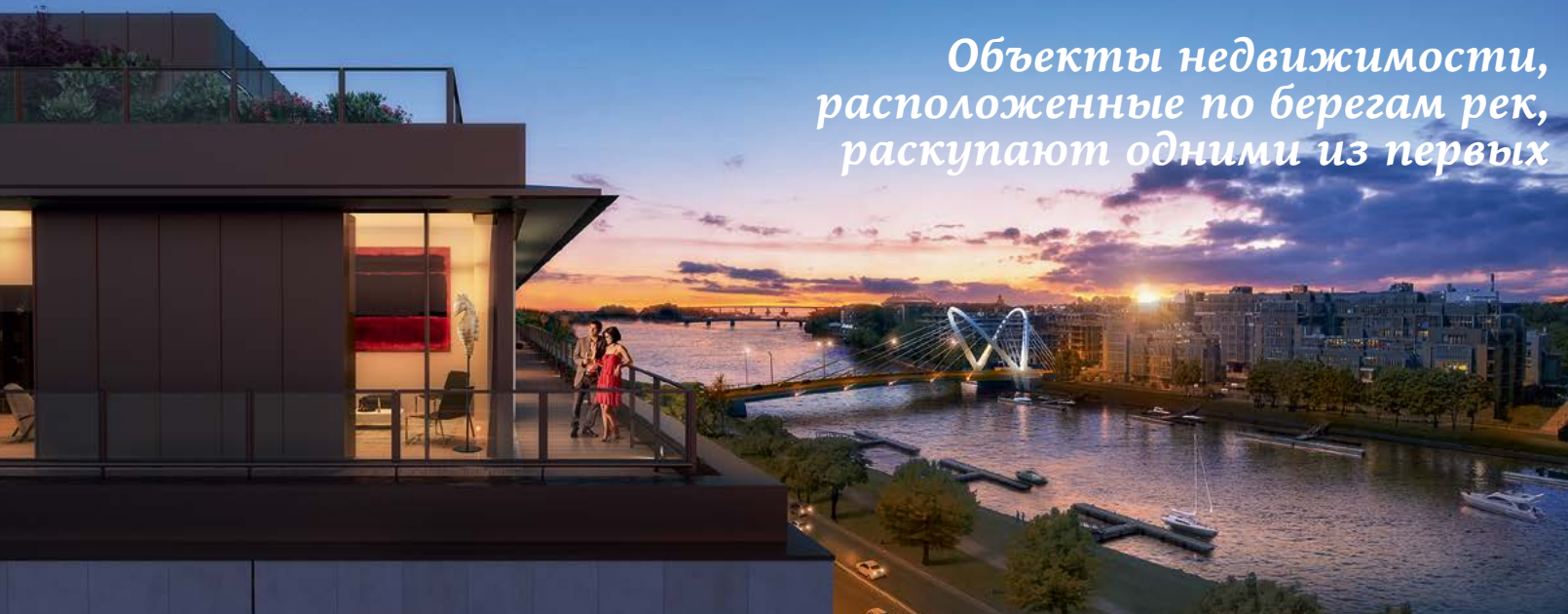
В городе на Неве квартиры и апартаменты с видом на воду во все времена пользуются повышенным спросом и, несмотря на более высокие цены, раскупаются в числе первых еще на старте строительства, редко

попадая в открытый листинг при повторной продаже.

Брокеры Knight Frank St. Petersburg давно работают на рынке элитной недвижимости как с проектами от застройщиков, что позволяет им первыми узнавать о новинках еще до официального старта рекламной кампании, так и с собственниками квартир

на вторичном рынке. В коллекции Knight Frank St. Petersburg есть объекты на любой вкус: у рек и каналов в центре города, на Крестовском и Каменном островах или берегу Финского залива, проекты с собственной мариной, а также дома, где предусмотрены причалы для швартовки яхт и водного такси.

Объекты недвижимости, расположенные по берегам рек, раскупают одними из первых





ОСТАВЬТЕ ХОЛОД ЗА БОРТОМ!

Автономные отопители от Eberspächer*

*Эберспехер



Удобный запуск отопителя с устройствами
управления **EasyStart**



 **8 800 200 32 37** (звонок бесплатный на территории РФ)

www.eberspaecher-marine.ru



Мощный, стильный, надежный

Осенью шведский концерн Alytec презентовал новый катер Alytec A27C на основе мощного и легкого цельносварного корпуса из алюминиевого сплава.

Модель длиной 8,43 м, шириной 2,55 м и весом менее 2 т имеет просторную стильную рубку, трансформирующуюся в нескольких вариантах и выполненную в последних тенденциях скандинавского

дизайна с акцентом на панорамное остекление. Максимальная мощность подвесного мотора для такого катера с обводами «глубокое V» (21°) и продольными реданами составляет 425 л.с. С таким двигателем судно может разгоняться до 93 км/ч.

Модель имеет богатую комплектацию, включающую автоматические транцевые плиты Zipwake, гидросилитель руля,

верхний люк с электроприводом, сиденья с регулируемой жесткостью подвески Alytec, а также современную навигационную электронику.

В компании Fishleader (эксклюзивный представитель Alytec в России) заверили, что новая модель не только гарантирует отличные ходовые качества без ущерба для безопасности, но и обеспечивает максимальный комфорт в суровую погоду.

ВЕНЕ ВÅТ 2019

В Хельсинки с 8 по 17 февраля пройдет очередная выставка Vene Båt. На крупнейшем боат-шоу Северной Европы по традиции будут представлены разнообразные, в том числе самые свежие модели яхт и катеров, оборудование, навигационная электроника, яхтенный сервис, товары для занятий водными видами спорта, рыбалки и развлечений.

Vene Båt — событие всегда многолюдное и популярное. Выставка проходит в удачное время,

незадолго до начала яхтенного сезона, и можно успеть приобрести лодку в последний момент, что многие и делают. Vene Båt — очень живая и успешная торговая площадка. Здесь в изобилии представлена продукция всех верфей Финляндии и соседних скандинавских стран.

Выставку ежегодно посещают около 65 тыс. человек, и, согласно опросам, 92% остаются вполне довольны этим боат-шоу, найдя там то, что искали. Присоединяйтесь!



CATERING

ВЫЕЗДНОЕ РЕСТОРАННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Служба кейтеринга «Азбуки Вкуса»
Любой праздник станет незабываемым



18+ реклама

* Барбекю

свадебные банкеты • деловые фуршеты • детские праздники • пикники и ВВQ* • кофе-брейки

Узнайте больше:
(495) 775-03-63 • (495) 363-83-33
www.catering.av.ru
catering@av.ru



Холодно не будет

Нынешняя осень побаловала нас и яркими красками, и теплыми деньками. Но вот уже за окном белым-бело, и приходится на время расстаться с легкими тренчами.

Без проблем подобрать модные и практичные вещи зимнего гардероба можно в магазинах Foxland. Яркие мембранные материалы курток и пуховиков SCANNDI сохраняют тепло, защитят от ветра и снега. Исконно английский бренд Barbour представлен элегантной и практичной верхней одеждой для любителей активного отдыха и прогулок. Коллекция марки Chkalov посвящена истории отечественной авиации, а модели одежды удивляют своей видимой простотой и оригинальностью. Для почитателей стиля авиамилитари в коллекции Aeronautica Militare имеются ультрасовременные куртки, пальто и толстовки, декорированные нашивками итальянских ВВС. Шведские сапоги Polyver зарекомендовали себя с лучшей стороны в экстремальных условиях Чукотки и Белого моря, где столбик термометра порой опускается ниже -50°C .

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

«Счастье» можно кушать

В переводе с английского имя этой яхты означает «блаженство», «счастье», «нега», «наслаждение». Эти понятия обретают четкие очертания, когда смотришь на *Bliss* и ее внутреннее убранство...

52-метровая алюминиевая моторная суперяхта *Bliss* линейки SportYacht (проект PJ 170) построена на верфи Palmer Johnson (США). Судно рассчитано на пребывание 10 гостей, обслуживается экипажем из девяти человек и развивает скорость до 31 узла.

Без сомнения, это одна из самых роскошных современных спортивных яхт, дизайн которой принадлежит итальянской студии Nuvolari Lenard.

На главной палубе есть уютные гостевые зоны al fresco, просторный салон решен в светлых тонах и дополнен эффектными контрастными деталями. В апартаментах владельца во всю ширину корпуса установлены большие круглые иллюминаторы, обеспечивающие идеальное естественное освещение. На носу яхты организована впечатляющая зона отдыха, оборудованная большим бассейном с видом на море.

Центральным агентом по продаже выступает компания Moran Yacht and Ship. Стоимость яхты составляет € 25 млн.



● ● ●
Зона отдыха с баром на верхней палубе

Его Величество - ZAR



Эксклюзивный представитель в России
ООО "ТД АКВАМАРИН",
СПб, Богатырский пр., 18, корпус 3.
тел.: 8 (812) 305-38-94, 8-800-333-99-85
winboat.fabric@yandex.ru
www.winboat.ru

Хартия капитанов

Более 200 гостей собрались в яхт-клубе Монако 4 декабря на третью вечеринку Капитанского клуба, где 48 участников подписали новую Хартию капитанов. В соответствии с традициями Yacht Club de Monaco, эта Хартия — обязательство каждого члена Капитанского клуба соблюдать и передавать принципы яхтинга. Яхт-клуб Монако всегда относился к капитанам с почтением как к проводникам фундаментальных ценностей клуба, в числе которых — уважение морских традиций, работа по сохранению океана, поддержка инновационных морских технологий. Мероприятие посетил знаменитый путешественник Майк Хорн, для чего сделал 24-часовой перерыв в своей экспедиции Pole2Pole. Покинув Монако в мае 2016 года на парусной яхте *Pangaea*, сейчас Майк совершает беспрецедентную кругосветку через оба полюса планеты, планируя вернуться в Монако к концу 2019 года.



Лучший чартер

Если в ваши планы на зиму входит яхтенный чартер в теплых краях, то одни из лучших на сегодня предложений, пожалуй, — яхты *Lili* (55 м, верфь Amels) и *RoMEA* (82 м, верфь Abeking & Rasmussen). Центральным агентом обоих судов является компания Imperial Yachts.

Специалисты компании сообщили, что *Lili* будет доступна для бронирования с 20 января 2019 года на Мальдивских островах и в Таиланде. Это уже второй сезон капитана и команды в тех акваториях. Высококвалифицированный экипаж поможет определиться с интересными маршрутами,

а профессиональные инструкторы по дайвингу сделают погружения в неизведанные вами доселе морские глубины незабываемыми (*Lili* полностью оснащена необходимым для этого оборудованием). Яхта рассчитана на размещение 12 гостей в комфортабельных каютах, оборудована тренажерным залом и массажным кабинетом, кинотеатром и несет на борту множество водных «игрушек». Шеф-повара учтут все ваши гастрономические пожелания, а команда обеспечит лучший отдых во время плавания.

RoMEA готова принять гостей уже 6 января 2019 года

и отправиться в круиз по водам Карибского бассейна, на Британские и Виргинские острова. Впрочем, большая автономность плавания (6000 миль без дозаправки) позволит при желании добраться до Мексики и Багамских островов. Яхта находится в чартере в этих водах уже третий сезон, и ее команда посоветует вам живописные марины, рестораны, отреставрированные после недавнего сокрушительного урагана, лучшие места для погружений и достопримечательности.

На яхте шесть кают (12 гостей), два домашних кинотеатра, спа-центр и «пляжный клуб» с сауной. А про шеф-поваров этого судна ходят легенды!



US MEDICA

Массажные кресла премиум класса

«Я выбираю только лучшее»

Дмитрий Нагиев

в массажном кресле US Medica JET



#MR1218

ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ **32 000** РУБЛЕЙ*

Предъявите фотографию этой страницы в любом салоне US MEDICA или YAMAGUCHI



YAMAGUCHI
axiom



YAMAGUCHI
axiom



YAMAGUCHI
ORION

www.yamaguchi.ru

8-800-505-76-54

www.us-medica.ru

Фирменные салоны в городах: Анапа, Астрахань, Барнаул, Владивосток, Волгоград, Воронеж, Геленджик, Дзержинск, Екатеринбург, Ижевск, Иркутск, Йошкар-Ола, Казань, Калининград, Краснодар, Красноярск, Махачкала, Москва, Мурманск, Набережные Челны, Нижний Новгород, Новороссийск, Новосибирск, Оренбург, Омск, Пенза, Пермь, Псков, Пятигорск, Ростов-на-Дону, Рязань, Саранск, Саратов, Самара, Санкт-Петербург, Севастополь, Симферополь, Сочи, Ставрополь, Сургут, Тольятти, Томск, Тула, Тюмень, Уфа, Хабаровск, Челябинск, Череповец, Южно-Сахалинск, Якутск.



Эксплорер по-новому

Итальянская верфь CRN обнародовала концепт AlfaRosso – инновационную экспедиционную яхту дизайна Франческо Пашковски. Проект разрабатывался сразу для трех длин корпусов: 45, 50 и 55 м, при этом вместимость младшей, 45-метровой, модели составит 499 рег. т. Яхта с водоизмещающим корпусом адресована

тем заказчикам, кому интересны долгие путешествия в самые удаленные уголки планеты. Дизайн AlfaRosso отличается строгими геометрическими линиями, обилием открытого палубного пространства и исключительным комфортом помещений: на борту предусмотрены просторные террасы, соединенные открытыми лестницами, бассейн в кормовой части

главной палубы и огромные окна, зачастую от пола до потолка.

В отличие от большинства эксплореров, нижняя палуба и пространство в корме отданы не под технические нужды, а под помещения для гостей, чтобы те могли ощущать максимальную близость к морю. А вот тендеры и водные «игрушки» предполагается хранить в гараже под носовой палубой.



PRINCESS F45

Нa boot Düsseldorf верфь Princess Yachts представит новую модель Princess F45. Несмотря на компактность, яхта с флайбриджем отличается объемным пространством палуб, а новаторские решения позволяют разнообразить планировку. Сдвижной транец с электроприводом дает возможность расширить кокпит почти на 0,5 м. Опционально за кормовым диваном здесь устанавливается барбекю и мойка.

При входе в салон располагается отлично оснащенная уже в «стандарте» кухня, в которую можно добавить льдогенератор и посудомоечную машину.

Мастер-каюта здесь от борта до борта; кровать носовой каюты легко разделяется на две. Разумеется, в каждой каюте есть своя ванная комната. Дополнительное спальное место для двоих можно организовать из обеденной зоны в салоне.

Новые обводы позволяют Princess F45 с двумя Volvo Penta IPS600 по 435 л.с. развивать 31 узел.

Чистые линии силуэта с низкопрофильным флайбриджем придают яхте динамичный вид, характерный для моделей со спортбриджем. А элегантная форма бортового остекления и уникальные дизайнерские детали делают F45 эталоном компактной флайбридной яхты.



Компания Царь-Кедр занимается изготовлением **домов, бань,** а также **купелей** из уникального дерева – **Горно-Алтайского кедра**, которое в Сибири называют **Царь-деревом** из-за его удивительных целебных свойств.

■ Уличные купели Офуро с печью

Целебная горячая ванна в кедровой купели под открытым небом круглый год! Уникальная вещь на Вашем участке. Наслаждайтесь теплой ванной с кедровым ароматом, даже зимой, когда идет снежок.

■ Дома и бани из кедра ручной рубки

Сказочно красивые строения из бревна диаметром до метра! В помещении, наполненном кедровым ароматом восстанавливаются силы и поднимается настроение. Каждый дом или баня из кедра – это произведение искусства от мастеров Царь-Кедр.



Реклама



Из Сибири с любовью!

*Царь-Кедр
Первые с 1998 года*

тел 8 495 968 36 02 • tsarkedr.ru

ISS AWARDS 2018

В ноябре на гала-вечере в Форт-Лодердейле (США) International Superyacht Society объявило победителей ежегодной премии Design & Leadership Awards 2018.

Помимо персон, внесших значительный вклад в развитие яхтенной индустрии, статуэтки в виде земного шара и парящей над ним стилизованной конструкции яхты вручают создателям суперяхт, чей дизайн выводит индустрию на новый уровень.

ПОБЕДИТЕЛИ В КАТЕГОРИИ «ДИЗАЙН»

ПАРУСНЫЕ ЯХТЫ

Длина 24–40 м
Ribelle (32,6 м, дизайн Malcolm McKeon Yacht Design/Remi Tessier, верфь Vitters)

Длина 40+ м
Ngoni (58,2 м, дизайн Dubois Naval Architects/Rick Baker, верфь Royal Huisman)

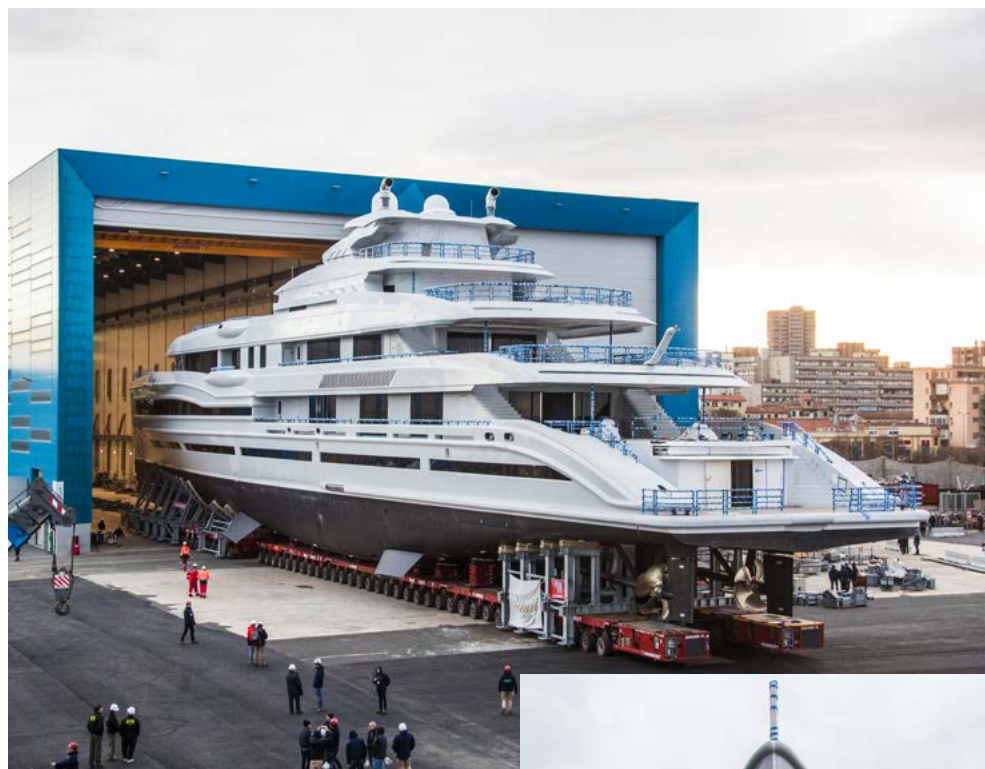
МОТОРНЫЕ ЯХТЫ

Длина 24–40 м
Chevere (24,8 м, дизайн Marco Casali, верфь Canados)

Длина 40–65 м
Endeavour II (49,9 м, дизайн Team4Design/Achille Salvagni, верфь Rossi Navi)

Длина 65+ м
Jubilee (110 м, дизайн Lobanov Design/Sorgiovanni Designs, верфь Oceanco)

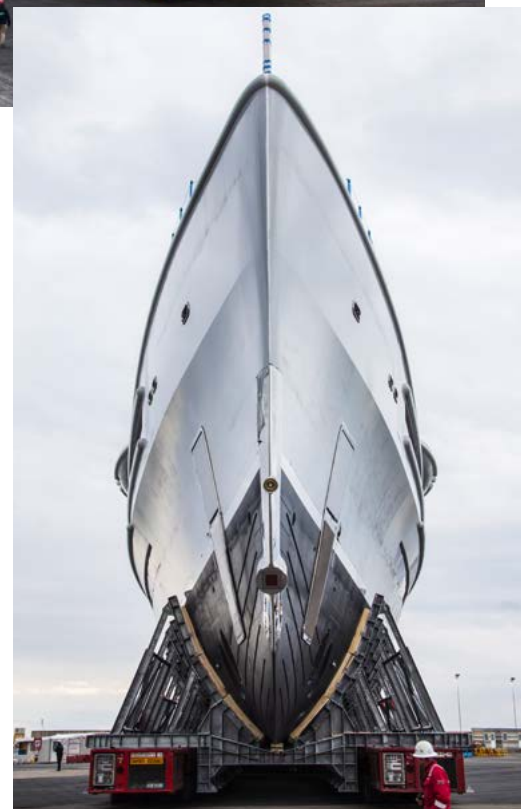
В номинации «ЛУЧШИЙ РЕФИТ» премию получила экспедиционная яхта *Genesis* (40,25 м, верфь Cantieri Navali di Chioggia, 2005 г.)



Benetti FB277

Недавние спуски суперяхт *Spectre* и *Metis* стали для Benetti вовсе не главным событием: накануне Рождества верфь наконец-то сделала то, к чему давно стремилась: спустила на воду первую за свою историю яхту длиной более ста метров! И хотя в доках Ливорно строятся еще два судна длиной 100+ м, проект FB277 навсегда останется в летописи итальянского судостроения как значимая веха для крупнейшего в мире производителя суперяхт.

Почему Benetti не строила такие крупные яхты прежде? Возможно, верфь ждала смелых и опытных единомышленников — таких, как компания Imperial Yachts, которая выступила представителем владельца, а также осуществляет менеджмент проекта и надзор за строительством. Примечательно, что Benetti разрабатывала эту яхту полностью своими силами без привлечения сторонних дизайнеров, и лишь для проектирования корпуса был приглашен ее давний проверенный партнер — конструкторское бюро P.L.A.N.A.Design. Кстати, у верфи есть собственный значительный штат инженеров, огромная база данных по испытаниям масштабных моделей судов и большой опыт использования CFD-методов, поэтому если корпус FB277 и будет преподносить сюрпризы, то исключительно приятные.



Прежде чем яхта будет передана заказчику, ей предстоит пройти дооборудование на воде, и пока Benetti не спешит раскрывать детали проекта, ограничиваясь лишь самыми общими данными. При длине 107 м это шестипалубное судно со стальным корпусом и алюминиевой надстройкой обладает осадкой 4,5 м. В качестве приводов здесь используются гребные валы, а для противодействия качке установлено по два активных плавниковых стабилизатора с каждого борта.

Полагаем, к началу сезона яхта уже пройдет ходовые испытания и по крайней мере первое лето проведет на Средиземном море.

КУКУМБЕР

ресторан

ТРК «ПИТЕР РАДУГА»
CALL CENTER: 640-16-16
ДОСТАВКА: 983-97-00

GINZA
PROJECT

ПОДРОБНОСТИ АКЦИИ УТОЧНЯЙТЕ У ПЕРСОНАЛА РЕСТОРАНА

НОВЫЙ АМЕРИКАНСКИЙ ГРИЛЬ

БИЗНЕС-ЛАНЧИ

ОТ 390 РУБ.

ПО БУДНЯМ

С 12:00 ДО 17:00

КАЖДУЮ

СРЕДУ

-50% ЖЕНСКИМ

КОМПАНИЯМ

-20% В ДЕНЬ

РОЖДЕНИЯ

ДЕТСКАЯ

КОМНАТА



БОРИС ЛАШКОВ,
яхтенный капитан, о рефите лодок: что понимать под этим термином, как и когда рефит проводить

рефит серийной лодки

Не так давно я писал о превентивном ремонте яхты. Безусловно, он важен как текущая эксплуатационная задача, причем на постоянной основе. Но хочется обратить ваше внимание на такую позицию, как рефит. И в первую очередь — применительно к серийным яхтам популярных размеров (длиной до 100 футов).

Если о рефите (англ. refit — глубокое переоборудование) кастомных металлических судов знают многие, и в общем-то ни у кого не возникает вопроса, зачем это делать, то применительно к композитным яхтам серийного производства, тем же Princess, Sunseeker и т. п., подобный вопрос, наоборот, задают часто.

А между тем возраст яхт первой волны (я говорю только про Россию) уже перевалил за 10 лет, второй волны — за 5 лет. С учетом «поправки на ветер» и «санаторного» режима эксплуатации этих судов в средней полосе России состояние яхт обеих групп приближается к тому самому рубежу, когда уже надо думать о рефите.

С главными аспектами этого процесса, в частности экономическими: проводить рефит или подождать, где проводить и за какую цену? — каждый будет разбираться самостоятельно. Здесь же я хочу сказать о технической стороне вопроса.

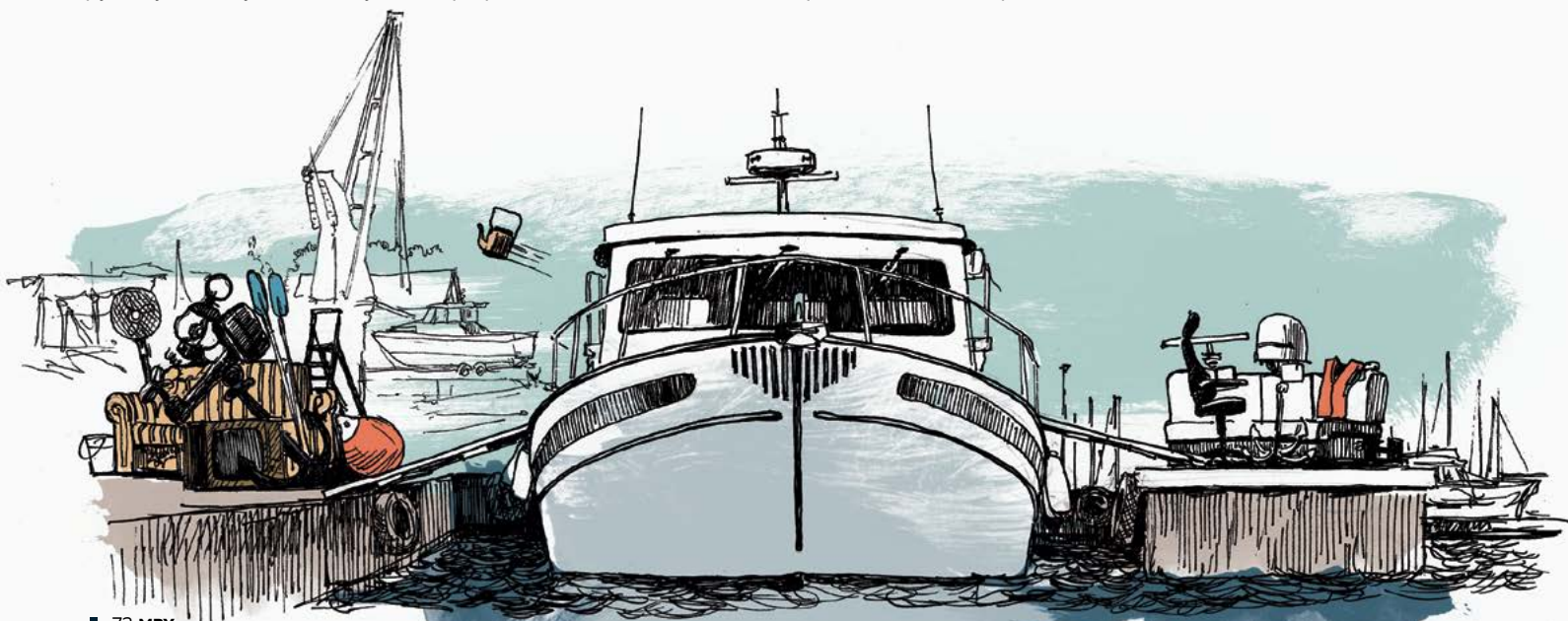
В России вполне естественным путем образовалась некоторая «сегрегация» в отношении конструкционного материала: пластик/металл. Наши внутренние акватории «захватили» серийные стеклопластиковые лодки в условном диапазоне длин до 100 футов. А кастомный металл приличных размеров «прописался» за рубежом. Как следствие, в России напрочь отсутствует полноценный рефит металлических судов, из алюминиевого сплава и стальных. Впрочем, это же касается и Скандинавии.

В результате под термином «рефит» у нас подразумевается косметический ремонт. Красят, полируют, перестилают тик на палубах, ремонтируют мебель... И на финише такой косметический ремонт именуют рефитом. Однозначно, это лучше, чем ничего, но такая «косметика» не затрагивает инженерию.

Напоминает ситуацию, когда занимаются пластикой лица, а про почки забыли.

Рефит в первую очередь предполагает переборку систем и механизмов. И если на пятом-шестом году эксплуатации лодки такие работы провести достаточно легко, то на рубеже в 10 лет это уже смахивает на небольшую войну. Конечно, рефит ради рефита мало кому интересен. Должны быть определены задачи эксплуатации лодки на ближайшие 3-5 лет (при этом беспроблемной эксплуатации), а не в условиях перманентного ремонта.

И, безусловно, объем рефита зависит от ваших планов. Если модель использования вашей лодки предусматривает 100 часов дефила вокруг причала — это одно, если 500-800 часов в дальних походах — это совсем другое. Но в любом случае все начинается с технического аудита лодки. И лучше, если его проведет инженер-сюрвейер, а не сервис-инженер, который за каждой позицией будет видеть деньги — в первую очередь свои, полученные, а не ваши, потраченные. **МВУ**





MOSCOW
YACHT
SHOW

07 - 09.06.19



ROYAL YACHT CLUB

Москва, Ленинградское ш., 39/6

www.mosyachtshow.ru



ЕКАТЕРИНА ПАРВОВА,
чартерный брокер компании Imperial Yachts,
о том, как взять в аренду суперяхту

ЗАЧЕМ ВАМ БРОКЕР?

Сегодня рынок переполнен предложениями самостоятельной аренды чего угодно — от автомобилей до недвижимости. Есть даже сервисы по аренде яхт без посредников, правда, длина лодок ограничена 20 м. А можно ли самостоятельно взять в чартер суперяхту? Пусть не через приложение, но хотя бы напрямую связавшись с владельцем?

Нет, нельзя. И это не заговор коварных дельцов яхтенного рынка. Все коммерческие суперяхты мира зарегистрированы в Международной ассоциации брокеров Средиземноморья (MYBA), в базе которой, впрочем, яхты не только региона Средиземного моря. На сегодня туда включены около 1600 чартерных яхт длиной от 20 до 100+ м, надлежащим образом застрахованных, с коммерческой регистрацией и аккредитованным экипажем на борту. Доступ к этой базе имеют только брокеры MYBA, но дело не только в этом.

Чартер суперяхт — отдых индивидуальный и дорогой. Представим, что человек забронировал себе такую яхту самостоятельно. Кто подпишет контракт? Как пройдут деньги? Такие суммы не переведешь через приложение вроде Airbnb и не перечислишь непонятно куда. При работе непосредственно с брокером есть возможность учесть все аспекты: от комплектации яхты до определения судебных инстанций, где встретятся стороны в маловероятном случае возникновения неразрешимых споров.

Что еще гарантирует брокер, помимо безопасности? Доступ к базе «правильных» лодок позволяет подобрать идеально подходящую яхту, обговорить с ее центральным агентом (компанией, занимающейся менеджментом судна) все возможные скидки и сократить налоговые ставки для клиента, поскольку, кроме арендной платы (charter fee), есть еще НДС (VAT).

Для чартерных яхт длиной от 24 м налогообложение в каждой стране индивидуально.

Где-то налоговая ставка общая, где-то сокращенная, где-то налогом облагаются лишь несколько дней чартера. Где-то выгоднее начинать чартер, где-то — закончить. Например, если вы стартовали во Франции, ставка одна, если финишировали здесь — другая. Этот сложный механизм хороший брокер учитывает, чтобы оптимизировать налоговые платежи для клиента.

Еще одна непростая тема — APA (Advance Provisioning Allowance) — депозит в размере 25–30% стоимости аренды, используемый для оплаты питания и напитков на борту, топлива и стоянок в маринах и прочих расходов. По окончании плавания клиенту предоставляется отчет и либо возвращается разница (если депозит не был израсходован), либо взимается недостающая сумма.

В некоторых странах, в частности в Италии, существует еще и налог на этот депозит. Скажем, что-то экипаж яхты покупает в супермаркете, где уже включен итальянский налог, а что-то коммерческая яхта может закупать у поставщика без налога. Например, действующий чартерный контракт MYBA можно предоставить поставщику и на правах коммерческой яхты приобрести для клиента, допустим, шесть ящиков шампанского без налогов. А это — на минутку — минус 22%! По окончании чартера налоговым органам Италии посылается

отчет по депозиту с указанием, в какие расходы уже был заложен налог, а в какие нет, и те выставляют счет на недоплаченную сумму этого налога — по ставке согласно маршруту яхты. Хорошая новость заключается в том, что в некоторых странах налог на этот депозит вообще отсутствует. Но готовы ли вы разбираться в вопросе самостоятельно или пусть всем этим все-таки займется брокер?

Даже если какой-то смельчак решит взять суперяхту в чартер и обойтись без брокера, яхту такого формата он арендовать не сможет. В контракте MYBA есть четыре стороны, и действителен он с четырьмя подписями: владельца яхты, центрального агента (представителя владельца), клиента и брокера (представителя клиента). Можно прийти сразу к центральному агенту, и тогда он будет одновременно представлять интересы владельца и клиента. Так, например, происходит у нас в Imperial Yachts, когда мы сдаем в аренду яхты из нашего чартерного флота, которые находятся в нашем управлении. О том, что еще делает яхтенный брокер, организуя ваш чартер, — в следующий раз. **MBY**





ПАНОРАМНЫЙ
КАРАОКЕ-РЕСТОРАН



Только сытым
покоряются моря!

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ЯХТ-КЛУБ
ПЕТРОВСКАЯ КОСА, 9



INFO&RESERVE 929 928 3
PARUSA-SPB.RU





АНДРЕЙ ЗАЙЦЕВ,
яхтсмен, рыбак и владелец московского ресторана «Пескаторе»,
о ресторанах Сардинии и Сицилии

В ПОИСКАХ НОВОГО

Все течет, все изменяется... Список знаменитых ресторанов в Порто-Черво и окрестностях, которые мы еще недавно хвалили, пора пересмотреть. На Сардинию все жалуются. Знаменитый Pedrinelli «кончился» — сейчас туда возят туристов. Crazy Fish, открывшийся вместо Assunta Madre, еще более или менее, но цены сумасшедшие. Frati Rossi в прошлом году был хорош, а нынче очень средний. Fingers? Не годится: они опустили цены и превратились в суши-заведение средней руки, где не дорого, но и не вкусно. Из тех, кто продолжает держать марку, остаются Spinnaker в Порто-Черво и La Taverna в Палау. Последняя не меняется, во всяком случае, пока хозяева живы-здоровы, можно надеяться, что еда будет вкусной. Пора искать новые места или по-другому взглянуть на старые.

В Порто-Ротондо есть джелатерия Del Molo. Она находится прямо в порту и неоднократно признавалась лучшей не только на Сардинии, но и во всей Италии. Я к ним хожу уже лет десять, правда, только после ужина, выпить джестив и съесть мороженое — фантастический пломбир; есть даже такая редкость, как мороженое из буйволиного молока.

Это не только бар, но и ресторан: рядом стоит дебаркадер с парой десятков столиков (всегда занятых). Однажды ко мне приехали гости, везти их ужинать далеко было лень, и решили попросить столик в Del Molo. Говорят, все забронировано, дали только до девяти вечера. Но как же они удивили нас едой! Причем, если хотите какую-то особенную рыбу, можно с утра сделать заказ, и к ужину все будет у вас на столе.

За истинно новыми местами стоит наведаться в Гольфо-Аранчи. Когда-то это был промышленный порт, но за пять лет молодой амбициозный мэр успел перестроить набережную, отделав ее тиком и камнем. По пятницам и субботам здесь выступают группы и симфонические оркестры, и уже сейчас немало приличных ресторанов. Например, Spiaggia Bianca. Торжественно он не выглядит, но все стильно: «грибочки» на песчаном пляже, под каждым столик и стулья, и все босиком (официанты тоже без обуви). Атмосфера приятная, еда качественная: здешний шеф до этого работал в мишленовском ресторане. Сюда приезжают на машине, но за вами могут и тендер отправить.

Есть в Гольфо-Аранчи и еще пара десятков ресторанов на твердую четверку: можно хоть каждый день ходить в новый.

Место это пока не раскрученное, но с большим потенциалом.

Гольфо-Аранчи расположен в 15 минутах езды от Олбии, даже ближе, чем Порто-Ротондо.

А тот самый мэр продолжает работать: переделывает старый порт в яхтенную гавань, способную принимать суперяхты. Береговая линия здесь идет так, что порт

надежно защищен с севера высокой горой и всегда закрыт от мистраля.

Даже в Порто-Черво может зайти не всякая большая лодка, а здесь строят гигантский причал. Уже сейчас тут стоит много больших судов, а в будущем это место должно стать вторым по значимости после Порто-Черво.

Я уже писал, что рыба минувшим летом на Сардинии не ловилась, поэтому мы отправились на Сицилию. О гастрономических достопримечательностях острова — в следующий раз, а пока — пара наблюдений, сделанных по дороге.

К Сицилии мы всегда подходим с запада. Прямо по пути — два острова: маленький Мариттима и побольше — Фавиньяна. Логично предположить: чем крупнее остров, тем больше интересных ресторанов. На Фавиньяне их действительно полно, но все средненькие. В том, куда мы попали, вообще умудрились приготовить несъедобного лобстера, хотя испортить его крайне трудно.

А вот на маленьком, но очень красивом Мариттима, помимо пещер и термальных источников, есть настоящее сокровище — единственный и прекрасный ресторан La Scaletta. Повар предлагает сет-меню и готовит отлично: он явно достоин звезды, и, думаю, получил бы ее, если бы захотел. А еще здесь прямо-таки театральным подходом к десертам. По окончании ужина к вам подходят двое: один держит поднос, второй макает что-то куда-то и кладет вам на язык (глаза при этом нужно закрыть). Это кусочек сахара, смоченный в абсенте; он моментально очищает вкусовые рецепторы, заставляя забыть об ужине и подготовиться к десертной вакханалии.

Никакого преувеличения — из лифта выкапывают две тележки, где собраны все сицилийские сладости: кассата, канноли, разнообразные залитые сиропом торты. Все это начинают вам непрерывно накладывать; это потрясающе, единственный минус — много. Зато мгновенно получаешь представление о сицилийском масштабе. **IMBY**



VELVETTE V33 INTELLIGENT



Дизайнерский круизер / Гидродинамический корпус / Огромный кокпит / Панорамное световое окно
Длина 10,1 м / 10 пассажиров / 2 каюты / Двигатель Volvo Penta V8 6.0 л 430 л.с.



 **VELVETTE**[®]
M A R I N E

ЧУВСТВОВАТЬ ПРЕВОСХОДСТВО
8 800-707-17-99 +7(843)227-52-28

www.velvette-marine.com info@velvette-marine.com  Velvette Marine  velvettemarine  Velvette Marine

Производство: 422594, Россия, Республика Татарстан, Верхнеуслонский р-н, Набережные Моркваши, Двориков проезд, 5



ЕЛЕНА И ВАСИЛИЙ СУРИКОВЫ,
путешественники, яхтсмены:
«Еще очень и очень долго будем двигаться только вперед,
не оборачиваясь и не задерживаясь нигде»

ПОЛНЫМ ХОДОМ В НЕИЗВЕСТНОСТЬ

Сентябрь. Холодает... Яхты постепенно перебираются на зиму под крышу, в эллинги. А нам, пока есть погода, пора уходить на юг. Вот-вот начнутся шторма, а здесь, в марине, где пролетели два месяца знакомства с лодкой, тренировок и подготовки к путешествиям, мы оставаться не можем.

У нас уйма дел, и кажется, это «завтра», когда можно без спешки выйти в море, никогда не наступит. Диваны завалены каталогами с оборудованием, наши рабочие ноутбуки перекочевали на штурманский столик, в кокпите высятся две кучи вещей, поделенных на «пригодится» и «отдать прежнему владельцу».

Вечерами мы прогуливаемся по марине с малышом, высматриваем на других лодках интересные детали и обсуждаем, как доработать нашу. Дни стремительно пролетают, и времени на отдых нет: слишком многое нужно успеть до выхода в Океан.

Шкиперская лицензия есть только у меня, а Василий еще начинает учиться. Каждый день он вопросительно смотрит на меня:

— Выходим завтра?

— Нет-нет, еще рано, нужно кое-что повторить...

Это новое ощущение — ответственность капитана — лишает покоя днем и ночью. Учим теорию и совершаем пробные выходы, чтобы набрать хоть немного практики. Каждый день мы прорабатываем маршрут из Киля на Канары и особенно внимательно рассматриваем на карте место, которое пугает больше всего: Бискайский залив.

Оборудования на борту мало: старенький эхолот, GPS-приемник, компас... Навигация

в смартфоне... Мы еще ни разу не заходили в марину и не заправляли яхту, а ведь впереди — первые якорные стоянки, дрейф и... штормование.

— Выходим завтра. Послушай, какой ветер, на той неделе раздует еще сильнее, — обрадовал за ужином Василий.

— Давай утром еще разок глянем прогноз: может, рассосется, — в надежде отвечаю я, скрестив пальцы.

Спорить бессмысленно, поэтому мы найтовываем и рассовываем по рундукам все, что может улететь, и еще раз проверяем маршрут. Пойдем Кильским каналом в Эльбу, чтобы сэкономить 250 миль. Выход на рассвете. Мы уйдем отсюда и больше уже не вернемся, поскольку еще очень и очень долго будем двигаться только вперед, не оборачиваясь и не задерживаясь нигде. Эмоции в этот момент настолько сильные, что порой невозможно понять, чего больше: восторга или ужаса.

Вот оно, роковое утро. Прогноз не выправился, а волны за ночь только выросли. Спасательные жилеты надеты, ребенок сидит в автокресле, закрепленном в салоне. Приборы, мотор... Отдать швартовки... Полным ходом в неизвестность! Страшно уходить в никуда: вдруг Океан сожрет нас, едва завидев?

В команде нет ладу, да и команды пока еще нет. Стресс ответственно-

сти вынуждает нас больше спорить о мелочах. Сейчас каждый молча занят своим делом: я стиснула штурвал, а Василий следит за концами и навигацией.

Кильская бухта встретила нас волнением, но в самом канале было спокойно. Шлюзы, танкеры, сухогрузы... Десять часов по прямой под мотором. Мы даже растянули на палубе гамак. Ночуем в закоулке у понтона и на рассвете с отливом выходим в Эльбу. На горизонте — ни единого парусника: сезон закончился. Зато разметка, как на автобане!

«Если во всем океане так отмечены пути, то идти по нему вовсе не страшно, — успокаиваю я себя, — от буя к бую, и так миля за милей»... **МВУ**





CATERING

ВЫЕЗДНОЕ РЕСТОРАННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Служба кейтеринга «Азбуки Вкуса»

Элегантная подача и восхитительные блюда для вашего праздника



18+ реклама

* Барбекю

свадебные банкеты • деловые фуршеты • детские праздники • пикники и ВВQ* • кофе-брейки

Узнайте больше:
(495) 775-03-63 • (495) 363-83-33
www.catering.av.ru
catering@av.ru



Князь Монако Альбер на яхте Greenline Neo, оборудованной электрическими подвесниками Torqeedo

СЧЕТ ЗА ЭЛЕКТРИЧЕСТВО

Крупнейшая выставка оборудования и материалов для производства прогулочных судов METS Trade — это не только место для поиска поставщиков, но и главная сцена, на которой обсуждают проблемы и перспективы яхтенной индустрии.

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **METS**

В индустрии в целом и на METS в частности уже некоторое время идут дебаты о том, насколько востребовано и экологично электродвижение и должны ли гибридные суда стать промежуточным шагом к полной их электрификации. Очевидно, что разом отказаться от двигателей внутреннего сгорания (ДВС) не удастся: делая шаги к их постепенному замещению, производители стараются понять, насколько безопасным для окружающей среды будет результат, и учатся правильно выбирать материалы и технологии для своих будущих продуктов.

Сегодня ученые предлагают самые разные варианты альтернативного экологичного топлива, однако готовых решений использования их в масштабах индустрии пока не существует. Поэтому электричество по-прежнему остается основной темой, и для ее обсуждения организаторы выставки впервые отвели отдельное пространство под названием E-Lab.



**ЯПЕЦ ЯКОПИН,
генеральный
директор JJ Design:**

Первой верфью, запустившей гибридные яхты в серийное производство, стала Mochi Craft (Ferretti Group): в 2006 году она представила

23-метровую Mochi Long Range. Инженерам Ferretti пришлось преодолеть ряд трудностей, но в целом проект оказался успешным, и было построено пять корпусов. Потом появился гибридный катамаран Lagoon 420 (54 корпуса), Greenline 33 (550 корпусов), и сейчас этот список существенно расширился.

За прошедшие 12 лет наши взгляды и подходы изменились: индустрия пришла к пониманию того, что ДВС останутся на судах, для которых важен большой запас хода. Возможно, они будут работать на биотопливе и станут более экологичными, но без ДВС на них не обойтись.

ВИДЫ ГИБРИДНЫХ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УСТАНОВОК

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫЙ ГИБРИД

Простейшая конфигурация, где электромотор только вращает привод, получая энергию от батарей или генератора на базе ДВС. Последовательные гибриды наиболее полезны при движении с частыми остановками, когда компьютер принимает решение идти на электротягу до перехода в режим, где более эффективен ДВС. В последовательных гибридах обычно используются небольшие моторы и более мощные батареи, чем в параллельных.

ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ГИБРИД

В этом случае ДВС и электромотор совместно вырабатывают энергию для приводов. Здесь используют меньшие батареи, и при низкой потребности в энергии ДВС работает в качестве генератора для их зарядки. Поскольку двигатель напрямую соединен с приводом, нет необходимости постоянно переводить механическую энергию в электричество и обратно, что повышает эффективность параллельных гибридов при постоянном движении на высокой скорости.

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО-ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ГИБРИД

Сочетает преимущества обеих схем и позволяет ДВС более часто работать в оптимальном режиме. На низких скоростях задействован последовательный режим (электротяга), а на высоких подключается двигатель, и потери энергии сводятся к минимуму. Это более дорогая система по сравнению с параллельным гибридом, поскольку требуются емкая батарея, генератор и дополнительная вычислительная мощность, что компенсируется повышенной экономией топлива.



ПОБЕДИТЕЛИ DAME DESIGN AWARD 2018

Морская электроника и программное обеспечение
Spinlock (Sail-Sense)

Интерьерное оборудование и материалы
Vimar (Electronic Switch 8 in 7 out 3M)

Оборудование и материалы для марин и верфей
Награда не вручалась

Палубное оборудование, паруса и такелаж
Harken (CLR Mooring Winch)

Одежда и аксессуары
Rooster (Exofleece)

Снаряжение для обеспечения безопасности
Shakespeare Marine (GALAXY-INFL8)

Двигатели, приводы, механические и электрические агрегаты
Triskel Marine (Integrel) – абсолютный победитель

Еще не так давно гибриды считались оптимальными для обеспечения «зеленого» будущего, но за это время технологии настолько продвинулись вперед, что электрические лодки и автомобили стали более чем приемлемым решением, которое останется в индустрии. Например, в 2017 году 2% новых машин в Европе были полностью электрическими (рост 38% по сравнению с 2016 годом), тогда как в Китае это значение составило 3,3%, что на 71% больше, чем в 2016 году.



КРИСТОФ БАЛИН, генеральный директор Torqeedo:

До недавних пор основные постулаты в популяризации электродвижения всегда связывали электричество с экологичностью, и продавали продукты для «зеленого» яхтинга, считая, что каждая последующая технология должна быть еще более «чистой». Однако повышения экологичности как такового недостаточно. Если вы предлагаете экологичное, но медленное, тяжелое, маломощное судно с малым запасом хода, его никто не купит, и вы не добьетесь успеха. Сделать яхтинг более экологичным можно только

в том случае, если мы сможем предложить более удобный продукт, чем такой же с ДВС, который обеспечит лучший пользовательский опыт, а экологичность станет приятным дополнением.

Во многих сегментах электричество не может вообще ничего предложить. Возьмите североамериканские спортивные рыбацкие лодки. Чем нам крыть их супермощные подвесники, если электрических альтернатив для них нет даже на горизонте? Подходящий тип пропульсии для прогулочного судна определяют четыре фактора: потребности в энергии (скорость и дальность хода), рабочий цикл (расстояния, частота, время и характер движения), а также частота и постоянство использования. Если известны все четыре переменные, то можно легко определить, в каком сегменте какой тип гибридной или электрической пропульсии оптимален.

Если потребность в энергии невелика (небольшие парусники и динги), то этот сегмент уже сейчас может стать полностью электрическим, и спустя десять лет станет наверняка, поскольку процесс отказа от ДВС тут идет полным ходом.

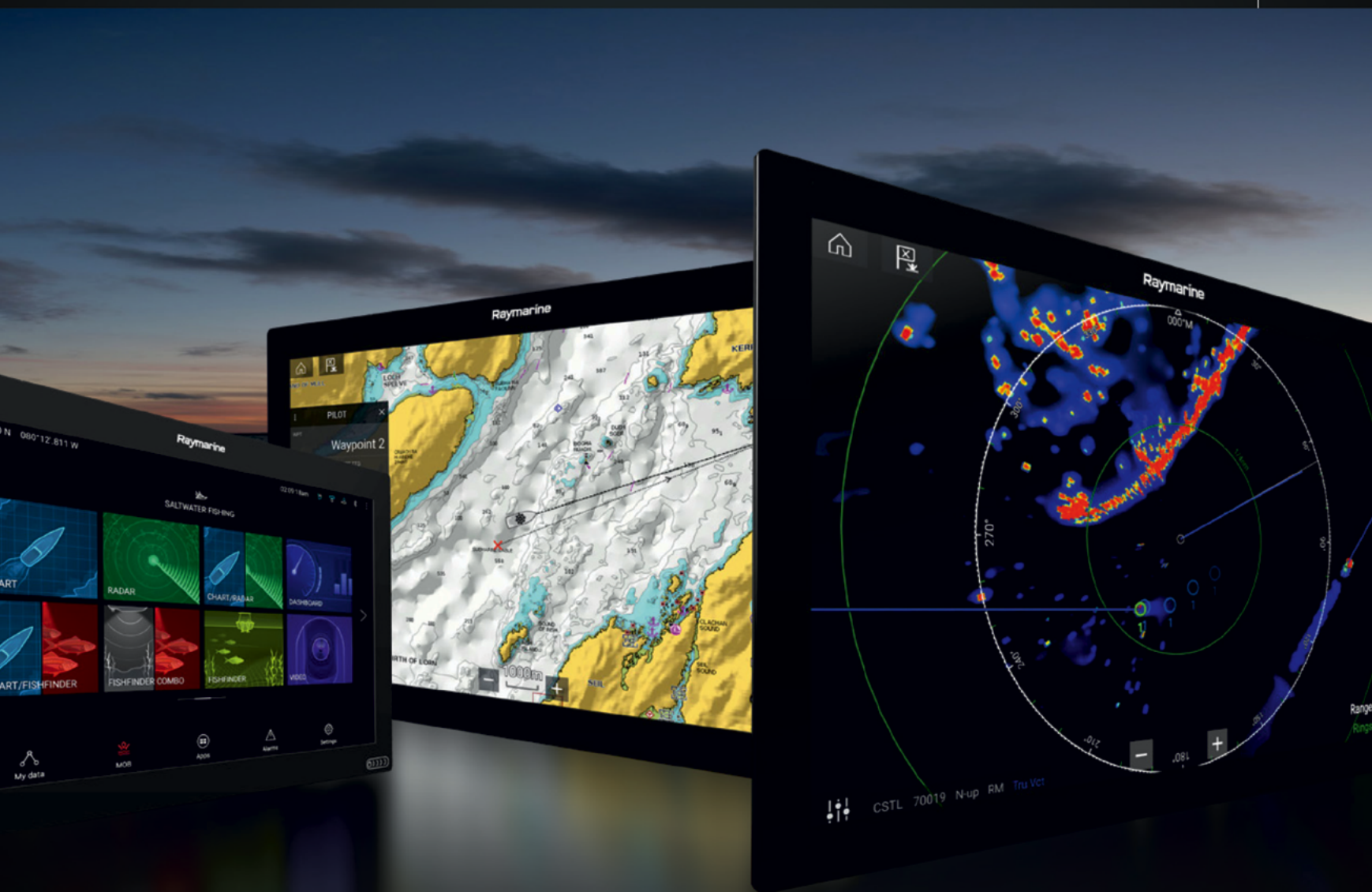
Плотность энергии (МДж/кг)

Уран	80 620 000
Жидкий водород	142
Дизель	48
Бензин	46,4
Природный газ	46,4
Керосин	42,8
Каменный уголь	30
Древесина	16,2
Li-Po и Li-Hv батарея	1,8
Li-Ion батарея	0,36–0,88
Свинцово-кислотная батарея	0,17

ПРОЛОЖИ КУРС С НОВЫМ ФЛАГМАНОМ

AXIOM XL

Новая флагманская линейка Axiom XL предлагает дисплеи самого большого размера, превосходную интеграцию и элегантную простоту.



Raymarine®

ОЧЕВИДНОЕ ПРЕВОСХОДСТВО



Энергия в наше время все еще слишком дешевая: если всем нам придется платить за нее существенно больше, то мы гораздо пристальнее сфокусируемся на технологиях ее сохранения

В случае паромов большую роль играет частота использования: скорость у них низкая, но запас энергии на борту нужен солидный. Начальная стоимость такого судна с электротягой выше, чем с ДВС, зато оно гораздо дешевле в эксплуатации, и срок окупаемости составляет 3–4 года. Поскольку паром имеет постоянный рабочий цикл, его пропульсивную систему можно подогнать под его особенности, добившись надежности и бесперебойного использования.

Для парусных яхт больше всего подходят последовательные гибриды, так как их рабочий цикл состоит из движения под парусом, когда можно генерировать и запастись энергией, а также из многочисленных вылазок на электротяге. В тех редких случаях, когда на длинных переходах нужен мотор или скорость, используется ДВС. К этому парусный сегмент будет двигаться следующие 5–10 лет.

Параллельные гибриды хороши для судов, где в рабочем цикле сочетаются режимы с низким и высоким потреблением энергии (моторные яхты). Плотность энергии в современных батареях растет (1 батарея до 40 кВт/ч), и уже сейчас 10-метровая Greenline Neo (вес около 6 т) с двумя подвесниками Torqeedo по 60 кВт развивает до 18 узлов и глиссировует на такой скорости около часа.

Наконец, на будущее яхтинга сильно повлияют новые законы. Если они потребуют сделать какую-либо акваторию доступной лишь для электрических судов, то все перечисленные факторы уже не важны. Мы стремимся увеличить проникновение электродвижения в яхтинг не для того чтобы люди могли экономить на топливе для грязных моторов с низким КПД. В 2015 году после подписания Парижских соглашений Межправительственной комиссии по изменению климата (IPCC) заказали исследование, отчет по которому вышел недавно. В нем говорится, что для предотвращения катастрофы глобальное потепление должно составлять не более 1,5 °C от доиндустриальных значений (1880 г.), и у нас есть всего 12 лет, чтобы снизить выбросы парниковых газов на 45%. Если этого не произойдет, начнется развитие гораздо более опасного «двухградусного» сценария.

Мировое научное сообщество сходится во взглядах на последствия глобального потепления, и вопрос заключается в том, успеет ли человечество предотвратить это. Ответ: конечно же, нет. И мы знаем это. Похоже, правящим кругам нужно увидеть

катастрофические последствия, чтобы начать принимать более радикальные законы, поэтому впереди нас ждет период бездействия, затем рост давления на правительства и в конце концов — реакция на происходящее.

Сейчас мы находимся на 1 °C выше доиндустриальных значений, и каждая последующая десятая доля градуса будет вызывать более серьезные катаклизмы, включая пожары, наводнения, разрушительные торнадо, засухи и разрывы пищевых цепочек. Как следствие, возрастет интенсивность заболеваний. Можно будет распрощаться с коралловыми рифами на планете. Да, если потеплеет на 2 °C, то на Земле их не останется...

На яхтенной индустрии тоже лежит ответственность: мы должны стремиться к нейтральным по воздействию на климат способам движения, и важно сфокусироваться на тех сегментах, в которых электричество может стать надежным рабочим решением уже сейчас. У нас нет оправданий, чтобы не делать этого, и нам давно пора перестать мыслить категориями экономии топлива.

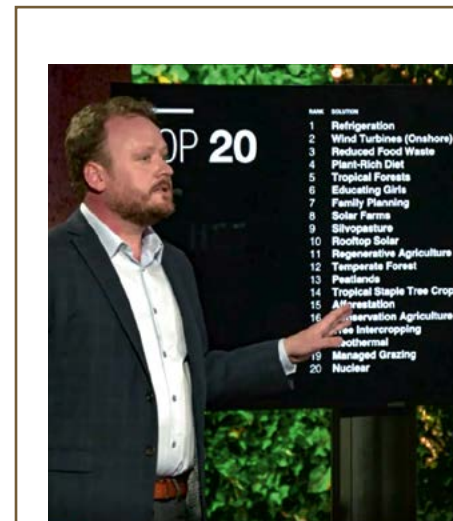


КЕН УИТТАМОР,
управляющий
директор Triskel
Marine:

Законы, направленные на экологию, — это палка, которая заставляет производителей

бежать в другие страны, где требования ниже. Законы должны побуждать бизнес проводить изыскания, а не просто исполнять предписания, поэтому гораздо более позитивны примеры, когда та или иная индустрия вводит свои внутренние правила, стимулирующие ее участников инвестировать в инновации. Евросоюз наиболее правильно подошел к этому вопросу, когда установил цели на 10, 20 и 30 лет вперед, обозначил направления исследований и начал их спонсировать. 10 лет назад мы начинали разрабатывать нашу технологию, которая стала победителем DAME Design Award, на средства Евросоюза, и это стало результатом стратегических решений, принятых еще раньше.

Сегодня вряд ли кто-то может ответить на вопрос, что последует за литиево-ионными и литиево-полимерными аккумуляторами, и на рынке пока нет никаких предложений. Финансирование исследований свинцово-кислотных батарей давно замед-





**ЧАД ФРИШМАНН,
стратегический менеджер Project Drawdown:**

Изменение климата — это не проблема, а ответ планеты на проблему, который показывает нам происходящее. Сама проблема — это чрезмерный выброс парниковых газов, приводящий к глобальному потеплению, и задача человечества — как можно быстрее достичь точки во времени, когда в атмосферу будет поступать меньше парниковых газов, чем удаляться из нее.

Мы описали и измерили по крайней мере 80 решений для достижения этой поворотной точки, каждое из которых осуществимо, масштабируемо и экономически оправдано. Во всех случаях

они связаны с заменой ископаемого топлива на чистые, возобновляемые источники энергии, со снижением потребления через повышение технологичности и смену поведения, а также с переводом углерода из атмосферы в почву и растительную биомассу.

Мы привыкли считать, что для остановки глобального потепления необходимо перейти на альтернативные источники электроэнергии, но с этим связано лишь пять из 20 основных решений, тогда как 12 имеют отношение к землеустройству, способам производства и оборота пищи, а наибольший вред наносят используемые

в холодильниках и кондиционерах фторуглеродороды.

Для предотвращения глобального потепления необходимо действовать по всем 80 фронтам одновременно, и, по нашим оценкам, это будет стоить около \$ 29 триллионов, которые необходимо потратить за следующие 30 лет (практически по триллиону в год). Это очень много, но не стоит забывать, что мировой ВВП превышает \$ 80 триллионов. Более того, экономическая выгода от выполнения этих решений составит порядка \$ 74 триллионов, то есть в два с лишним раза превысит затраты.





**ЭРВЕ ГАСТИНЕЛЬ,
генеральный
директор Veneteau
Group:**

Мы разработали метод анализа экологического воздействия нашей продукции с момента ее создания до уничтожения и продолжаем наращивать при производстве яхт долю материалов, которые потом можно будет использовать повторно. Я считаю, что вся Европа будет двигаться в этом направлении, и нам нужно быстро к этому адаптироваться, взяв на себя инициативу.



лилось в пользу литиево-ионных, хотя те и другие обладают сходным потенциалом.

При всех плюсах Li-Ion-аккумуляторов возникают вопросы с их термостабильностью и переработкой: пока непонятно, что делать по завершении их жизненного цикла, тогда как свинцово-кислотные батареи полностью пригодны для повторного использования. Весьма перспективно развитие прочных аккумуляторов, если кто-то когда-нибудь возьмется за них. В конечном итоге все сводится к тому, за что люди будут готовы платить: сегодня рынок может и хочет платить за литиевые батареи, поскольку они широко разрекламированы.



**МАТТЯЙС ВАН
ДАИК, профессор
Технического
университета
Делфта,
основатель
Reframing Studio:**

Как предотвратить превращение сегодняшней мечты в завтрашнюю катастрофу? Часто мы начинаем работать над инновациями с самыми лучшими намерениями, а спустя 5–10 лет обнаруживаем, что получили совершенно не то, что хотели. Как же создавать инновации для будущего? Кто-то скажет, что это невозможно, ибо мы не умеем предсказывать будущее, но, может, это не так?

Первым подводным камнем на пути к этому является уверенность в том, что технологии дают

ответ на все вопросы. Человечество научилось создавать невероятные вещи, но насколько они значимы для людей?

Вторая проблема связана с тем, что закладываемые в основу инноваций идеи часто подразумевают упрощенное понимание общества. Третья сложность возникает во время обсуждения таких идей, когда мы считаем, что должны найти компромисс, и перестаем думать о том, будет ли он значим для пользователей. В случае суперяхт все это особенно важно: ведь, начиная создавать судно, которое сойдет на воду через несколько лет, мы должны быть уверены в том, что оно окажется уместным в будущем.

Вообще значение всего, что мы делаем, открывается только в будущем, и в случае инноваций нам в первую очередь необходимо дистанцироваться от настоящего. Привлекая дизайнеров к разработке, стоит быть очень осторожными: своими «антеннами» они тонко чувствуют происходящее с обществом в данный момент, а это вредит. Поэтому нужно «срезать» их «антенны» и действовать совсем иначе, хорошо понимая, чего вы хотите достичь для пользователей.

Условия определяют поведение, поэтому, задумывая яхту, сначала необходимо понять, как люди будут вести себя, владея ею, а уже потом определять тип судна. Иными словами, мы должны предсказывать будущие условия и поведение пользователей, и если мы сможем сделать это, то сумеем создавать и инновации.

**УДО КЛЕЙНИЦ,
генеральный секретарь ICOMIA:**

Торговая ассоциация ICOMIA с ее 37 членами представляет мировую яхтенную индустрию и помогает решать общие проблемы, включая сбор статистической информации и взаимодействие с правительствами по экологическим вопросам. В целом индустрия, по нашим оценкам, находится в хорошем состоянии: рынок США остается

лидирующим и показывает существенный рост, тогда как европейский практически восстановился благодаря низким ставкам по кредитам и снижению безработицы.

Самая большая потенциальная проблема сейчас заключается в торговых войнах и враждебной товарной политике отдельных стран. Эта конфронтация уже ударила по рынку, нарушив налаженные торговые

схемы. Статистики пока нет, но стоимость производства прогулочных судов выросла, а инфляция затронула товары общего назначения, что негативно сказывается на покупательской способности.

Яхтинг сегодня быстро меняется, равно как и увлеченные им люди, и если индустрия вовремя не адаптируется к этим изменениям, у нас будут большие сложности.



ПОБЕДИТЕЛИ BOAT BUILDER AWARDS 2018

Лучшая маркетинговая инициатива в рознице
Princess Yachts

Эффективное развитие международной дилерской сети
Brig

Продуктивное сотрудничество верфи и производителя оборудования
Hanse Group, Prestige Yachts и Sunseeker International
за сотрудничество с Lewmar

Продуктивное сотрудничество производителя суперяхт с дизайнерами
и поставщиками
Ferretti Group за сотрудничество с Francesco Paszkowski Design Studio
и Mecaer Aviation Group

Инновационное инженерное решение
Galeon

Оптимизация производственного процесса
Absolute Yachts

Инициатива по сохранению окружающей среды
Amer Yachts

Лучшая программа обучения подмастерьев
NZ Marine and Composites Industry Training Organisation

«Восходящая звезда»
Dan Bloice-Smith (Williams Jet Tenders)

Выдающиеся личные достижения
Annette Roux (Beneteau Group)



ИВО ВЕЛДХАЙС, технический директор **Mayfair Marine:**

Плотность энергии водорода выше, чем ископаемого топлива, поэтому у конструкторов больше вариантов ее использования. Исследования этого источника энергии идут уже давно, но сейчас мы наблюдаем новую волну энтузиазма, поскольку производители топлива и правительства планируют снабдить судоходный сектор водородом. Другая причина для оптимизма — создание свободных от выбросов акваторий, однако с водородом тоже не так все просто. Сегодня его производят из природного газа методом паровой конверсии, и побочным продуктом проходящих химических реакций является углекислый газ, который выбрасывается напрямую в атмосферу. Это не идеально, поскольку тогда водородное топливо не получается на 100% чистым. Топливные ячейки легко масштабируются, и если начать совмещать их с гибридными и электрическими технологиями из других отраслей, то появляется свобода при проектировании. Например, можно размещать ячейки в разных частях надстройки круизного лайнера и независимо снабжать энергией разные его части, что приведет к существенной экономии на кабелях и обеспечит высокую степень дублирования. Но для этого необходимо изначально проектировать судно под водородное топливо, а не пытаться добавить его в существующие проекты.

В этом плане Илон Маск с его эскапизмом вовсе не кажется мне спасителем мира: он весьма старомоден. Гораздо более интересен Дуэлас Томпкинс, основатель North Face, который, в отличие от Билла Гейтса, инвестировал в восстановление природы с момента запуска компании, а не только когда разбогател.

Будущее выражается в поведении людей, и, создавая его сценарии, нужно ставить рядом не альтернативные миры, но альтернативные (и при том реалистичные) модели поведения. Конструкторы и дизайнеры обладают возможностью немного изменять мир, направляя его в задуманном русле за счет формирования будущего поведения людей с помощью созданных для этого будущего продуктов. **IMBY**



ОНИ ВЕРНУТСЯ?

Может ли примененное на яхтах *Maltese Falcon* и *Black Pearl* парусное вооружение быть использовано на грузовых судах и сделать коммерческий флот более экологичным?

Текст Антон Черкасов-Нисман Фото Джаррад Ятес

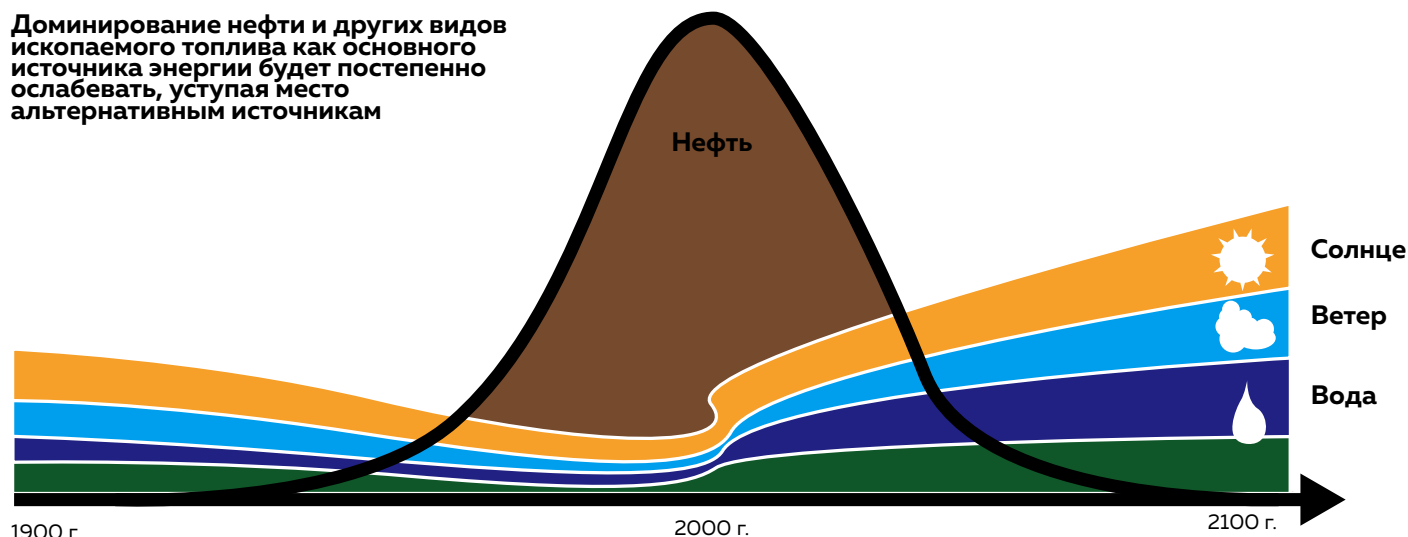
Изменить мир к лучшему, не ставя перед собой сверхзадач, почти невозможно. Это касается не только ученых или новаторов, но и тех, кто задается целью построить себе суперяхту. Зачастую огромные инвестиции в мечту заканчиваются лишь удовлетворением собственного эго, и это своего рода концептуальный тупик для владельца. Но есть и те, кто строит себе не столько машину для удовольствий, сколько экспериментальную модель, прототип для отработки технологий, способных повлиять на будущее.

К их числу относятся и заказчики незаурядных суперяхт *Maltese Falcon* и *Black Pearl*. Обладая желанием и смелостью инвестировать в парусники с вооружением DynaRig, они стали важной частью процесса возвращения паруса на грузовые суда, который пока находится в зачаточном состоянии, но постепенно набирает силу. Мы собрали мнения людей, непосредственно участвовавших в проектировании, строительстве и эксплуатации *Maltese Falcon* и *Black Pearl*, чтобы понять возможности DynaRig и перспективы связанных с этим новаций в коммерческом флоте.



ВИДЕО:
<https://youtu.be/SXPpUI3cPgM>

Доминирование нефти и других видов ископаемого топлива как основного источника энергии будет постепенно ослабевать, уступая место альтернативным источникам

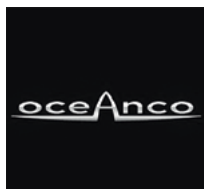


КЕН ФРЕЙВОХ, дизайнер, основатель студии Ken Freivokh Design:

Том Перкинс, заказчик *Maltese Falcon*, хотел построить большую лодку для серьезных походов, и проработку возможных вариантов парусного вооружения поручили команде Dykstra Naval Architects. Они

предложили концепцию, выдвинутую в 1960-х годах немецким инженером-гидравликом Вильгельмом Пролсом, которую тот рекомендовал во времена нефтяного эмбарго 1973–1974 годов. По его расчетам, на сухогруз длиной 160 м можно было установить до шести стальных мачт, но нефтяной кризис разрешился, и такое судно так и не было построено. Однако изыскания Пролса вошли в конструкцию DynaRig, которую Герард Дикстра презентовал Тому Перкинсу, и теперь *Black Pearl* перевела эту концепцию на новый уровень.

Что отличает DynaRig от других типов парусного вооружения? Прежде всего, это легко масштабируемая система: ходить на шлюпе или кече длиной свыше 60–70 метров уже очень сложно, а DynaRig можно спокойно использовать на гораздо более крупных судах. Обычные парусные яхты длиной около 70 метров вроде *Mirabella V* крайне редко можно увидеть под парусом, да и то только в оптимальных условиях, тогда как *Maltese Falcon* ходил и ходит под парусами в любых условиях, даже против ветра, и его недавняя победа в Perini Navi Cup еще раз это доказала. Мы изучали дизайн двухмачтовой 65-метровой яхты с DynaRig, и это, пожалуй, нижняя граница для такого типа парусного вооружения, что связано с конфигурацией, весом и габаритами мачт.

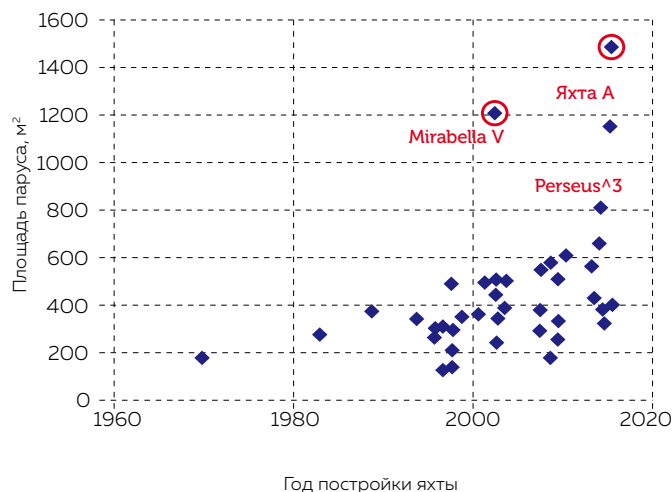


ЭВИ ДЕ МАЙЕР, менеджер по инновациям Oceanco:

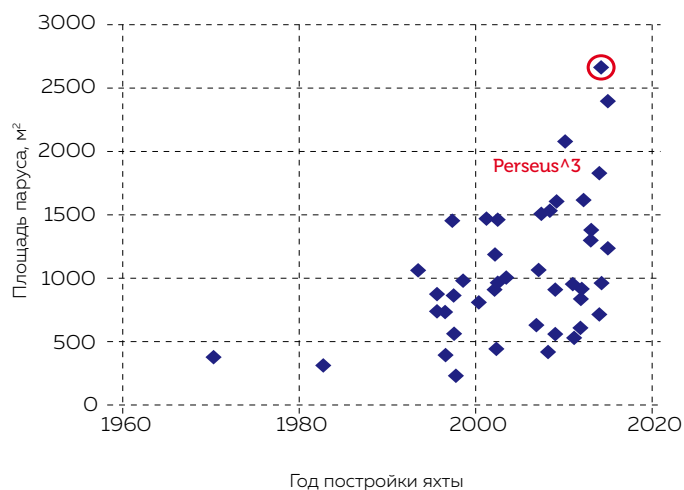
С самого начала работы над проектом *Black Pearl* ее будущий владелец точно знал, что хочет построить самую экологичную суперяхту в мире, и сам, будучи инженером, принял непосредственное участие в разработке дизайна и конструкции яхты. При длине

106,7 метра она стала самым крупным в мире парусником. Ее моторный отсек по высоте занимает одну палубу, а гибридная пропульсивная система позволяет генерировать энергию при движении под парусом за счет пассивного вращения винтов в набегающем потоке и запасать ее в аккумуляторных батареях высокой емкости. Валы с винтами регулируемого шага (ВРШ) сопряжены через редукторы с дизельными моторами и электродвигателями. Кроме того, в системе присутствуют три дизель-генератора и три блока литиево-ионных аккумуляторов.

ПЛОЩАДЬ ГРОТА ПО ГОДАМ ПОСТРОЙКИ ЯХТ



ПЛОЩАДЬ СПИНАКЕРА ПО ГОДАМ ПОСТРОЙКИ ЯХТ



Досье *Black Pearl*

Длина
106,70 м

Ширина
15,00 м

Вместимость
2864 рег. т

**Материал корпуса
и надстройки**
алюминиевый
сплав

Площадь парусов
2877 кв. м

Высота мачт
68,50 м

**Количество
парусных секций**
15

**Площадь парусов
на каждой мачте**
959 кв. м

**Максимальная
длина реев**
23,50 м

Двигатели
2 × MTU 12V 2000
M72 (1450 л.с.)

**Максимальная
скорость**
25 узлов

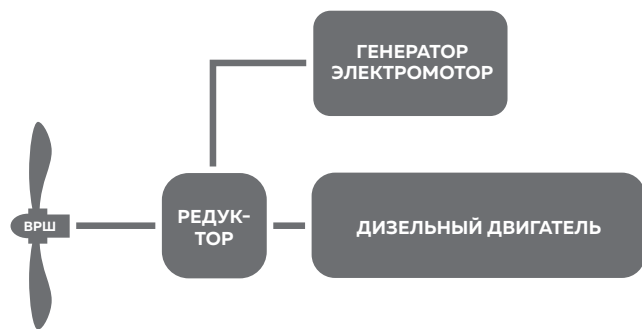
Пассажиры
12 чел.

Дизайн
Ken Freivokh/
Dykstra Naval
Architects/BMT
Nigel Gee/Nuvolari
Lenard Design/
Oceanco

PEARL

The Creek

СХЕМА ПРОПУЛЬСИВНОЙ СИСТЕМЫ BLACK PEARL (показан один вал)



РЕЖИМЫ РАБОТЫ ПРОПУЛЬСИВНОЙ СИСТЕМЫ

ТИХИЙ РЕЖИМ



ЭКОНОМИЧНЫЙ РЕЖИМ



ФОРСИРОВАННЫЙ РЕЖИМ



РЕЖИМ ГЕНЕРАЦИИ ЭНЕРГИИ



В «парусном» режиме винты находятся во флюгерном положении (лопасти сложены), что снижает сопротивление и позволяет яхте развивать максимальную скорость более 25 узлов. В крейсерском режиме (скорость до 16 узлов) используется только энергия дизельных двигателей, а для бытовых нужд по электричеству применяют генераторы и батареи. В «тихом» режиме яхта движется на электромоторах за счет запасенной в аккумуляторах энергии на низких скоростях (до 10 узлов), что удобно во время маневрирования. Для обеспечения бытовых нужд в этом режиме возможно задействование генераторов, и тогда скорость может достигать 11 узлов. В «экономичном» крейсерском режиме главные дизели обеспечивают 11–15 узлов, а электромоторы генерируют энергию для бытовых нужд (в моменты пиковых нагрузок подключаются батареи). В «форсированном» режиме для пропульсии одновременно используются дизели и электромоторы (максимальная скорость 17 узлов), а генераторы покрывают бытовые нужды и питают электромоторы. В режиме «регенерации» яхта движется под парусами, валы вращаются за счет набегающего потока, а электромоторы работают как генераторы, обеспечивая судно электричеством.

Четырехлопастные винты диаметром 2,2 метра спроектированы компанией Hundested в первую очередь для обеспечения максимального КПД на экономическом ходу, поэтому их характеристики не оптимальны для регенерации. Частота вращения ненагруженных валов (режим авторотации) ниже, чем в случае работающих двигателей при той же скорости судна, а вектор тяги снижается и меняется на противоположный, что позволяет генерировать электроэнергию. При этом регулировка вырабатываемого тока осуществляется изменением шага гребного винта.

В первые месяцы плавания на яхте проводился мониторинг ряда связанных с генерацией энергии параметров, и было выявлено, что среднее падение скорости в этом режиме составляет 1,5 узла, тогда как средняя выработка энергии находится на уровне 130 кВт (на одном валу) при 12 узлах. Сейчас интеграция системы контроля регенерации еще продолжается, но уже очевидно, что эмпирические данные близки и даже превосходят расчетные значения. Как только исследование завершится и система достигнет полного потенциала, яхта совершит переход через Атлантику в режиме нулевого потребления топлива.

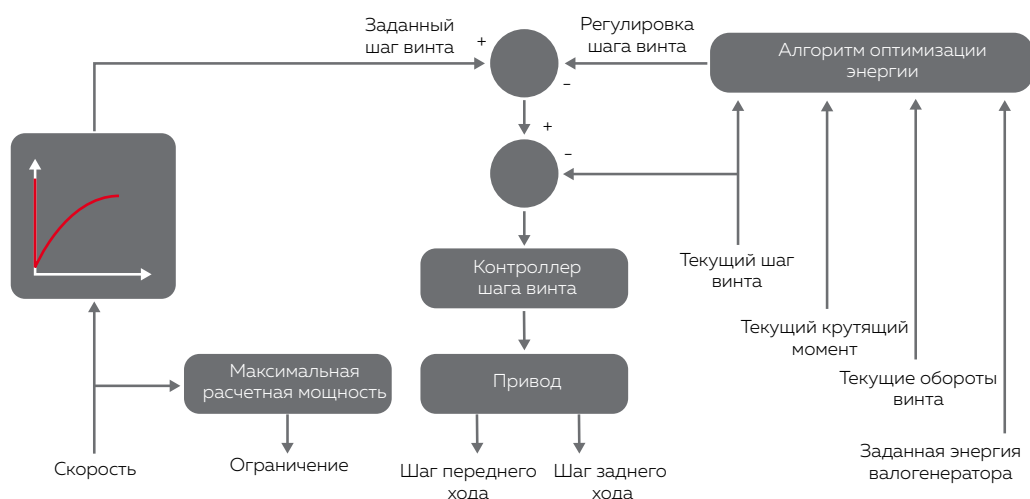


**КРИС ГАРТНЕР, капитан
Black Pearl (в прошлом —
капитан Maltese Falcon):**

Я принимал участие в строительстве *Maltese Falcon* и прошел на ней 120 тысяч миль. Кроме того, во время первого путешествия *Black Pearl* мы преодолели 5500 миль (половину из них — под парусом), поэтому очень хорошо представляю, как работает этот тип парусного вооружения, что он может, а что нет. Бегучий такелаж DynaRig прост в управлении и требует минимального экипажа: паруса поднимаются за семь минут, и главное — быстро рифятся. На такой яхте просто и безопасно выполнять повороты оверштаг и фордевинд: с этим справляется один человек в рубке или на палубе. Такие паруса можно использовать при слабом и сильном ветрах, с двигателем и без — это универсальная проверенная система.

При использовании DynaRig не нужно увеличивать экипаж, поскольку от палубных матросов не требуется ничего особенного. Да, у такелажа есть движущиеся части, которые могут кого-то смутить, но мы на опыте доказали, что они безотказно работают без каких-либо постоянных затрат.

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ РЕГЕНЕРАЦИЕЙ ЭНЕРГИИ



Электрические лебедки с гидравлическим редуктором, «вытягивающие» паруса, достаточно надежны. Конечно, случиться может всякое, но если паруса поставлены неправильно или плохо скручены, компьютер тут же выдает предупреждение. В отличие от *Maltese Falcon*, на *Black Pearl* для поворота мачт используются электромоторы, а не гидравлика, что позволяет поворачивать их за 44 секунды, то есть в два раза быстрее. Можете себе представить, насколько лучше управляется *Black Pearl* и насколько быстрее она может идти!

Между этими двумя яхтами 12 лет, и за это время многие узлы стали компактнее и надежнее. Однажды у побережья Португалии нам удалось развить под парусом 20,2 узла без использования двигателей, и это был один из лучших переходов в моей жизни. Но еще более важно, что когда мы шли обратно из Пальмы при скорости истинного ветра 12 узлов, яхта вместимостью почти 2800 рег. т шла в среднем на шести узлах на протяжении суток, и мы включали генератор только для бытовых нужд.

Все это возможно со стандартным, общедоступным оборудованием, поэтому DynaRig вполне подходит для использования на коммерческих судах. В былые времена *Cutty Sark* был грузовым клипером-рекордсменом, но сейчас наша задача не бить рекорды, а искать инновации, которые помогут сократить расход топлива и выброс парниковых газов в атмосферу. Морские грузоперевозки — огромный бизнес с низкой маржой, поэтому экономия на топливе здесь очень важна. Нам нужно двигаться вперед, и люди, на которых я работаю, готовы делать это.



ДЕРЕК МУНРО,
представитель
владельца
Black Pearl.

Строительство *Black Pearl* заняло больше времени, чем ожидалось, поскольку было решено полностью подготовить яхту к использованию в будущем солнечной энергии. Мы потратили много времени (а владелец — денег!) на изучение возможности применения интегрированных в паруса и надстройку фотоэлементов. Поскольку КПД новых продуктов растет год от года, мы ждали до последнего. Кроме того, много времени и внимания было уделено потенциальному использованию водорода и системе регенерации энергии. Последняя превзошла наши ожидания на 30–40%: регенерация начинается с 10 узлов, решить которые для этой яхты не составляет проблемы. Если говорить о потере скорости при регенерации, то на одном валу мы теряем порядка 1,1 узла, а на двух — 1,8. В крейсерском режиме на 16–17 узлах для яхты такой длины этого совсем не чувствуется, а на 22 узлах потери составляют вообще всего пол-узла.

Сейчас возник серьезный вопрос: что делать с переизбытком энергии на скоростях свыше 25 узлов, как ее контролировать и куда направлять? Всю эту свободную энергию можно использовать для производства водорода, и мы уже обсуждаем с регистром Ллойда возможные способы его хранения. Мы верим, что сможем пересечь Атлантику по маршруту Гибралтар — Антигуа или Форт-Лодердейл без использования топлива в начале 2019 года, воспользо-

ГЕРАРД ДИКСТРА,
конструктор, основатель
Dykstra Naval Architects:

Многие из представленных сегодня дизайнерских концепций были хорошо известны в прошлом, но с появлением персональных компьютеров появилась возможность их развития. Начиная с 2000 года, благодаря внедрению углепластика и других высокотехнологичных материалов, стало возможным использовать такие типы парусного вооружения, как *DynaRig* и *AeroRig*. *Maltese Falcon* ходит уже 12 лет без единого инцидента: мачты ни разу не снимали, с парусами не было никаких происшествий. Идея проводки судов выгоднейшими путями с учетом погоды (WAS) тоже не нова: это делали полвека назад, — но в случае парусно-моторных судов появляется гораздо больше вариантов построения маршрута. Современные системы мониторинга позволяют сотрудникам *Magma Structures* в реальном времени контролировать нагрузку на различные элементы мачт из своего офиса, и такие вещи сегодня становятся нормой.

вавшись благоприятными ветрами в январе-феврале, при этом вся электроэнергия для бытовых нужд будет генерироваться фотоэлементами и винтами. Наши исследования не закончены: мы продолжаем дорабатывать и настраивать системы совместно с Oceanco и подрядчиками верфи, поскольку технологии постоянно совершенствуются.

Владелец яхты уже несколько лет рассматривает возможность адаптации примененных на *Black Pearl* технологий для коммерческого флота, в первую очередь для судов, перевозящих автомобили. Строить подобные парусно-моторные грузовые суда может любая верфь, если у нее есть грамотные конструкторы и связи с поставщиками инновационных материалов, узлов и технологий. Просто кто-то должен поверить в такое будущее, как он поверил в *Black Pearl*, вложить средства и поменять мир, чтобы планета стала немного зеленее.



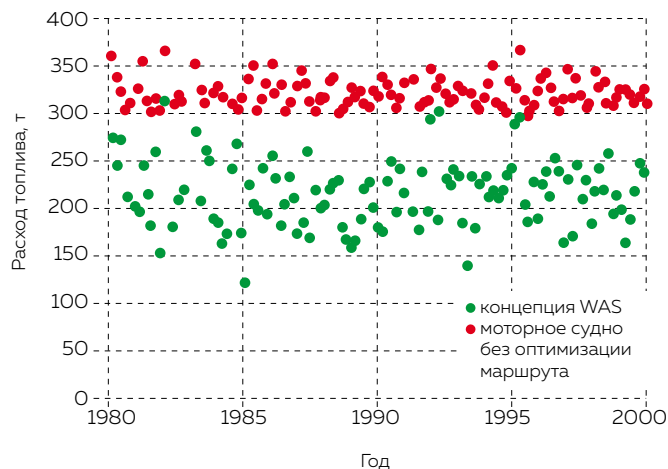
ТИС НИККЕЛЬС, управляющий директор Dykstra Naval Architects:

Мы начали конструировать парусники еще в 1980-х годах.

Паруса — наша страсть, и сейчас самое время вновь обратить внимание на энергию ветра и сконцентрироваться на инновациях в этой сфере.

В пропульсивной системе *Black Pearl* присутствуют сопряженные с редукторами электромоторы, способные генерировать энергию от вращения винтов, когда яхта идет под парусами. Выработанное электричество запасается в аккумуляторных батареях для дальнейшего использования. Чтобы рассчитать наиболее эффективную конфигурацию DynaRig, нам пришлось провести немало тестов в опытовом бассейне и аэродинамической трубе, причем мы делали это для двух-, трех- и даже четырехмачтовой конфигурации. Разумеется, грузовые суда имеют иную конструкцию: для них необходимо оптимизировать обводы и минимизировать осадку (киль даже не рассматривается), но задача генерировать энергию во время движения не снимается.

РАСХОД ТОПЛИВА НА СКОРОСТИ 12 УЗЛОВ



DynaRig может работать в полностью автоматическом режиме и управляться удаленно. В современной реализации часть настроек такелажа задает человек, но это можно делать с командного пункта на берегу или автоматически, когда судно самостоятельно корректирует положение парусов в зависимости от текущих условий. Эксплуатация парусного вооружения DynaRig не сложнее обслуживания моторного отсека: и там и там есть двигатели, и если с ними возникает проблема на беспилотном судне, то на борт высылают команду профессионалов, которая ее устраняет.

Что касается потери трюмного пространства из-за установки мачт, то она зависит от типа судна и груза и не превышает нескольких процентов. Паруса лучше подходят для судов, перевозящих жидкие и сыпучие грузы, так как в случае с контейнерами необходимы краны, которые мешают мачтам, плюс контейнеровозы ходят на более высоких скоростях. А чем выше эксплуатационная скорость, тем меньше экономия топлива.

При использовании парусов на грузовых судах необходимо оптимизировать их маршруты с учетом погодных условий,

СИСТЕМА МОНИТОРИНГА НАГРУЗОК

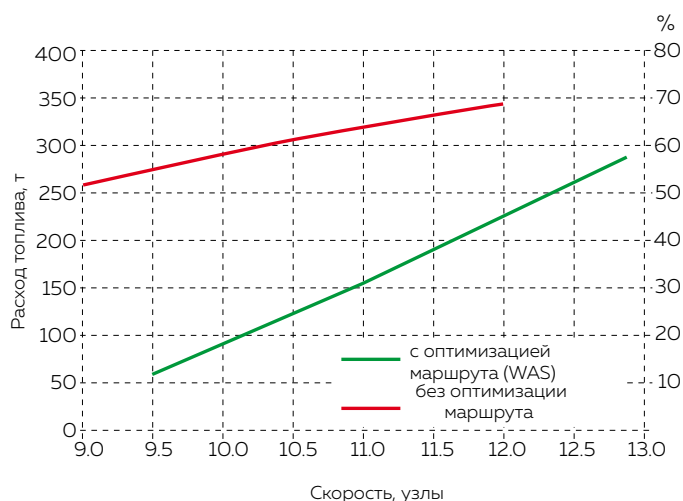
Такие крупные парусные яхты с безвантовыми мачтами, как *Maltese Falcon*, *A* и *Black Pearl*, оснащены системой мониторинга нагрузок. Она в реальном времени выводит значения текущей нагрузки на мачты в процентах от допустимой, кренящий момент и соотношение между ними на ходовой мостик, где, анализируя эту информацию, шкипер принимает решения. В основе системы лежат оптоволоконные датчики FBG (Fiber Bragg Grating) для измерения деформаций, способные регистрировать растяжение и сжатие конструкций с помощью лазера. Они были разработаны для индустрии телекоммуникаций, а *Maltese Falcon* стала

первой яхтой, где подобная система была установлена штатно (в 2000 году тесты проводились и на других крупных яхтах). В отличие от обычных приборов для измерения деформаций, датчики FBG не подвержены коррозии, усталости и смещению показаний. На сегодня это единственная на рынке система такого рода.

Без мониторинга нагрузки на мачты даже хорошо обученной команде остается полагаться исключительно на собственный опыт, что не всегда допустимо в случае суперяхт, где ошибка может привести к потере страховки и гарантии, к серьезным затратам и простоя судна. Напротив, при наличии мониторинга

производитель может продлить гарантию, если парусное вооружение эксплуатировалось в установленных пределах. Архивные данные могут помочь пролить свет на причину происшествий, если таковые имели место, а также облегчить моделирование будущих проектов. С 2006 по 2014 год на *Maltese Falcon* было получено 39 гигабайт таких данных, которые впоследствии помогли проектировать парусное вооружение *Black Pearl*. Компания Magma Structures установила на судне систему мониторинга с такой же архитектурой и основными компонентами, как на яхте *A*, и их главные различия касаются лишь программного обеспечения.

РАСХОД ТОПЛИВА В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СКОРОСТИ СУДНА



в первую очередь — ветра, как это делают гоночные яхты. В отличие от последних, на сухогрузах никто не запрещает идти под двигателями, поэтому возникает гораздо больше комбинаций для прокладки оптимального курса. Если ветер благоприятный, можно отключить дизели, поставить паруса и генерировать энергию.

Мы разрабатываем программное обеспечение для построения курса и в будущем планируем применять его для расчета экономии топлива парусно-моторных судов. Если для расчета маршрута из Европы в Америку взять погодные данные за 20 лет, то можно увидеть, что одни годы предпочтительнее для движения под парусом, чем другие, но в среднем возможно достичь весьма значительной экономии топлива. Экономия также зависит от максимальной разрешенной скорости грузового судна; чем она меньше, тем меньше топлива потребует: в среднем экономия составляет 30% на 12 узлах и до 50% — на более низких скоростях.



РОББИ ДОЙЛ, инженер, основатель Doyle Sailmakers и Doyle CFD:

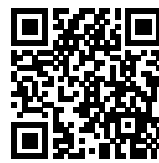
Нагрузки на паруса научились прогнозировать уже давно, и сегодня «мощность» парусов и действующие на них силы можно рассчитать с использованием

инструментов вычислительной гидрогазодинамики (CFD), метода конечных элементов (FEA) и моделирования взаимодействия газа с конструкцией (FSI). Мой сын для своей кандидатской диссертации анализировал возможности повышения КПД парусного вооружения *Maltese Falcon*, и Том Перкинс поддерживал его исследования.

Мне пришлось долго спорить с Герардом Дикстрой и Томом Перкинсом, уговаривая их использовать для парусов относительно недорогой материал дакрон, ведь нагрузки на секции DynaRig сравнительно невелики (3,5–4 кг/см² при скорости ветра 50 узлов), поэтому при высокой стоимости самих мачт можно достичь существенной экономии на парусах.

Однако, как всегда, дьявол кроется в деталях, и, создавая *Maltese Falcon*, мы догадывались о том, сколько всего мы еще не знаем!

АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ КОНЦЕПЦИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭНЕРГИИ ВЕТРА В СУДОХОДСТВЕ



ВИДЕО:
<https://youtu.be/WmikrlcPE6E>

ENERGYSAIL
Покрывтые фотоэлементами
жесткие прямоугольные поворотные панели выступают одновременно парусами и солнечными батареями



ВИДЕО:
<https://youtu.be/UEhCvR43nh8>

SKY SAIL
Кайт для судна
обеспечивает дополнительную тягу в условиях сильного попутного ветра и снижает расход топлива на 20%



ВИДЕО:
<https://youtu.be/HvXDVapHUkQ>

ТУРБОПАРУС
Двигатель
создан на основе ротора Флеттнера, использующего эффект Магнуса

В XV веке в Китае строили многомачтовые суда длиной 137 м с прямоугольными парусами, напоминающими DynaRig, а лучшие клиперы XVIII века проходили более 400 миль в сутки — и это до изобретения антифоулинговых покрытий. Сегодня наглядно прослеживается тенденция увеличения площади парусного вооружения на суперяхтах благодаря прогрессу систем управления парусами, и накопленный опыт, несомненно, поможет в адаптации парусов для современных грузовых судов.

Коммерческое судоходство производит 4% всех вызывающих изменение климата выбросов, в частности углекислого газа. Всего 16 самых крупных судов в мире, работающих на дешевом бункерном топливе, выбрасывают в атмосферу столько же соединений серы, сколько все автомобили мира. Ужесточение законов может ограничить использование флотского мазута, что удорожит эксплуатацию грузовых судов. Существующие технологии могут сделать парусно-моторные суда такими же быстрыми, как обычные, а нам нужно придумать, как повысить их экономическую привлекательность.

Яхта *A* при длине 143 метров и водоизмещении 12 700 тонн хотя и является парусно-моторным судном, развивает под парусами 15,2 узла, что очень много в пересчете на лошадиные силы. Так почему бы не ставить на крупные грузовые суда, скажем, по четыре мачты DynaRig вдоль каждого борта, и делать это так, чтобы они были частью конструкции и могли использоваться в качестве кранов? На мой взгляд, в будущем основная сложность в разработке парусно-моторных судов будет связана вовсе не с парусами, а с тем, как они будут выглядеть ниже ватерлинии. Возможно, на каждую мачту будет приходиться по подводному крылу (может, даже подъемному), которые смогут перераспределять нагрузку, а также использоваться для маневрирования. **IMBY**

AMELS VOLPINI 2

.....
Добавив в линейку Limited Editions новую модель, Amels приросла еще одним бестселлером, и первая яхта Limited Editions 188 получилась на редкость удачной по всем параметрам.

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **Джефф Браун**



Досье *Volpini 2*

Длина

57,70 м

Ширина

10,60 м

Осадка

3,45 м (с полной загрузкой)

Вместимость

970 рег. т

Двигатели2 x 12V MTU 4000
M53 (1850 л.с.)**Максимальная****скорость**

15,5 узла

Запас хода4500 миль
(на 13 узлах)**Пассажиры**

12 чел.

Экипаж

13 чел.

ДизайнТим Хейвуд/Reymond
Langton Design/Amels

Рассказывать о *Volpini 2* вдвойне интересно не только потому, что это первая яхта модели Amels Limited Editions 188: наше знакомство с ней не ограничилось обычной часовой экскурсией в марине. Будучи весьма лояльным к Amels, владелец судна позволил небольшой группе журналистов провести на борту целый день. Мы отбыли из Монте-Карло утром, после закрытия Monaco Yacht Show, и направились в Канны вместе с «родителями» *Volpini 2* — дизайнерами Тимом Хейвудом и Паскаль Реймонд.

Но прежде минутка истории. Для владельца *Volpini 2* — не первая яхта Amels: до этого семья ходила на 49-метровой *Volpini* (в прошлом *Larissa*, Amels, 2004), которую они приобрели в 2014 году и сразу сделали рефит на той же верфи. Прошлая *Volpini* была достаточно простой в плане дизайна яхтой с классическим интерьером, но сменить ее на судно большей длины заставила жизненная необходимость.

«Я работаю на владельца *Volpini 2* уже десять лет, — рассказывает капитан Натан Макфадием. — Он довольно пожилой и весьма практичный человек, сменивший за это время три яхты. Основной причиной того, почему он решил построить *Volpini 2*, стала потребность иметь на борту лифт, чтобы легко перемещаться между палубами. При этом задачи “расти” в длину не стояло — мы должны быть уверены, что наша лодка сможет свободно зайти в любую бухту, марину или док».

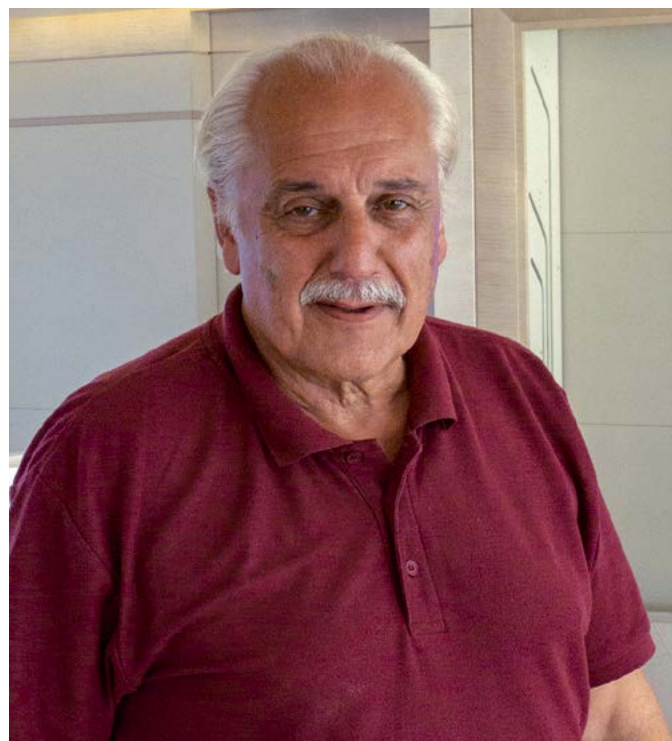
О дружбе владельца и Amels красноречиво свидетельствует стоящий в рубке под прозрачным колпаком сувенир — часть деревянного кильблока, на котором строили *Volpini 2*, с вдавненным в древесину золотым совереном. Примечательно, что год выпуска монеты — 1801 — почти полностью соответствует номеру этого проекта — 18801. Подобные заранее продуманные знаки внимания весьма приятны и, наряду с горлышком бутылки шампанского, которой «крестили» яхту, напоминают владельцу о том счастливом дне, когда он получил готовое судно.

ЭКСТЕРЬЕР

Тим Хейвуд — бессменный «придворный» дизайнер Amels, чьему карандашу принадлежит внешний облик большинства яхт Limited Editions. Разрабатывая новые и совершенствуя прежние яхты, он должен решать сложную задачу сохранения «породы» и ее степенной эволюции.

«Большинство яхт Limited Editions можно описать как атлетически женственные в плане внешности, тогда как, например, Limited Editions 199 получилась отчетливо мужественной, с большим зарядом “тестостерона”, — рассказывает Тим Хейвуд. — *Volpini 2* отчасти унаследовала эти черты, хотя я бы определил ее экстерьер как нейтральный. Мне хотелось отступить от дизайна моделей Limited Editions длиной 170–180 футов, как это было с яхтой *Event*, и в некоторых местах *Volpini 2* явно с ней перекликается. Например, опоры, поддерживающие свес верхней палубы и сандека, являются развитием “колонн” на *Event* — здесь они не выходят за пределы надстройки, которая прямо за ними устремляется вверх, отчего смотрится совершенно иначе. Также релинг в корме установлен не вертикально, а под выраженным углом, будто он падает с палуб».





● ● ●

Приватный откидной балкон — один из самых впечатляющих элементов мастер-каюты



● ● ●

На *Volpini 2* хорошо отдыхается и взрослым, и детям!

● ● ●

В кормовую платформу яхты интегрирован удобный и безопасный трап-трансформер



● ● ●

Вечером у бара на сандеке рядом с подсвеченным джакузи приятно собраться на коктейльный раут

ТИМ ХЕЙВУД, дизайнер:

Я предпочитаю не оценивать работу других дизайнеров, поскольку когда вы видите результат, то не имеете ни малейшего представления о том, какое давление оказывалось на дизайнеров со стороны заказчика. В моем случае заказчик — это верфь, что облегчает задачу.

Кстати, это мое любимое место на *Volpini 2*, поскольку отсюда лучше всего видны характерные линии надстройки. Особенно мне нравится, как в солнечный день тень от релинга падает на белый тент внизу — обычно на такие вещи никто не обращает внимания, и, сидя в своей лондонской студии, когда за окном серо, я пытаюсь представить, как можно обеспечить такую игру теней на яхте в течение дня».

Если внимательно посмотреть на эту яхту, в ней можно узнать черты грациозного лебедя, плывущего в демонстративной позе с приподнятыми крыльями. Учитывая, что для 57-метрового судна у *Volpini 2* очень высокие потолки, удивляешься, как Тиму Хейвуду удалось сохранить пропорции надстройки, обеспечив при этом преемственность дизайна всей линейки Limited Editions.

«Я очень рад, что верфь приняла решение заложить еще две такие лодки на собственные средства, и надеюсь, что их приобретут очень быстро, — говорит он. — А если рассуждать о будущем экстерьера Limited Editions 188, то я бы с большим удовольствием подумал о том, как наделить ее вертикальным форштевнем. Правда, не уверен, что Amels пойдет на это».

ИНТЕРЬЕР

Выбирая, кому поручить оформление интерьера первой Limited Editions 188, верфь поставила задачу сделать его отличным от прочих яхт Amels, а именно — свежим и соответствующим экстерьеру лодки. Тендер выиграла студия Reymond Langton, и уже когда все работы были завершены, вдруг выяснилось, что 15 лет назад Паскаль Реймонд и Эндрю Лэнгтон наряду с Дональдом Старком участвовали в разработке дизайна *Larissa*, о чем все благополучно забыли. Придумывать интерьер строящейся без владельца яхты непросто: слишком много неизвестных вроде возраста, привычек и предпочтений человека.

«В интерьерном дизайне нужно быть очень осторожным с инновациями, чтобы не оттолкнуть людей и сделать дизайн долгоживущим, — поясняет Паскаль Реймонд. — Поэтому в таком случае мы предпочитаем спокойные, но богатые деталями фактуры и широкую палитру близких оттенков. Позже заказчик всегда может добавить в нее тот или иной титульный цвет, если ему того захочется. На *Volpini 2* таким цветом стал коралловый — его

Раздельные кровати в двухместных каютах отстоят от стен, что создает ощущение пространства и роскоши



● ● ●
Центральную лестницу «венчает» гигантский световой люк



● ● ●
Кровати в гостевых каютах отстоят от стен, что усиливает атмосферу роскоши





ПАСКАЛЬ РЕЙМОНД, дизайнер:

Я давно заметила, что теперь и пожилые люди предпочитают оформлять яхты в довольно современном стиле, даже если дома у них классический интерьер.

● ● ●

Владельцы добавили в интерьеры тему моря и кораллов

● ● ●

На сандеке организован просторный и светлый спортзал, но это помещение можно оборудовать под любые цели

● ● ●

Великолепный стол для семейных трапез на свежем воздухе





● ● ●

Открытый балкон стирает границу между яхтой и морем

● ● ●

Кабинет является важной частью апартаментов владельца

● ● ●

Санузел мастер-каюты отделан молочно-белым мрамором

● ● ● ●

Ванные комнаты всех гостевых кают выполнены в разных цветах





Одной из особенностей интерьеров Volpini 2 является целый набор уникальных и очень сложных в исполнении панно



ВИДЕО:

<https://vimeo.com/281223802>

предложила жена владельца. Я давно заметила, что сейчас и пожилые люди предпочитают оформлять яхты в довольно современном стиле, даже если дома у них классический интерьер».

При том, что сама по себе спокойная отделка Volpini 2 не производит сногшибательного эффекта, ее детали впечатляют. К примеру, мы давно привыкли к мрамору в отелях и на яхтах, но здесь в ванной комнате владельца использована очень редкая и дорогая плита без посторонних вкраплений и желтых линий. Дизайнерам повезло найти (и успеть купить!) ее в Италии, ведь такие вещи практически невозможно зарезервировать. В других ваннных комнатах видишь не менее эффектный мрамор, причем в каждой каюте он своего цвета.

Учитывая удобную планировку и наличие превосходного откидного балкона, мастер-каюта на Volpini 2 получилась на редкость удачной, и владелец любит время от времени посидеть в примыкающем к спальне небольшом кабинете. Возможно, это немного странно для человека, который провел в офисах половину жизни, но теперь у него есть время и место полностью расслабиться. Иногда сюда к нему заходит капитан, чтобы обсудить планы на ближайшие дни, и под разговор из скрытой ниши рабочего стола появляется гарнитур для виски. Стеновые панели в кабинете обтянуты кожей с рельефными «карманами», в которые аккуратно заведена «теплая» подсветка. Вместе они образуют сложное и невероятно красивое изгибающееся панно, наиболее полно отражающее творческую индивидуальность Паскаль Реймонд.

«Я очень рада, что на Volpini 2 у нас получился элегантный, прекрасно исполненный интерьер, который усиливает понимание того, что покупаешь качественную яхту, — говорит она. — На следующем корпусе мастер-каюта будет еще более потрясающей за счет панорамного остекления высотой от пола до потолка!»

МЕХАНИКА

Amels очень гордится тем, что Volpini 2 стала первой в мире яхтой, полностью соответствующей требованиям IMO Tier III, которые жестко ограничивают вредные выбросы в атмосферу. По закону, каждая яхта длиной свыше 24 м и вместимостью до 500 рег. т, заложенная с января 2016 года, должна соответствовать нормам Tier III, но формально верфь могла не обращать на это внимания, поскольку строительство Volpini 2 было начато раньше. Однако Amels добровольно решила стать пионером в этом направлении и повысить экологичность яхты, несмотря на увеличенные затраты, которые не остановили и покупателя.





**НАТАН МАКФАДИЕН,
капитан *Volpini 2*:**

Больше всего на борту мне нравится мой капитанский мостик. Он обеспечивает на 100% безбумажную навигацию, и здесь все можно делать на одном или двух многофункциональных дисплеях, куда выводится информация с любого прибора и датчика. Кроме того, программное обеспечение позволяет совмещать на одном экране карту и картинку радара, поэтому обстановку очень легко контролировать. Владелец любит приходить в рубку рано утром, часов в пять, когда мы еще идем, пить здесь кофе с тостами и разговаривать с нами. Тут очень удобный пассажирский диван, поэтому никто никому не мешает.

Помимо обязанностей капитана, я выполняю роль IT/AV-инженера и могу сказать, что мы очень довольны тем, как устроена и работает развлекательная система на борту. Интегратором выступала компания VBH, и главное достоинство системы — в ее надежности и стабильности. Владелец обычно смотрит один фильм в день, но предпочитает старые черно-белые картины, поэтому нам нет смысла вкладываться в системы доставки самого свежего контента.

Корпус *Volpini 2* хорошо держит курс и намного лучше ведет себя в море, чем предыдущие яхты, на которых я работал. У нас практически всегда активны успокоители качки: я отключаю их лишь на якорной стоянке в штиль, чтобы дать отдохнуть насосам. Согласно спецификации, запас хода этой яхты на 13 узлах составляет 4500 миль, но если снизить скорость до 11 узлов, автономность возрастает до 7000 миль — это очень много. А если на длинных переходах, например в Тихом океане, идти попеременно на одном двигателе, то можно еще больше увеличить дальность. Это никак не сказывается на гарантии, поскольку здесь установлены специальные насосы, работающие в режиме буксировки, которые смазывают движущиеся части ненагруженных редукторов и валов. На предыдущей яхте мне гораздо чаще приходилось беспокоиться о том, где заправиться, особенно на островах, когда приходилось специально куда-то идти за топливом, что порой затратно.

Сейчас Amels разрабатывает для *Limited Editions 188* гибридную пропульсивную систему, которая обеспечит движение на электротяге на скорости до 7 узлов

По сути, основное усложнение конструкции в этом случае происходит за счет интеграции модуля избирательной каталитической нейтрализации отработавших газов, который помещается в моторный отсек и по габаритам значительно превышает обычные выхлопные системы. Основу модуля составляет керамическая камера, куда подаются выхлопные газы от маршевых дизелей и генераторов и где происходит впрыск раствора мочевины, которая восстанавливает 90% опасных оксидов азота до нейтральных элементов и соединений. Модуль оснащен отдельной панелью управления для мониторинга концентрации оксидов азота в выхлопе и обеспечивает журналирование данных на флеш-карту.

При очевидных плюсах для окружающей среды наличие модуля очистки немного усложняет жизнь экипажу: если системой долго не пользоваться, мочевина может кристаллизоваться в трубопроводах, которые нужно потом промывать, да и сам раствор пока еще можно купить далеко не везде. Однако со временем, когда яхт под Tier III станет больше, проблема исчезнет сама собой.

«Мне как инженеру в прошлом очень интересно работать на первой в мире Tier III яхте, — говорит Натан Макфадден. — Она заставляет учиться чему-то новому, а это всегда хорошо. Если у нас есть возможность снижать количество вредных выбросов, то мы обязательно должны делать это. Думаю, что *Volpini 2* не помешали бы и солнечные батареи на крыше надстройки».

ПУТЬ К СВОБОДЕ

Будучи родом из Южного полушария, владелец *Volpini 2* всегда стремится сбежать от тамошней зимы и предпочитает проводить много времени на своей лодке в Северном полушарии, когда здесь лето. Сейчас это самая настоящая семейная яхта, на борту которой часто бывают дети, внуки и друзья владельца. Пока он даже не думает о том, чтобы сдавать ее в чартер, но даже если такое решение будет принято, то дооборудовать судно не понадобится. *Limited Editions 188* изначально проектировалась и строилась как коммерческая яхта, поэтому для использования в чартере необходимо будет лишь оформить ряд документов. В прошлом году владелец много ходил в водах Северной Америки: был в Нью-Йорке, Канаде и на Карибах, а после получения *Volpini 2* решил провести сезон на Средиземном море, чтобы спокойно решить гарантийные вопросы, позволить верфи показать лодку на выставках и организовать фотосъемку. Этой весной, возможно, уже в марте, он планирует отправиться в Балтику, в июле-августе посетить Норвегию, потом уйти в Азию и дальше... Не это ли подлинная свобода, которую дает собственная яхта?! **IMBY**



НАШ ДОМ ОКЕАН

Загрязнение Мирового океана сегодня становится очевидным. Что мы можем сделать, пока проблема не переросла в катастрофу?

Текст Ольга Селезнева Фото Seabin Project, Эрик Генер/27MM, Porto Montenegro, Princess Yachts, Lürssen, The Ocean Cleanup, Куин Биссет

Лет тридцать назад мало кто верил в существование Большого Тихоокеанского мусорного пятна, считая, что экологи делают слона из мухи. Сегодня мусорный «континент» уже нанесен на карту и неплохо изучен, но человечество по-прежнему далеко от осознания масштабов происходящего. Жители больших городов, привычно жалуясь на «экологию», рассчитывают уехать в отпуск куда-нибудь подальше и найти там нетронутую природу. Но таких мест все меньше, и если что-то не предпринять, скоро ехать будет вовсе некуда.

В 2010 году было открыто мусорное пятно в центральной части Индийского океана, на берегах которого находятся две из пятерки стран-рекордсменов по загрязнению Мирового океана: Таиланд и Индонезия (еще три — Китай, Вьетнам и Филиппины, где почти весь пластик после использования оказывается в океане). К примеру, некогда райский остров Бали сегодня условно можно назвать таковым разве что в сухой сезон, когда вода действительно бирюзовая, а пляжи относительно чистые. Попробуйте съездить туда на Новый год, в сезон муссонных дождей... Океан со стороны расположенной поблизости Явы (самого населенного острова планеты) представляет собой пластиковую кашу, мерно выкатывающуюся на берег с каждой волной, а в это время вздувшиеся от дождей ручьи и реки смывают разбросанный по берегам мусор и снова несут его в океан.

ГАДАНИЕ ПО ТЕЧЕНИЯМ

Существование Большого Тихоокеанского мусорного пятна было предсказано еще в 1988 году на основе анализа океанских течений. (Кстати, примерно тогда же вспомнили про отчет 1972 года о пластиковых отходах в Саргассовом море: в нем предсказывалось появление аналогичной зоны в Атлантическом океане — Северо-Атлантического мусорного пятна, но тогда это не восприняли всерьез). Система северо-тихоокеанских течений сносит мусор к обширному участку между Калифорнией и Гавайскими островами. Грандиозный «мусороворот» собирает сюда отходы со всей северной части Тихого океана, пригоняя их к относительно стабильному центру, где они и концентрируются. Внимание общественности эта информация привлекла только после выхода статей океанолога и яхтсмена Чарльза Мура. Возвращаясь домой после регаты Transpac, Мур действительно обнаружил огромное скопление мусора на поверхности.

НЕМНОГО СТАТИСТИКИ

Корни пластикового загрязнения — в дешевизне и долговечности пластмасс, в том, что огромное количество изделий из пластика предназначено даже не для короткого, а для одноразового использования. Мировое производство пластика сегодня составляет более 320 млн т в год. С 1950 по 2015 год было произведено около 6,3 млрд т пластика; из них переработали менее 10%, чуть больше сожгли, остальное оказалось на свалках или в океане.

Точные размеры Тихоокеанского мусорного пятна до сих пор неизвестны. По разным оценкам его площадь варьируется от 700 тыс. до 1,6 млн км². Также по приблизительным и различающимся данным, на этом участке находится от 80 до более чем 100 млн т мусора. Самую актуальную на сегодня оценку состояния мусорного пятна в Тихом океане провели в 2015 году ученые из организации The Ocean Cleanup.

***Проблема загрязнения
Мирового океана сегодня уже
стала очевидной не только для
ученых***



Для визуальных наблюдений использовался военно-транспортный самолет, а пробы воды отбирались с борта 18 траулеров. Итоги оказались ужасающими. Мусорное пятно увеличивается и уплотняется быстрее, чем считалось ранее: если в конце XX века содержание мусора в воде оценивалось в 400 г/км², то к 2015 году его было уже 1230 г/км². На крупные частицы размером более 5 см приходится три четверти общей массы (из них 46% — рыболовные сети), но главное — экспоненциально ускоряется накопление частиц микропластика.

ВИДЫ ПРОБЛЕМЫ

Конечно, пластик — далеко не единственная проблема загрязнения Мирового океана. Просто она наиболее очевидна и легко доступна для понимания. Видов и форм пластикового загрязнения невероятно много. Разнообразная масса рассеяна в толще воды, так что Чарльз Мур назвал мусорное пятно континентом не совсем верно — он не похож на сушу. В отличие от биоразлагаемых отходов, пластик в океане подвергается фотодеградациии, под действием света распадаясь на все более мелкие частицы. Они концентрируются в поверхностном слое; рыбы и морские организмы начинают употреблять их в пищу, путая с планктоном. Таким образом пластиковые отходы включаются в пищевую цепь. Именно для определения концентрации микропластика и нужны пробы воды; иначе масштаб проблемы не увидеть.

Крупные куски пластика оказываются в желудке морских животных и птиц. Несчетное количество обитателей океана гибнет, запутавшись в рыболовных сетях, леске, пакетах — так что и невооруженным взглядом можно увидеть многое. Вполне достаточно посетить какой-нибудь популярный пляж: если крупный пластик довольно легко собрать, что и делают множество энтузиастов по всему миру, то как быть с мелкими частицами, содержание которых в иных местах достигает трети от общей массы песка?

ПРИ ЧЕМ ТУТ ЯХТИНГ?

Сегодня все больше компаний яхтенной отрасли вовлечены в связанные с океаном экологические проекты. Некоторые считают это PR-акцией, но на самом деле именно в этой индустрии, пожалуй, все больше осознают масштабы происходящего. В конце концов, само существование мусорного пятна когда-то было открыто именно яхтсменом. Забота об океане — естественная реакция по защите своей территории, в том числе (будем честными) — бизнеса. Если люди не захотят идти в море, кому продавать яхты и сдавать их в чартер, зачем строить маринь?

Именно поэтому ни одно крупное боат-шоу сегодня не обходится без экологических конференций, посвященных проблеме загрязнения океана и путям ее решения. Последнее из таких событий прошло в минувшем ноябре в Амстердаме на METS Trade — крупнейшей B2B-выставке морской индустрии. Оно было посвящено тому, что могут сделать в этой области маринь, яхт-клубы, парусные ассоциации и индивидуальные креативные стартапы. В конференции под эгидой ICOMIA (Международный совет ассоциаций морской индустрии) приняли участие очень непохожие по профилю организации и компании: Blue Marine Foundation, The Ocean Cleanup, Seabin Project, World Sailing, Porto Montenegro, — что еще раз подчеркивает разноплановость и проблемы, и путей ее решения. Их представители рассказали о своих текущих проектах и о том, как участвуют в них производители яхт.

ВЕРФИ

Вовлекаясь в любой экологический проект, верфи рискуют направить «дуло пистолета» себе в голову: судостроение — не самое чистое производство. Поэтому, сотрудничая с природоохранными организациями, спонсируя их акции или лично участвуя в проектах (вроде очистки пляжей руками сотрудников), верфи быстро осознают: первое, на что нужно обратить внимание, — производственный процесс.



Сегодня все больше компаний яхтенной отрасли вовлечены в связанные с океаном экологические проекты. Проблемы океана разноплановы, и решений тоже много

*Очищать океан — одна задача.
Другая — предотвратить его
дальнейшее загрязнение*



**КИРАН ХАСЛАМ,
Princess Yachts:**

Пару лет назад я сделал публичное обещание, что верфь Princess Yachts не будет использовать никакой одноразовый пластик во время наших официальных мероприятий: от соломинок до пластиковых бутылок и упаковки. И мы держим слово. Также мы занимаемся восстановлением рифа Эддистон неподалеку от верфи, а наш проект по выпуску безэмиссионной модели Seabob и детской книги оказался очень успешным. За последний год мы собрали для Marine Conservation Society более £ 110 000, и я горжусь представителем Princess в России — компанией Nordmarine, которая стала нашим первым дистрибьютором, присоединившимся с внушительным взносом к этой инициативе.



Princess Yachts и Cayago совместно выпустили модель Seabob с нулевым выбросом вредных веществ. Средства от ее продажи идут на экологические проекты Marine Conservation Society



Проект Princess Yachts и Marine Conservation Society по сохранению популяции морских черепах на островах Тёркс и Кайкос



Установка экологических мурингов неподалеку от верфи Princess Yachts в Плимуте



Льюис Пуг — пловец на длинные дистанции и экологический активист — переплыл Ла-Манш, чтобы привлечь внимание к проблеме загрязнения океана. Трехсотмильный заплыв стал возможным с судном поддержки Princess V48





Так произошло, например, с Princess Yachts. Вступив в долговременное партнерство с Marine Conservation Society — британским Обществом охраны морской среды, верфь начала со сбора средств для акций этого общества, а в итоге внесла массу изменений в процесс постройки яхт и взялась за финансирование масштабной программы мониторинга природоохранной зоны вокруг своих производственных площадей в Плимуте. Один из недавних проектов компании — установка экологических буев для швартовки (или, как их называют на английский манер даже у нас, мурингов) в заливах Косэнд и Кингсэнд. Обычные муринги с цепями буквально выскребают со дна водоросли в приличном радиусе, оставляя вокруг мертвую зону. Новые устройства, так называемые спиральные муринги, представляют собой поворотное «лезвие», ввинченное в дно подобно штопору. Цепь, соединяющая «лезвие» с бумом, поддерживается на плаву при помощи буйков и не повреждает дно при движении.

Мы уже писали и о других экологических инициативах Princess — от восстановления популяции черепах на островах Тёркс и Кайкос до подачи на мероприятиях компании только той рыбы, что выловлена безопасными для окружающей среды методами. Но, конечно, самый заметный проект — совместно осуществленный с компанией Cayago AG выпуск детской книги для воспитания экологической сознательности следующего поколения и создание Seabob Volcano Edition с нулевым выбросом вредных веществ. Эта модель с дизайном в духе иллюстраций к книге предлагается эксклюзивно через представительства Princess, а средства от про-



**CLEANER MARINAS
CLEANER OCEANS**

● ● ●

Яхтенный дизайнер Тим Хейвуд на выставке Monaco Yacht Show 2018 рисует картину для аукциона Lürssen. Средства от продажи работ направлены на природоохранные проекты Blue Marine Foundation

● ● ●

Проект Seabin ориентирован на очистку от пластика прибрежных территорий. Благодаря отличной подаче идеи проморолик Seabin просмотрели более 350 млн чел., что сильно повысило информированность о проблеме пластика в океане

20 л

Такие канистры не влезают в Seabin, но удерживаются возле корзины благодаря входящему потоку воды

**5 л**

Такие канистры помещаются внутри корзины Seabin

**90 000**

пластиковых пакетов в год вылавливает Seabin

**50 000**

Годовой «улов» 600 мл бутылок из-под воды

11 900

пластиковых бутылок в год способен поймать Seabin

**Масло**

Seabin способен снимать с воды пленку нефтепродуктов и других загрязнителей

**35 700**

пластиковых стаканов в год

**Частицы пластика**

Второй по распространению вид мусора в корзинах Seabin



ВОЗМОЖНОСТИ SEABIN

- **117 647** столовых приборов из пластика удаляет Seabin в год
- **Окурки** Самый распространенный мусор в корзинах Seabin
- **Микропластик** Seabin задерживает частицы размером от 2 мм
- **Микроволокна** Успешно протестированы 2-ступенчатые фильтры

даже идут на поддержку природоохранных акций Marine Conservation Society. Вся эта разноплановая деятельность еще раз подчеркивает необходимость всеобъемлющего подхода к защите океана. И Princess Yachts, к счастью, не единственная верфь, которая это осознает.

ПРОЕКТЫ

Итак, каковы самые актуальные на сегодня морские экологические инициативы и кто в них участвует?

ЗАЩИТА

В этом году похожий проект с выпуском безэмиссионного Seabob осуществила британская верфь Sunseeker в сотрудничестве с Blue Marine Foundation. Эта британская благотворительная организация нацелена на создание морских природоохранных зон, разработку моделей экологичного рыболовства и защиту редких морских обитателей. Среди множества ее проектов по всему миру один из самых масштабных — Project Menorca — реализуется вместе с Sunseeker. Проект включает установку экомурингов для защиты морского дна, очистку от пластика и брошенных рыболовных сетей, создание биоразлагаемых пакетов под слоганом «Меньше пластика, больше рыбы» и многое другое.

«Мы давно осознали важность сотрудничества с яхтенной индустрией, — говорит Сара Джейн Скиннер, глава департамента сотрудничества Blue Marine Foundation.

В 2012 году мы основали Blue Marine Yacht Club, который позволяет участникам из мира суперяхт — владельцам, дизайнерам, брокерам, верфям, маринам — быть частью общей работы и поддерживать проекты по всему миру».

В числе важнейших партнеров ВМФ — верфи Amels и Lürssen. Из множества инициатив отметим недавний проект на Monaco Yacht Show 2018, где Lürssen организовала стенд, а известные яхтенные дизайнеры, включая Эспена Ойно, Дэна Ленарда и Тима Хейвуда, нарисовали легендарные яхты Lürssen: *Quattroelle*, *Elysian*, *Lady Lara* и *Solandge*. Работы были выставлены на онлайн-аукцион, а вырученные средства отправили на поддержку ВМФ. Amels совместно с муниципалитетом Влиссингена, где расположена верфь, занимается очисткой пляжей, планируя в 2019 году расчистить все побережье, в том числе при помощи плавучих корзин Seabin, о которых речь пойдет ниже. «Мы часто принимаем клиентов со всего мира и гордимся чистотой нашей верфи и ее окрестностей», — комментируют в Amels.

Наконец, еще один любопытный проект Blue Marine Foundation — прошедшая уже трижды и запланированная на 2019 год (17–24 сентября) велогонка Лондон — Монако, организованная вместе со студией яхтенного дизайна Winch Design. Принять участие может любой (проехать весь маршрут или часть его), а взносы участников и спонсоров отправляются на экологические цели.

Поддерживать проекты по защите океана могут абсолютно все участники яхтенной индустрии — от владельцев и дизайнеров яхт до верфей, марин и брокеров





ТОНИ БРАУНИ, Porto Montenegro:

Когда в 2007 году мы начали строительство марины для суперяхт — она базируется на 120-летней инфраструктуре военной верфи, — первое, что мы сделали, — отправили дайверов собирать со дна мусор, который копился там более века. На эту работу ушло три месяца! Важно не только расчищать старое, но и не допускать накопления нового, а поскольку Porto Montenegro мы строили с нуля, то применили все новейшие экологические технологии. Например, каждое место для яхты оборудовано системой откачки сточных вод. Поначалу мы сделали эту процедуру платной, и угадайте, что? Никто не хотел этим пользоваться, предпочитая выйти в море и слить там. Теперь это бесплатно: ничего не поделаешь — таковы правила игры.



ОЧИСТКА

Самый масштабный на сегодня проект очистки океана от пластика предложен организацией The Ocean Cleanup, основанной в 2013 году голландским изобретателем Бояном Слатом. Он разработал технологию, позволяющую вылавливать мусор с помощью океанских течений, — тех же, что этот мусор собирают. Очистка традиционными методами — с помощью сетей и кораблей — потребовала бы тысячи лет и миллиардных инвестиций, а пассивная система The Ocean Cleanup должна позволить сделать это много быстрее и дешевле. Дрейфующий на поверхности 600-метровый поплавок с трехметровой подводной «юбкой» может задерживать как большие фрагменты мусора, так и частицы размером несколько миллиметров.

Первая такая система была запущена из Сан-Франциско в сентябре 2018 года. По расчетам, 60 таких конструкций способны уполовинить Большое Тихоокеанское мусорное пятно всего за пять лет. А к 2040 году The Ocean Cleanup планирует убрать из мирового океана 90% мусора. Правда, для этого требуется развернуть «флотилию» подобных систем в круговороте течений каждого океана.

Если The Ocean Cleanup пока не замечена в работе с компаниями яхтенной отрасли, то другой проект — Seabin, — напротив,

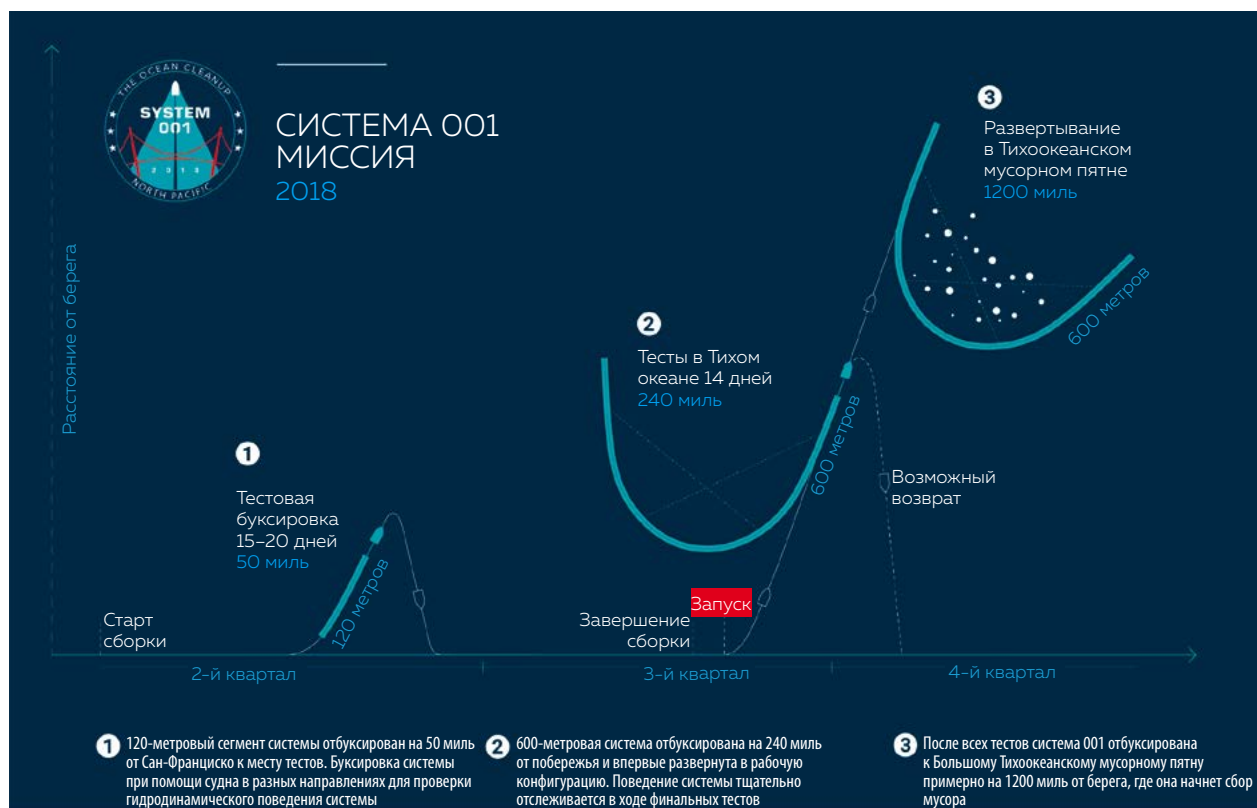
настроен на сотрудничество со всеми. Seabin — плавучие «корзины» для сбора мусора, включая микропластик, в прибрежных акваториях и маринах — изобрели Анджо Тёртон и Пит Сеглински, два заядлых серфера. Одна такая корзина вместимостью 20 кг способна собирать 3/4 т мусора в год. Обслуживание обходится меньше \$ 1 в день, а в дальнейшем корзина может быть полностью переработана.

Еще на ранних стадиях прототип устройства привлек массу внимания благодаря вирусному ролику в Интернете. «В то время мы начали сбор средств и получали по 600–800 сообщений на e-mail в день. Так что простите, если я кому-то не ответил», — сказал на конференции METS Trade Пит Сеглински, ныне управляющий директор Seabin Project.

Среди этих людей оказался Тони Брауни — директор марины Porto Montenegro.

«Я посмотрел видео и тут же написал им, впрочем, ответа не последовало. Но все-таки я их вычислил, так что теперь у нас в марине есть три корзины Seabin. Они удобные, простые и компактные. Я благодарен людям, которые создают все эти проекты, но мы должны увидеть картину целиком и доносить то, что мы видим, до тех, кто принимает решения. Очищать акватории, как делаем мы, — это одно. Но перекрыть кран, откуда все это попадает в море, — совершенно другое».

Яхтинг тоже способен наносить урон окружающей среде. Нужно менять многое: от производственных процессов до условий проведения парусных регат



•••
Так выглядит развернутый 600-метровый модуль для сбора мусора в океане, разработанный The Ocean Cleanup

•••
Огромную часть океанского мусора составляют брошенные рыболовные сети, что вынуждает заниматься разработкой программ экологически безопасного коммерческого рыболовства

ЧИСТЫЙ ЯХТИНГ

Не нужно иллюзий: яхтинг сам по себе способен наносить приличный урон окружающей среде. Как минимум тем, что сегодня большинство яхт и прочих лодок производят из стеклопластика: вопрос их последующей утилизации с каждым годом становится все острее. Это отдельная большая тема, о которой мы писали и будем продолжать это делать. Но даже такая, вроде бы экологически безупречная, история, как парусные соревнования, несет серьезную нагрузку для окружающей среды.

Эту тему на конференции METS Trade поднял Дэн Ридинг — руководитель программы экологической безопасности World Sailing (так теперь называется ISAF — Международная федерация парусного спорта). В 2018 году здесь разработали долгосрочную стратегию (до 2030 года) снижения урона от парусного спорта для окружающей среды. Она включает множество аспектов, начиная от разработки стандартов экологической безопасности производства лодок олимпийских (и не только) классов и заканчивая полным запретом к 2020 году любого одноразового пластика во время проведения соревнований.

К той же проблеме воздействия яхтинга на окружающую среду решил привлечь внимание знаменитый яхтенный дизайнер Дэн Ленард. В январе он отправляется в одиночный трансатлантический переход на созданной им парусной яхте *Vela 33*. Стартовав из Кадиса, он рассчитывает добраться до Майами 14 февраля, как раз к началу Miami Boat Show. На борту не будет не только электронного навигационного оборудования, но и топлива. Более того, за время перехода дизайнер намерен не произвести никакого пластикового мусора: вся еда будет упакована экологично. Радует, что он хотя бы возьмет с собой спасательный плот и аварийный радиобуй.

Сам Ленард считает, что давно пора вернуться к истокам, когда под парусом ходили, не сжигая топлива, не создавая отходов и не используя электронику. Конечно, для широкой аудитории такое вряд ли возможно, но, как минимум, это отличный призыв задуматься над тем, что мы делаем — в океане и с океаном. **MBU**



БОЯН СЛАТ,
The Ocean Cleanup:
Чтобы общество развивалось, нам нужно не только двигаться вперед, но и убирать за собой.



МОРЕ БЕЗ ГРАНИЦ

На Monaco Yacht Show итальянская верфь Sanlorenzo представила Sanlorenzo 500 Exp — свою вторую модель экспедиционной яхты.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Sanlorenzo**

Досье Sanlorenzo 500 Exp

Длина
47,00 м

Ширина
9,60 м

Осадка
2,75 м (с полной
загрузкой)

Запас топлива
60 000 л

Запас воды
8000 л

Двигатели
2 × MTU/Caterpillar
(1360/1319 л.с.)

Дальность плавания
4500 миль

**Максимальная
скорость**
16 узлов



Еще с десятков лет назад экспедиционных яхт, можно сказать, не существовало в качестве самостоятельного класса. «Разовые» экземпляры эксплореров, способных на долгие автономные путешествия в отдаленные регионы планеты, зачастую в суровых условиях, строили немногие верфи по индивидуальным проектам, а нередко и переделывали из коммерческих и военных судов. Но идея витала в воздухе: многим судовладельцам наскучило бороздить безопасные, но предсказуемые воды популярных акваторий с развитой инфраструктурой. Рост спроса на экспедиционные яхты был неизбежен: люди жаждали приключений и новых берегов, и одним из первых почувал ветер перемен Массимо Перотти — основатель, глава и «вечный двигатель» верфи Sanlorenzo.

Сегодня уже очевидно, что Sanlorenzo внесла огромный вклад как в развитие класса эксплореров, так и в сам рыночный тренд на экспедиционные яхты: сейчас в этот сегмент стремятся многие верфи, имеющие ресурсы строить надежные, преимущественно стальные суда с серьезным оснащением для дли-

тельного автономного плавания. У Sanlorenzo эти ресурсы были изначально: верфь, работающая уже более 60 лет, когда-то создала себе имя на глиссирующих скоростных яхтах с корпусом из стеклопластика, но уже давно и прочно заняла нишу крупных яхт из стали и алюминия. А способность верфи в более чем разумные сроки строить абсолютно непохожие, полностью кастомизированные яхты на базе разработанной платформы обеспечила ей устойчивый поток заказов.

Поэтому когда в 2015 году на Monaco Yacht Show Sanlorenzo представила Sanlorenzo 460 Exp — свой первый эксплорер по имени *Moka* со стальным корпусом и алюминиевой надстройкой, успех был предопределен. Выразительный внешний дизайн, впечатляющий внутренний объем, серьезные мореходные характеристики и огромный потенциал кастомизации сделали этот проект бестселлером (на данный момент спущено на воду уже четыре корпуса). Стало ясно: дальше — больше. В сентябре 2018 года там же, в Монако, верфь представила продолжение экспедиционной линейки — еще более крупную и интересную модель Sanlorenzo 500 Exp.

Одинаковых яхт Sanlorenzo не существует: интерьер всегда разрабатывается индивидуально

БОЛЬШИЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Индекс в названии модели означает вовсе не длину в метрах, как можно было бы подумать, а вместимость в регистровых тоннах. И если Sanlorenzo 460 Exp насчитывает в длину 42,8 м, то 500 Exp — уже 47 м.

Длина определила главное различие моделей: новый 500 Exp оборудован вертолетной площадкой в корме. Для экспедиционной яхты это ключевое дополнение, позволяющее по максимуму использовать потенциал судна, но до сих пор его едва ли можно было найти на яхтах длиной менее 50 м. Именно наличие вертолетной площадки так впечатлило заказчика первого 500 Exp с названием *Ocean Dreamwalker III*. Сам владелец родом из Азии, и яхта будет (по крайней мере в первое время) ходить на Дальнем Востоке и в Юго-Восточной Азии. Для этих регионов эксплорер является идеальным решением из-за нехватки оборудованных портов и инфраструктуры в целом, поэтому возможность добираться на борт вертолетом сложно переоценить. Тем более что в дальнейших планах владельца — Северная и Южная Америки и оба приполярных региона.

Но это еще не всё. Работая над образом 500 Exp, Sanlorenzo и дизайнер Франческо Пашковски хотели не просто придать яхте внушительный вид серьезного экспедиционного судна, но максимально расширить полезное пространство. С этой целью всю кормовую часть главной палубы оставили свободной, что позволяет размещать здесь тендеры, другую водную технику и даже спортивные парусные яхты длиной до 9 м. Более того, здесь уместятся гидросамолет или мини-субмарина! До сих пор подобный флот на борту яхты таких размеров даже представить себе было невозможно. Кран грузоподъемностью 5 т автоматически убирается под палубу, чтобы не мешать посадке вертолета и не загромождать пространство.

Ничто не мешает использовать эту зону и в качестве открытого кинотеатра, огромного танцпола или «солярия», когда яхта на якоре, а водные «игрушки» спущены на воду. Впрочем, что касается пляжных удовольствий, то на нижней палубе есть еще и «пляжный клуб», тоже неожиданно больших размеров для яхты таких габаритов. Помимо откидывающегося транца, есть еще и «дверь» в правом борту, которая превращается в террасу на уровне воды. Здесь, разумеется, предусмотрен бар, также есть возможность оборудовать тренажерный зал, хаммам или паровую кабину, гараж для хранения водной техники или еще одного тендера длиной до 6,5 м.

Вообще развлечениям на борту 500 Exp уделили особое внимание, полагая, что они способны сделать долгие путешествия поистине увлекательными. Несмотря на то что надстройка яхты сильно сдвинута в нос (именно это и определяет стиль эксплореров Sanlorenzo), на носовой палубе удалось сделать еще одну зону площадью около 24 кв. м. Здесь можно хранить небольшой тендер и «парковать» персональные водные «игрушки», легко и быстро спуская их на воду с помощью кран-балки. Причем со стороны весь этот открытый «гараж» практически не виден, поскольку скрыт за высокими бортами.





● ● ●
Салон главной палубы с лаунж-зоной, столовой и огромными окнами

● ● ●
Вариант интерьера салона на верхней палубе

● ● ●
Апартаменты владельца в носовой части главной палубы можно оборудовать сразу двумя ванными комнатами и отдельным офисом



АНДРЕЙ ЛОМАКИН,
владелец и президент
морского дома West
Nautical — официального
дилера Sanlorenzo в России:

Если ваши цели глобальнее, чем перемещения между Монако и Сен-Тропе, 500 Exp — идеальный вариант. Яхта может разрезать лед толщиной до 4 см, ее винторулевая группа полностью защищена, а огромный запас топлива и восемь холодильников обеспечивают автономность на несколько недель.



500 Exp – редкое сочетание хорошей скорости (16 узлов) с огромным запасом хода (до 4500 миль)



Вертолетная площадка – ценное дополнение для яхты-эксплорера, но увидеть ее на судне длиной до 50 м практически невозможно



У судна не типичное для экспедиционной яхты масштабное остекление надстройки



Автономность и мореходность 500 Exp превосходят все ожидания: запас хода много больше дистанции Трансатлантики, а высокий борт позволяет яхте справляться с серьезными волнами

ВНУТРЕННЕЕ ПРОСТРАНСТВО

Здесь мы, пожалуй, не будем говорить про оформление интерьеров. Во-первых, одинаковых яхт Sanlorenzo просто не существует. Для каждой, особенно в таких размерах, планировка и отделка разрабатываются индивидуально, и планку кастомизации едва ли можно поднять выше. Далее, владелец первого 500 Exp из соображений конфиденциальности не дал разрешения на публикацию фото интерьеров *Ocean Dreamwalker III*. Поэтому здесь ограничимся «базовым» вариантом, который верфь предлагает в качестве отправной точки для творчества.

Большой объем пространства на всех палубах обеспечивает ряд вариантов планировки, давая возможность разместить до шести пассажирских кают и отсек экипажа на восемь человек. Апартаменты владельца, занимающие носовую часть главной палубы, можно оборудовать сразу двумя ванными комнатами и отдельным офисом. Главный салон с лаунж-зоной, столовой и огромными окнами «бесшовно» соединен с кормовым кокпитом, где предусмотрена открытая обеденная зона, хотя практически полностью (с трех сторон) можно открыть и сам салон, убрав кормовые двери и боковое остекление. Кстати, камбуз можно расположить как на главной, так и на нижней палубе, возле помещений экипажа. Второй салон располагается на верхней палубе, где также размещены пост управления и каюта капитана, а в кормовой части — открытая терраса. Наконец, сандек предлагает еще одну открытую обеденную зону, бар и «пляж» с джакузи.

Скрупулезный подход Sanlorenzo к оптимизации пространства на борту выражается не только в умной планировке парадных помещений. Команда дизайнеров потратила немало времени на то, чтобы с толком использовать все возможные места на борту. Например, под нижней палубой оборудовали холодильное и кладовое помещение объемом 8 куб. м. Попастъ сюда можно по коридору из отсека экипажа и, разумеется, из кухни. Почему так не делают на всех яхтах? Возможно, у них нет необходимости совершать длительные плавания, а на борту эксплорера нужно иметь большие запасы, которых должно хватить на несколько недель.

МОРЕХОДНЫЕ КАЧЕСТВА

По части мореходности и автономности Sanlorenzo 500 Exp тоже превосходит ожидания. Запас топлива 60 000 л позволяет яхте пройти экономичным 11-узловым ходом более 4500 миль без дозаправки, что намного больше, чем нужно, к примеру, для пересечения Атлантики. При этом 500 Exp — лодка отнюдь не медленная. Пара двигателей MTU8 V 4000 M63 по 1360 л.с. (именно такими оборудован первый 500 Exp *Ocean Dreamwalker III*) позволяют развивать скорость до 16 узлов. В качестве альтернативы предлагаются чуть менее мощные сдвоенные Caterpillar C32 Acert по 1319 л.с.

Благодаря высокому борту яхта легко справляется даже с очень серьезной волной. А снижению сопротивления и, соответственно, увеличению скорости (или экономии топлива) способствует развитый носовой бульб. Собственно, такой же был применен и на модели 460 Exp.

Принцип его действия напоминает медицинский постулат «лечить подобное подобным». Имеется в виду, что бульб генерирует собственную волну, которая накладывается на носовую волновую систему, создаваемую самим корпусом с острыми носовыми обводами. В результате этой волновой суперпозиции потери энергии на движение судна в воде существенно снижаются. Важно отметить, что носовой бульб встречается и на судах ледового класса, которые ходят в высоких широтах, где владелец этой яхты намерен путешествовать. Для этого Sanlorenzo 500 Exp строится с соответствующим ледовым усилением конструкции корпуса. Кстати, сейчас в постройке находятся три 500 Exp, один из которых для заказчика из Голландии будет именно таким.

И, конечно, 500 Exp может быть выполнен в модификации E-Motion с дизель-электрическими импульсивными установками 2 × 800 кВт, литиевыми батареями и — предположительно — специальными днищевыми колонками (Azimuthing drive). Это даст возможность не только высвободить больше пространства на борту и обеспечить абсолютно тихий ход, но и посещать регионы, из-за экологических ограничений недоступные с другими установками.

Похоже, для Sanlorenzo 500 Exp в Мировом океане границ действительно не существует. **МВУ**



СТРОИМ ВМЕСТЕ

Majesty Yachts продолжает завоевывать Старый Свет, и опытные дилеры помогают верфи лучше понять вкусы и потребности европейской аудитории.

Текст Алексей Кириллов Фото Majesty Yachts



Досье Majesty 125

Длина
39,30 м

Ширина
7,50 м

Осадка
2,00 м

Водоизмещение
210 т

Запас топлива
31 310 л

Запас воды
3940 л

Двигатели
2 × 2600 л.с.;
2 × 1925 л.с.

**Максимальная
скорость**
22 узла

Крейсерская скорость
17 узлов

Запас хода
3000 миль (12 узлов)

**Классификационное
общество**
Bureau Veritas



Эмиратская верфь Majesty Yachts, входящая в группу компаний Gulf Craft, в последние годы активно выводит на рынок новые модели, планомерно развивая свою линейку и концентрируясь на повышении качества продукции. Majesty всегда ставила перед собой амбициозные цели, и сейчас ее главная задача заключается в освоении Европы. Дело в том, что в предыдущие годы верфь, помимо стран Персидского залива, работала в основном на рынки Северной Америки и Австралии, которые по сей день остаются для нее ключевыми. Это в полной мере иллюстрирует тот факт, что американское International Superyacht Society осенью присудило президенту Gulf Craft Мохаммеду Аль Шаали почетное звание бизнес-персоны года за его вклад в развитие мировой яхтенной индустрии на протяжении 36 лет.

Желая покорить Старый Свет, Gulf Craft решила использовать свое проверенное оружие — предлагать покупателям наиболее выгодное сочетание цены и качества. Такая стратегия неминуемо принесет плоды, а пока Majesty как титульный бренд группы присматривается ко вкусам европейцев и вполне успешно пробует почву на боат-шоу в Каннах и Монако.

В этом году верфь заняла очень удачную точку на новом причале порта Эркюль, и внимание публики к Majesty 100 *Svetlana* и Majesty 125 *Altavita* было весьма высоким.

Осматривая *Altavita*, которую заказчик-австралиец получил перед выставками и собирается использовать в чартере на Средиземном море, я разговорился с Алексеем Иова, директором по развитию компании Jonacor Marine, представляющей бренды Gulf Craft в России. Темой стала не столько сама яхта, сколько эволюция Majesty и комплексный подход дилеров к повышению уровня сервиса при строительстве яхты для клиента.

Очевидно, что дилер полезен покупателю не только для грамотного осуществления финансовых, юридических и таможенных операций, но и как эксперт, выполняющий надзор за строительством. В индустрии суперяхт, где сложность изделий невероятно высока, заказчики платят за это большие деньги профильным компаниям, а вот в сегменте 25–40 м такая возможность участия в строительстве инженера (и/или капитана) опциональна, однако ее стоит использовать даже в случаях, когда речь идет об известных брендах.

Роль дилера здесь состоит и в том, чтобы следить за качеством изготовления судна для конкретного заказчика, что

У яхт Majesty определено есть своя стилистика, они узнаваемы, их ни с чем не спутать

позволит свести к минимуму обращения по гарантии, и в том, чтобы оптимизировать конструкцию под конкретные условия эксплуатации. А без надлежащего опыта ни то ни другое не выйдет.

«Руководство Gulf Craft к нам прислушивается и всегда открыто для использования инноваций, — говорит Алексей Иова, — а современная организация производства и планирования на верфи позволяет оперативно вносить изменения. Изначально инженерные расчеты и разработку дизайна новых моделей выполняют итальянские бюро совместно с инженерами верфи. Они делают это очень хорошо, и у Majesty определено есть своя стилистика: яхты узнаваемы, их ни с чем не спутать».

За счет использования корпусов переходного типа с относительно длинной ватерлинией и килеватыми обводами яхты Majesty характеризуются высокой ходкостью и мореходностью. Верфь преимущественно применяет дизельные двигатели Caterpillar или MAN и предоставляет возможность выбора схемы сопряжения с ними гребных валов. Так, например, вместо углового редуктора (V-drive) можно реализовать классическое прямое сопряжение, что позволяет выиграть до 20% мощности и улучшить доступ для обслуживания систем. Такую опцию предлагают далеко не все производители.

«Примечательно, что в моторном отсеке яхт Majesty, помимо вентиляции, всегда устанавливают два отдельных кондиционера, что редко встретишь в базовой комплектации у других брендов, — рассказывает Алексей Иова. — Причем тут реализована система защиты кондиционеров, чтобы они стабильно работали в жару, хотя в экстремальных условиях, когда температура забортной воды достигает +38 °С, а воздуха — +45 °С, необходимо усилить охлаждение турбинной части двигателей, с чем справляется дополнительный вентилятор».

И все-таки, за счет чего Majesty удается сохранять привлекательные цены на свои лодки? Во-первых, будучи исторически ориентированной на рынок США верфью, она выстроила хорошие деловые связи с американскими производителями и поставщиками оборудования, которое преимущественно у них и закупает. Цены в США ниже, да и пошлины на ввоз невысокие (налог на импорт на большинство товаров в ОАЭ составляет 5%) — получается весьма выгодно. Важно, что используется оборудование не экзотических, но известных брендов, поэтому с сервисом сложностей не возникает.

При том, что компания старается по экономическим соображениям минимизировать закупки в Европе, она не отказывается от них просто из принципа, и если качественные комплектующие можно приобрести только там, значит они будут куплены. Так, на яхтах Majesty применяются итальянские винто-рулевые группы, откидные балконы и телескопические трапы, иллюминаторы и сдвижные двери, а также системы освещения гостевых зон. Электрика собрана на отличных японских автоматах Terosaki, на камбузе даже в базовой комплектации используется привычная техника Miele. А вот, допустим, мрамор для отделки взят эмиратский: это гораздо выгоднее из-за более дешевой привлеченной рабочей силы.





● ● ●

Откидной балкон размывает границу между главным салоном и морем

● ● ●

Санузел мастер-каюты можно разделить на женскую и мужскую половины

● ● ●

В каюте владельца хорошо продумано не только расположение мебели, но и дизайн осветительных приборов





● ● ●
Салон на верхней палубе может служить библиотекой, кабинетом или, например, кинотеатром

○ ● ●
Лобби на главной палубе с «парящей» в воздухе центральной лестницей



● ● ●
Оборудованный техникой Miele просторный камбуз на главной палубе





•••

В ходовой рубке предусмотрен широкий диван для пассажиров

•••

Частью светлого салона на главной палубе является формальная обеденная зона

«Основным преимуществом Majesty является не только цена, но также планировки, — говорит Алексей Иова, — и здесь они без преувеличения отличные. Скажем, у Majesty 125 исходно шесть гостевых кают, причем мастер-каюта шириной от борта до борта находится на главной палубе, а рядом организован спортивный зал. Гостевые каюты, каждая со своим просторным санузлом, расположены симметрично на нижней палубе, еще одна находится рядом с ходовой рубкой, а при желании можно обустроить и седьмую — вместо салона на верхней палубе. Далеко не каждая 40-метровая яхта позволяет разместить 14 гостей и при этом может похвастаться разнесенными каютами экипажа: инженер и механик здесь живут в корме, тогда как остальная команда — в носовой части главной палубы. Кстати, сам по себе верхний салон очень хорош из-за высокой приватности: если вы хотите уединиться на борту, здесь вам никто не помешает».

Разрабатывая дизайн и планировки жилых помещений, верфь внимательно подходит к тому, чтобы они сохраняли практичность. Так, на Majesty 125 даже в гостевых каютах оборудованы вместительные гардеробы, чего так часто не хватает на борту. Конфигурация кают тоже может различаться, так как верфь без вопросов идет на относительно высокий уровень кастомизации.

Например, санузел в мастер-каюте можно по желанию клиента разделить на мужскую и женскую части, между которыми будет прозрачная душевая кабина с двумя дверями, или оставить более привычную открытую планировку. Молочно-белый и темно-коричневый эмиратский мрамор с благородными прожилками уже включен в стандартную отделку, но цвет, как и материал, можно заменить по своему вкусу.



**ВИРТУАЛЬНЫЙ ТУР
ПО MAJESTY 125**
<https://majesty-yachts.com/superyachts/majesty-125/>

Верфь очень внимательно подходит к тому, чтобы планировки сохраняли практичность

Каюты каютами, но любую средиземноморскую яхту оценивают в первую очередь по тому, что могут предложить гостям ее открытые палубы. В плане возможностей отдыха на открытом воздухе у Majesty 125 все замечательно: кормовая треть верхней палубы отведена под обширную площадку с джакузи, диванами и опциональной второй обеденной зоной, тогда как в носовой части в расширении португальского мостика обустроены еще три дивана, позволяющие наслаждаться пейзажами на переходе, сидя под любым углом к ветру и солнцу. Наконец, самым востребованным местом на борту в погожие дни будет шикарный флайбридж с баром и тремя П-образными диванами, каждому из которых сопутствует удобный столик.

Похоже, Gulf Craft успешно «передела» Majesty из эмиратской кандуры в европейский костюм и с помощью опытных дилеров сделала бренд «своим» даже для консервативных обитателей Старого Света. Напомним, что ближайшее лето будет очень ответственным для верфи и весьма интересным для нас, ведь публике покажут флагманскую яхту Majesty 175, анонсированную два года назад в качестве заявки на присутствие бренда в сегменте 50–60 м. А это уже совсем другая весовая категория! **MBY**





ЗВЕЗДЫ ЗА КОМФОРТ

Энрико Делла Валентина, инженер, руководитель яхтенной группы Морского научно-исследовательского института Нидерландов (MARIN): «Моя задача — научиться переводить субъективные ощущения степени комфорта в объективные цифры».

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Иллюстрации **MARIN**

Если вы поищите в Wikipedia определение понятия «комфорт», то увидите, что под ним понимают субъективные ощущения наподобие влюбленности, которые сложно определить и измерить. Для этого комфорт на борту можно разложить на ряд составных элементов. Один из них — запах, и если это будет выхлоп, вы почувствуете себя неважно, пусть даже судно не движется. Если на борту плохая еда и напитки (или вы ими злоупотребили), это также вызовет недомогание. Другие факторы вроде температуры, силы ветра, влажности также влияют на уровень комфорта, однако мы сфокусируемся на трех аспектах: шуме и вибрации, движениях человека и его позной устойчивости, а также на ускорениях, которые испытывает организм при колебаниях судна.

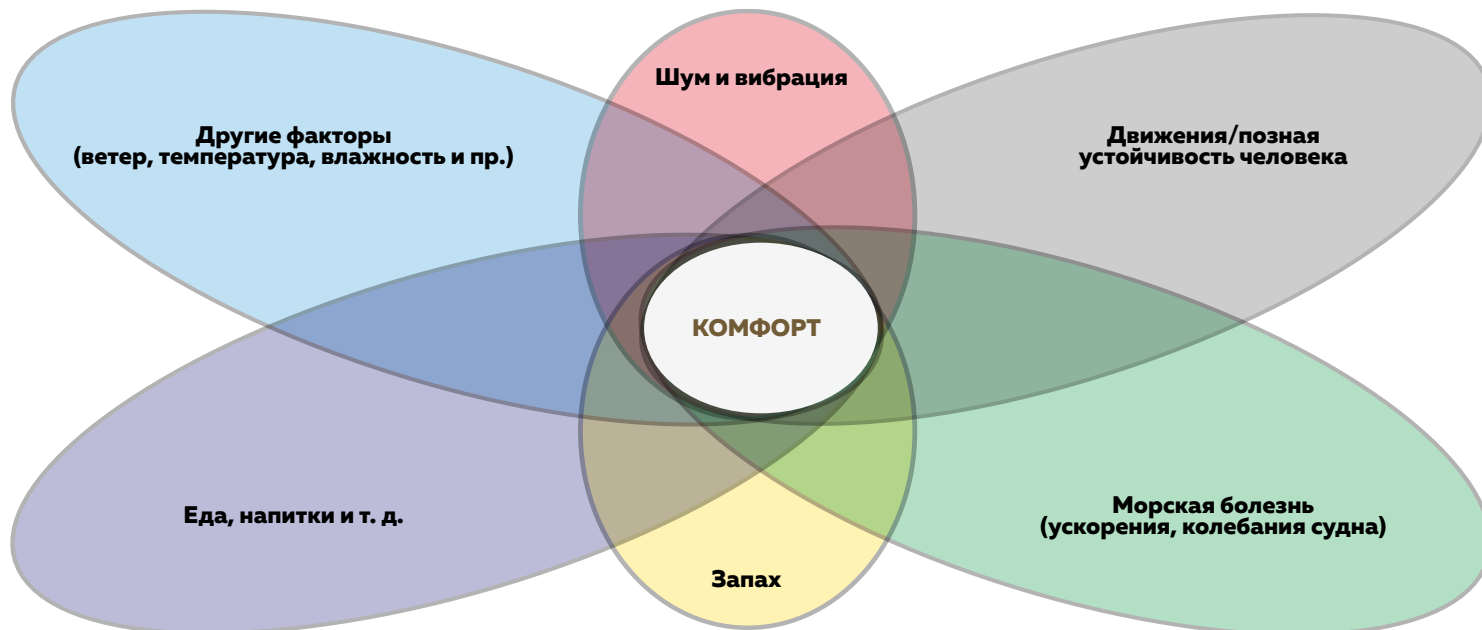
Научные данные говорят, что наш организм чувствителен к ускорениям, вызванным высоко- и низкочастотными колебаниями в горизонтальной и вертикальной плоскостях, однако существует специфическая частота, при которой чувствительность максимальна. Она составляет 0,2 Гц, что соответствует периоду пять секунд. Как вы думаете: какова самая распространенная частота качки у большинства судов на якорной стоянке? Правильно: пять секунд. Именно поэтому многие люди так негативно реагируют на качку, и одна из наших задач — оценить, сколько их будет страдать от морской болезни.

Если человек долгое время испытывает влияние вибрации, то ему также становится некомфортно. Попробуйте проехать тысячу километров в седане класса «люкс» и на Fiat Cinquecento. Возможно, это займет одинаковое время, но ощущения будут очень разными, поскольку в маленьком автомобиле вы будете сильнее чувствовать ускорение, что вызовет усталость.

В MARIN нам необходимо все измерять, поэтому для оценки комфорта мы используем три меры: рейтинг комфорта, истинный угол силы гравитации, действующей на человека, и значение дозы вибрации. Полученные нами данные (рис. 1 и 2) помогают объяснить, почему разные люди реагируют на одни и те же колебания судна по-разному. Наиболее чувствительны молодые люди, в особенности женщины, у которых уже есть опыт морской болезни, тогда как с возрастом восприимчивость к ней снижается. То есть в общем случае чем старше вы становитесь, тем меньше шансов на развитие морской болезни. Однако восприимчивость проявляется не с рождения и достигает пика ближе к десяти годам: если я выйду в море со своей восьмилетней дочерью, то она будет жутко страдать от качки, тогда как мой трехлетний сын станет только радоваться.

Если говорить о первичной адаптации к колебаниям судна у тех, кто никогда прежде не был в подобных условиях, то привыкание начинает постепенно проявляться после 10 часов качки; через 30 часов восприимчивость снижается вдвое, а через 80 — в пять раз. Наверняка вам знакома ситуация, когда только что прибывших на борт гостей начинает мутить, а экипаж при этом чувствует себя отлично и удивляется, что морская болезнь проявляется при столь незначительной качке. Дело в том, что они уже прикачались, а гости еще нет.

Все это влияет не только на самочувствие, но и на то, как мы справляемся с задачами на борту. Гости на яхтах обычно отдыхают, а команда должна выполнять определенные обязанности, что становится все сложнее по мере нарастания колебаний судна. Однако какую роль в этом играют размеры судна?



Международная организация по стандартизации (ISO) попросила MARIN выяснить это, и сейчас я веду исследования в данном направлении. Представьте, что пять разных моторных судов длиной от 60 до 300 м стартуют одновременно и идут одним маршрутом с одинаковым курсом на скорости 12 узлов (рис. 4). У 60-метровой яхты индекс комфорта будет существенно ниже, чем у 300-метрового лайнера, то есть чем крупнее судно, тем на нем комфортнее. Однако если мы позволим каждому из этих судов выбрать оптимальные для них скорость и курс, то обозначенная закономерность перестанет работать, поскольку в силу вступит очень важный параметр — вариация ускорений во времени, — который мы называем темпом рывков.

Его влияние на комфорт зависит от положения тела (стоит человек или сидит). Я не понимаю, почему люди платят деньги за то, чтобы прокатиться на американских горках, и визжат от радости (например, моя дочь!), а когда испытывают ровно те же ускорения на борту судна, то уже не выглядят столь счастливыми. Может, дело в том, что они ждут этого от аттракциона и не ожидают от яхты?

Однажды мне довелось проводить оценку ускорений при колебаниях одной суперяхты, и я выяснил, что они намного превышают таковые на американских горках, то есть людям на ней должно быть очень некомфортно в качку. Я написал об этом в отчете, а позже встретил

в Монако конструктора этой лодки, который, широко улыбаясь, показывал его людям.

«Ты дал мне отличный довод для продаж, — сказал он мне. — Ведь я могу обеспечить людям ощущения, как на американских горках!»

Этот пример свидетельствует о том, что полученные данные можно использовать по-разному, и наша задача состоит в том, чтобы предоставить людям возможность выбирать яхты по уровню комфорта на борту: он не обязательно должен быть наивысшим, главное — он должен соответствовать их ожиданиям. ISO хочет научиться измерять комфорт в условных литрах на килограмм, чтобы определять его более объективно, и это очень сложная задача, поскольку ощущения у людей субъективны. Опираясь на наши исследования, мы пытаемся ввести для яхт такой же звездный рейтинг комфорта, как для отелей, чтобы стандартизировать психологические ожидания людей.

Похожий прием используется и в автомобильной индустрии для оценки безопасности пассажиров. Покупая спортивную машину, вы вряд ли ожидаете получить пятизвездную защиту для ребенка, и продажи Ferrari от этого тоже не падают. В случае с автомобилями безопасность зависит от того, где сидит пассажир, и оценивается в серии краш-тестов на разных скоростях; мы же пытаемся определить условную «стену» для пассажиров

MARIN работает с масштабными моделями судов с 1932 года, и за это время тут протестировали более 10 тысяч корпусов с разными обводами и почти 8 тысяч гребных винтов. В организации работают более 400 человек, и сегодня задачи MARIN не ограничиваются постройкой и тестированием моделей: в распоряжении компании есть центр средств имитации поведения судна, а также возможность проводить замеры и выполнять расчеты характеристик судов

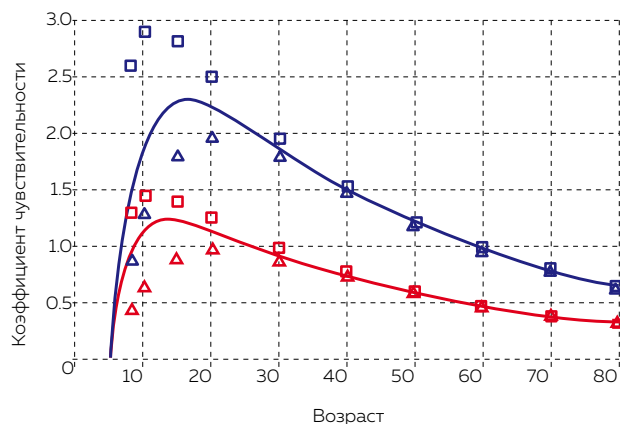


Рис. 1. Привыкание к ускорениям в зависимости от возраста, пола и предыдущего опыта

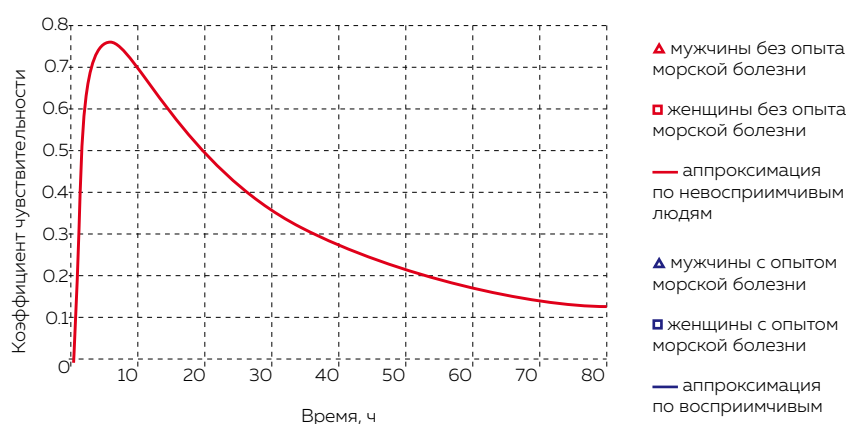


Рис. 2. Привыкание к ускорениям в зависимости от времени

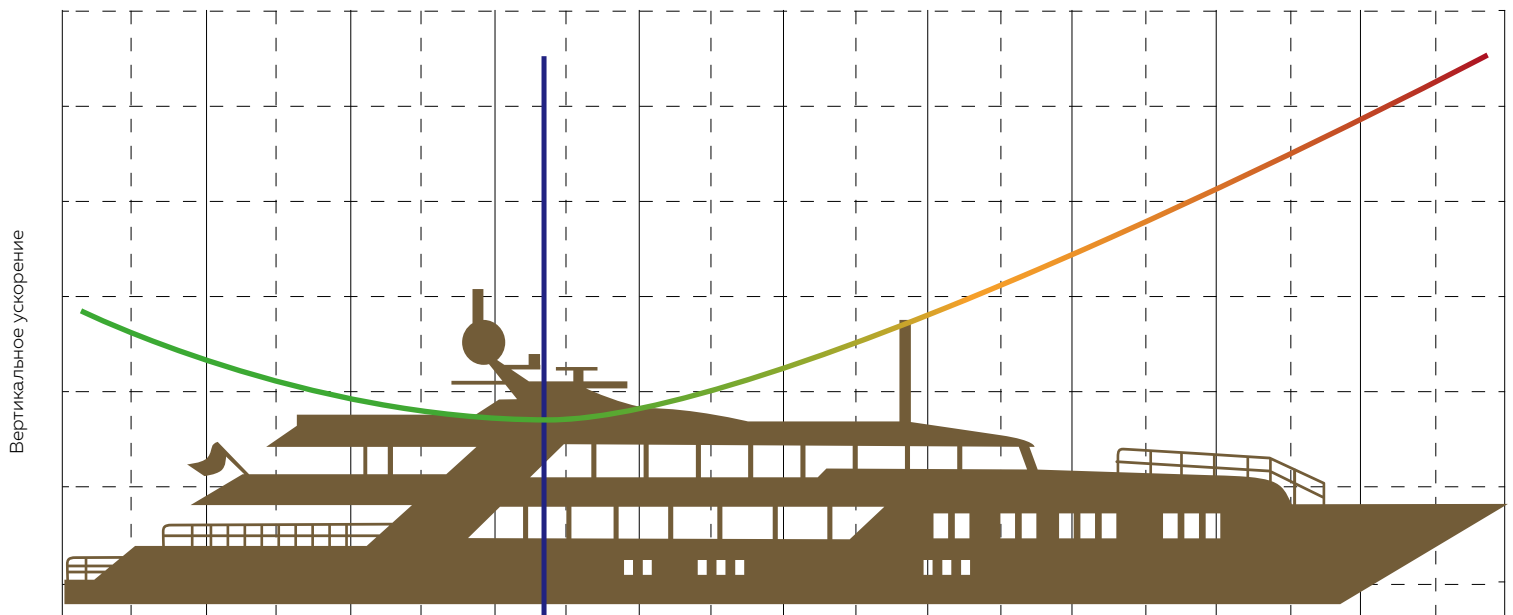


Рис. 3. Интенсивность вертикального ускорения в разных частях судна

яхт в зависимости от скорости и места на борту.

Условия в разных акваториях могут сильно различаться, поэтому сейчас мы работаем с типичным для Средиземного и Карибского морей волнением (рис. 5), где 35% волн имеют определенный период, близкий к пяти секундам. Для оценки комфорта мы рассчитываем истинный угол гравитации в пяти точках (каюта владельца, столовая, рубка, помещения экипажа, «пляжный клуб»), где люди наиболее активны. Высота волны, равно как и курс судна, задаются произвольно: мы выбрали волну 1 м при курсе 135° , где сочетаются рысканье, килевая и бортовая качка, и провели измерения на двух самых важных для прогулочного судна скоростях — 0 и 12 узлов.

Опираясь на значения вертикальных ускорений в разных частях судна (рис. 3), мы можем говорить о том, что в районе 1/3 длины корпуса от кормы ускорения минимальны, поэтому именно там подверженные морской болезни люди будут чувствовать себя наиболее комфортно. Это весьма актуально, например, в тех случаях,

когда заказчик может выбирать планировку яхты. В носовой мастер-каюте у него будут совсем другие ощущения, чем в такой же каюте на миделе, поэтому две одинаковые по конструкции яхты получают разный рейтинг.

К сожалению, мы не можем напрямую переносить рейтинг комфорта с круизных лайнеров на яхты, поскольку это более крупные суда с другими пассажирами, которые на борту ведут себя иначе. Операционные режимы лайнеров можно подстраивать под активность пассажиров, тогда как на суперяхте очень сложно и даже невозможно предсказать, что владелец захочет делать через десять минут и куда решит отправиться.

Разумеется, это чрезмерное упрощение картины, но именно к нему подталкивает нас общество. Почему бы тогда не пойти ему навстречу и не предложить людям самостоятельно оценивать уровень комфорта с помощью двух кнопок? Мы разработали приложение Comfort Mate, которое задействует датчики ускорения в мобильных устройствах для измерения колебаний, тогда как пользователь оценивает свои субъективные ощущения.

Из этих данных можно выводить статистику, ранжируя яхты по степени комфорта, но пока она видится бесполезной, поскольку люди устанавливают программу, играют с ней в автомобилях и самолетах, отчего в нашей базе появляются лодки, движущиеся со скоростью 900 км/ч. Приложение Comfort Mate является скорее примером того, что мы можем работать в этом направлении, а для серьезных исследований на судно необходимо устанавливать специальную измерительную аппаратуру, и помощь добровольцев из числа владельцев яхт тут не применима.

Наши исследования для инициативной группы ISO начались год назад и продлятся еще два года. Результатом станет определенный метод расчета индекса комфорта для конкретной яхты, не требующий специального программного обеспечения, а полученные значения можно будет переводить в количество звезд и объективно сравнивать по данному параметру различные суда. Это даст возможность людям, покупающим яхты и берущим их в чартер, принимать более взвешенные решения. МВУ

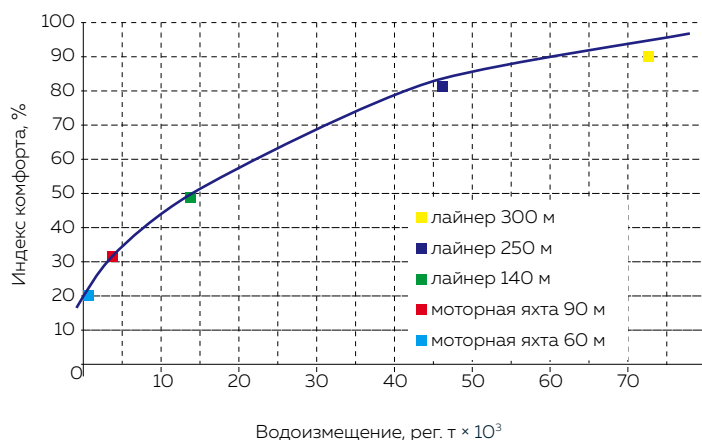


Рис. 4. Индекс комфорта на судах разной длины

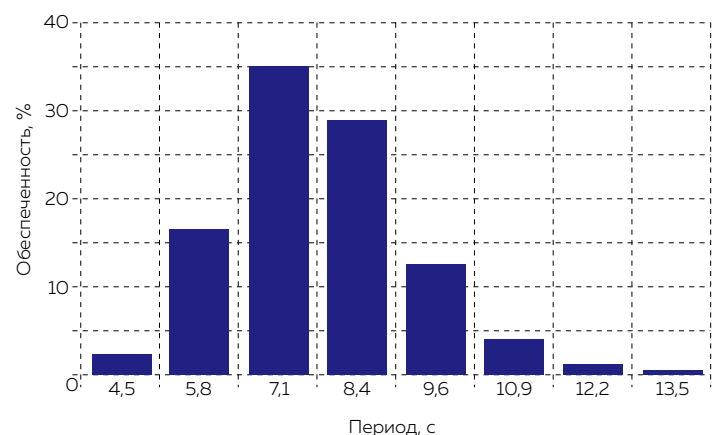


Рис. 5. Распределение волн с разным периодом в Средиземном и Карибском морях

О ЭТА КОРСИКА!

Впечатляющие горы, пляжи, не уступающие карибским, исторические крепости и чудные морские пейзажи превращают Корсику в жемчужину средиземноморской короны.

Текст Питер Камберлидж





Корсика, вероятно, самый впечатляющий остров Европы, куда летом приходят многие яхты, путешествующие по Средиземному морю. Этот уникальный кусочек суши длиной около 100 миль с высоким, резко ниспадающим к морю горным хребтом относится к Франции. Удобные гавани ждут вас в конце каждого дня, когда морские бризы умирают, а розовый свет закатного солнца согревает старый камень набережных.

Отплыв на яхте из Канн или Ниццы, вы можете увидеть горные вершины на расстоянии 60 миль. Постепенно суровые вершины вокруг Монте-Чинто (самая высокая гора Корсики) становятся четче, а подойдя ближе, вы ощущаете характерное дуновение воздуха, напитанного экзотической смесью ароматных кустарников, душистых трав и благоухающих сосен.

Летом на острове долгое блаженное затишье, но бдительность не помешает: нужно следить за любым намеком на сильные ветра, особенно западные мистральи, которые могут вдруг задуть на фоне ясного неба. Отдыхая на какой-то приятной якорной стоянке, всегда будьте готовы сбежать при необходимости в ближайшую марину. Туда, где нет никаких трудностей, где обилие ресторанов и вы можете отведать хорошей корсиканской кухни и вин из напоенного солнцем винограда.

Я выбрал 20 убедительных причин для посещения этого волшебного острова — на своей или чартерной яхте, а то и просто проводя отпуск в комфортабельном отеле. Однажды ощутив Корсику, вы полюбите ее всем сердцем.



1 КРЕПОСТЬ КАЛЬВИ

Кальви часто является первым портом захода на пути от Ривьеры. Вы приближаетесь к внушительной цитадели XIII века с отвесными стенами, а марина смотрится как великолепная бухта с пышной прибрежной равниной и серповидным пляжем, изогнутыми под высушенными солнцем холмами. Эспланада заполнена ресторанами и затененными площадками у самого уреза воды. Высокие дома с зубчатыми крышами на узких улочках, нередко со ступенями, отбрасывают спасительную тень. Здесь приятно побродить под летним солнцем и, забравшись повыше, окинуть взглядом гавань, где яхты всех размеров стоят на якоре в ярко-синей воде, потревоженной несущим легкую прохладу бризом.

Во второй половине июня здесь проходит джазовый фестиваль: в течение пяти дней старинный город погружается в атмосферу джаза, блюза, фанка, свинга, латинских ритмов и полифонического пения, причисленного ЮНЕСКО к нематериальному достоянию человечества.

2 ЖИРОЛАТА

На маршруте к югу от Кальви вы минуете пляжи и курортные деревушки, прежде чем побережье станет более суровым ближе к Пунта Палаццо. Вокруг заповедника Скандола на пустынном полуострове высятся ярко светящиеся красные скалы, выветренные в фантастические скульптуры. Миновав Кап Rosso, вы поворачиваете в сказочный залив и следуете вдоль гранитной стены к горному мысу, увенчанному генуэзским фортом. За ним, в отдаленной деревне Жиролата, есть несколько ресторанов и пляжных кафе. Сюда прибывают туристические паромы из Порто, а рыбацкие лодки

привозят свежую рыбу. Прекрасная якорная стоянка в бирюзовом мелководном заливе с кристально чистой водой довольно хорошо защищена, и в этом спокойном очаровании вы можете остаться на ночь (залив включен в список объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО).

3 ПОРТО. GRAND GULF

В трех милях к югу от Жиролаты открывается потрясающий залив Порто, будто помещенный в оперные декорации. В бинокль вы можете увидеть гавань и теснящиеся дома в его глубине, у подножья гор. От мощных пейзажей перехватывает дыхание. Своим величием они затмевают даже самые шикарные суперяхты.

Старый город Пьяна расположен высоко на южном берегу; туда ведет довольно сложная дорога, тянущаяся мимо зубчатых гранитных вершин, высящихся над морем. Крошечная гавань Порто выросла в устье реки, рядом пристроились несколько вилл для отдыха. Теперь это оживленная база для туристов, которые добираются до Жиролаты и Скандолы. Заход в канал гавани сложен для путешественников на яхте, но вы можете отдать якорь на внешнем рейде.

4 ЗАЛИВ САГОН

От Кап Rosso — обрывистого южного мыса залива Сагон, приятного неброского курорта, окаймленного великолепными белыми пляжами и россыпью вилл. После скалистых захолустных Скандолы и Жиролаты я люблю Сагон за его дружелюбную праздничную атмосферу. Как правило, в заливе немало лодок. При восточном и северо-западном устойчивых ветрах Сагон — чудное место для стоянки, а купание с лодки здесь просто восхитительное.

На северо-западном берегу есть небольшая набережная, куда вы можете пришвартоваться. Здесь очаровательный ресторан Petra Marina — один из моих любимых на Корсике, с отличной кухней и умеренными ценами.

1

Кальви находится в окружении нависающих над крепостью гор

2

Каждое утро в отдаленную гавань Жиролата на лодках доставляют свежую рыбу

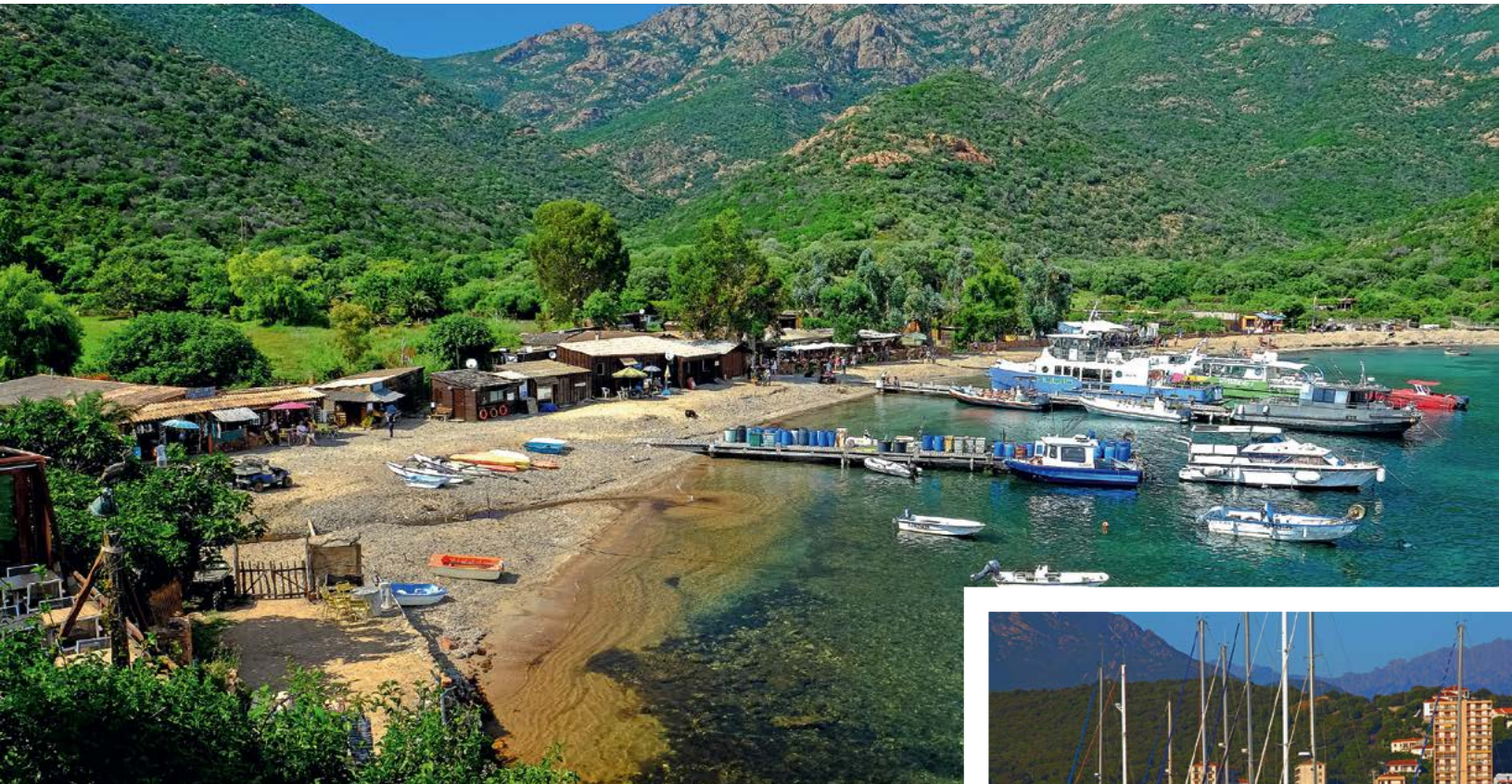
6

Стоянку в Аяччо, оживленной и красочной столице Корсики, можно использовать как базу, откуда удобно исследовать привлекательные места поблизости

8

Расположенная на высоте 550 м над уровнем моря, деревня Тола в жаркий день служит прохладным оазисом





5 ЕДА И ВИНА

Корсиканским колбаскам (charcuterie) нет равных во Франции. Из свинины и дикого кабана (sanglier) изготавливают пряные салями, а местные паштеты просто потрясающие. Сливочные овечьи сыры, такие как Fleur du Maquis и Tomme Corse de Brebis, идеально подходят для сочных спелых помидоров с рынка, нарезанных и сбобранных оливковым маслом.

На острове несколько известных виноградников. На северо-востоке, где известковые почвы и солнечные склоны вокруг Патримонио (коммуна), выращивают виноград Nielluccio для красных и розовых вин и Malvoise — для белых. Muscat du Cap Corse — это сочное десертное вино, которое, поданное охлажденным, радует своим вкусом. Неподалеку от Аяччо, главного города Корсики, Domaine Clos Capitoro производит сухое фруктовое Clos Capitoro rosé. Находясь на Корсике, мы всегда его предпочитаем.

6 АЯЧЧО

Направляясь к югу от Сагона, вы попадаете в величественный залив Аяччо с высокими горами на заднем плане. Столица Корсики стоит на берегу одноименной бухты при впадении в нее реки Гравоны. По пути туда вы минуете золотые стены цитадели XVI века. Помимо этого безошибочного ориентира, вы увидите оживленный старый порт с разноцветными рыбацкими лодками, набережные с кафе и старейший город сразу за ними.

Марина Порт-Орнано находится в изгибе залива — это идеальное место с панорамным видом. Корабли приходят и уходят в залив, самолеты кружат над аэропортом... На южном берегу есть несколько песчаных бухт, где вы можете остановиться на ланч и искупаться.

Сам город с постройками впечатляющей имперской архитектуры находится в пешей доступности от марины. Здесь родился Наполеон, с его именем связаны названия улиц и площадей, и часто можно наткнуться на памятник или бюст императора. 15 августа здесь с большим размахом празднуют День рождения Наполеона. А в июне в Аяччо проходит набирающий популярность джазовый фестиваль, куда приезжают исполнители мирового уровня. Вообще в Аяччо летом и осенью проводят множество фестивалей: музыкальных, художественных, театральных, посвященных искусству комиксов и итальянскому кинематографу.

7 КОРСИКАНСКАЯ ДОБРОЖЕЛАТЕЛЬНОСТЬ

Некоторое время назад я перегонял 13-метровую флайбриджную лодку из Сардинии в Канны через Корсику. Переход от Бонифаччо до Аяччо начался при тихой погоде, но когда мы вошли в залив Аяччо, подул свежий северо-западный ветер. Вдруг двигатель правого борта начал дурить, и я включил нейтраль. Затем заглох второй двигатель... Оказалось, мы напоролись на чертову рыболовную сеть. Яхту качало, я попытался багром освободить винты, а потом появилась рыбацкая лодка и взяла нас на буксир. Вскоре мы были в Аяччо, где нам помогли местные жители. Спустя час дайвер бесплатно освободил наши винты, и мы все вместе принялись пить вино. Никогда не забуду их сердечную доброту!

8 ОЗЕРО ТОЛА

В 33 км к востоку от Аяччо раскинулось озеро Тола — длинное живописное водохранилище, созданное плотиной через реку Прунелли. Чтобы попасть туда, прибыв на лодке в Порт-Орнано, можно взять напрокат автомобиль в Аяччо. Над озером стоит деревня Тола, откуда открывается прекрасный вид на долину и воду. На высоте 550 м над уровнем моря в этой горной расщелине намного прохладнее, чем на побережье. Глубокое озеро богато рыбой, и здесь можно арендовать лодку и спиннинг. А если взять велосипед и прокатиться по извилистой доро-





ге вдоль берегов озера под нависающими деревьями грецкого ореха, прогулка обернется большим удовольствием. В деревне вы можете пообедать в семейном ресторане à L'Erica, но делать это лучше сразу после полудня.

9 ПРОПРИАНО

Короткий переход к югу от Аяччо вокруг мыса Муру — и вот он, дружелюбный городок Проприано, раскинувшийся на берегу залива Валинко, окруженного белыми песчаными пляжами. Зеленые холмы круто спускаются на северный берег, а нижние склоны за Проприано на подходе выглядят приветливыми. Проприано — очень приятный курорт, где на фоне оживленных туристических гостиниц и сувенирных лавок течет обычная жизнь. Гавань выглядит очень уютной. Рыболовные суда трутся бортами с яхтами и моторными лодками всех размеров. Суда покрупнее, как правило, используют более просторные внешние причальные стенки. Отличное место для ланча или ужина — отель Le Lido в западной части залива, открытый в 1932 году как простой пляжный бар.

11

Угнездившись на скалах, построенная в IX в. крепость Бонифачо высится над проливом

10 САРТЕН

За Проприано на холмах, окруженный стеной, находится крохотный городок Сартен, основанный в XVI веке. Отсюда открывается величественная перспектива гор, видных вдаль. Хотя Сартен пользуется популярностью среди туристов и на площади Свободы полно кафе, укромные уголки этого исторического места тихие и спокойные. Вы можете попасть в Сартен из Проприано на автобусе или такси. Извилистая дорога приближается к древней, почти сказочной перспективе высоких ветхих домов с красными черепичными крышами. Блуждая по мрачному лабиринту затененных улиц и проходов этого «самого корсиканского из всех корсиканских» городка, вы ощущаете независимый дух старой Корсики, сдобренный традициями вендетты. Он также известен шестивем «грешников», замаливающих на Пасху свои грехи.

11 БОНИФАЧО

Так называются город, коммуна и глубокий фьрд на южной оконечности острова, с привлекательной пристанью в глубине, куда попадаешь, минуя отвесные белые скалы полосатого известняка. Высящаяся над этой удивительной природной гаванью цитадель XI века является самой старой на Корсике. За ее стенами вы найдете немного разрушенный город с итальянским привкусом. Блуждая по мощеным улочкам, вы будете постоянно слышать человеческую речь, отраженную эхом от стен домов и закрытых окон.

Порт Бонифачо — исторический район города, живущий своей веселой жизнью до позднего вечера благодаря отелям, барам и ресторанам. По сути, это три разных порта: торговый, пассажирский и по-современному оборудованный яхтенный, находящийся дальше всех на рейде. Из Бонифачо стоит отправиться на прогулочной лодке, чтобы увидеть пещеры и бухточки к западу от входа в гавань. Лодки заходят прямо в большие пещеры, посещают известняковые лагуны и бирюзовые заводи.

9

В гавани Проприано рыболовные суда и яхты мирно стоят борт к борту





8

Бастия, которая в прежние времена была столицей острова, ощущается очень итальянской

12 КАВАЛЛО И ЛАВЕЦЦИ
Пролив Бонифачо между Корсикой и Сардинией окружен рифами и маленькими островами. Желая обследовать этот район, выходите из Бонифачо рано утром, чтобы спокойно отдать якорь, а также поймать лучшие навигационные условия до того, как задуют термальные ветры.

Кавалло — частный остров с виллами и одним из самых дорогих отелей Средиземноморья. На острове нет супермаркетов, автомобилей и больниц; жители Кавалло добираются в Бонифачо на вертолетах или частных яхтах. Вокруг островов немало райских мест для якорной стоянки, а у Кавалло есть маленькая марина. У южного берега Лавецци, покрытого невысокой растительностью, запрятана защищенная невысокой каменной грядой якорная стоянка Cala Lazarina — идиллическое место, если рядом нет других лодок! А в здешних водах великое разнообразие подводной фауны — рай для любителей снорклинга.

13 ПОРТО-ВЕККЬО
Порто-Веккьо — город и порт на восточном побережье Тирренского моря, стоящий в глубине длинного, обставленного буями залива на юго-восточном «углу» Корсики. Лесистые холмы плавно поднимаются от берега, постепенно переходя в суровые скалы, за которыми видны неясные очертания гор. Западная часть острова имеет мягкий, напоминающий Лазурный Берег климат. Окруженный стеной старый город находится прямо над маринной, и его восточные бастионы смотрят на гавань и величественный оком залива. Построенный генуэзцами как прибежище от пиратов, он расположен вокруг площади

Республики и церкви XII века, изобилующей тротуарными кафе, где вы можете задержаться, чтобы испить чашечку кофе.

14 МИДИИ ВОСТОЧНОГО БЕРЕГА

К северу от Порто-Веккьо простирается прибрежная равнина, покрытая холмами и лесами; ландшафт здесь более мягкий, чем на гористом западе. В местечке Солензара есть приятная марина у реки, рядом с небольшим, но оживленным городом. Между Солензарой и Бастией на низком равнинном берегу есть соленые озера. В спокойной лагуне Бигулья в специальных садах выращивают восхитительных мидий, устриц и других моллюсков. Крупные и сочные — шикарное угощение! Их лучше всего употреблять сырыми, с добренными лимонным соком. Прогуливаясь вокруг этих водоемов, вы увидите лодки-баржи, работающие на мидиевых плантациях.

15 ПОДЪЕМ В ЧЕРВИОНЕ
Порт Таверна — полезная остановка на восточном побережье, хотя здешние подходы неглубокие. Обращенная к морю деревня Червионе — ряды высоких аскетичных домов и собор с колокольней — находится в шести километрах за маринной, высоко на холмах, над долиной Камполоро. Отправляйтесь туда пораньше, пока солнце низко и не слишком жарко. В здешних обширных каштановых лесах полно деревушек, какие-то почти пустуют. Каштаны до сих пор поставляют на рынок, и многие местные рецепты используют каштановую муку. Кстати, здешняя копченая и вяленая свинина считается особенно вкусной, наверное, благодаря каштанам в меню домашних и диких свинок, которые свободно и умиротворенно тут бродят!



БОНИФАЧО
располагает к прогулке

В узких улочках окруженного стеной Верхнего города приятно побродить, разглядывая старые постройки



16 MICHELINE RAILWAY

В Бастии вы можете воспользоваться узкоколейным поездом, идущим через горный хребет до Аяччо. Поездка среди живописных пейзажей займет 4 часа. Первый участок пути проходит на юг, вдоль побережья до Касамоща, где одни рельсы ведут вглубь, к горам. В Понте-Леччия ветка поворачивает в Кальви, а главный маршрут ведет вверх, через долины и каньоны, в живописный старый город Корт с его впечатляющей цитаделью, угнездившейся на скальном обнажении. Железная дорога тянется по старым виадукам, а в Боконьяно, у подножия Монте-д'Оро, вы минуете каскады водопадов. Отправившись в путь пораньше, вы доберетесь в Аяччо к обеду, чтобы к вечеру вернуться в Бастию.

17 БАСТИЯ

Это второй по величине город Корсики, бывшая столица острова, которую Наполеон лишил статуса в пользу Аяччо. Прекрасный старый городской квартал выглядит и ощущается итальянским и имеет несколько превосходных trattorias.

11

Из Бонифачо можно отправиться на лодке на запад, чтобы исследовать заливы и пещеры

Бастия — морские «ворота» на Корсику для всех, кто прибывает на остров со стороны Италии. Круизные лайнеры швартуются в оживленном историческом старом порту, а расположенный чуть севернее Порт Тога — удобная пристань для яхт. Традиционные дома в генуэзском стиле поднимаются на шесть ярусов над причалами, цепляясь друг за друга и за крутой склон, а их окна увешаны бельем. С вершины маяка можно полюбоваться великолепной панорамой города. В нескольких минутах езды на такси от марины к северу красивая деревня Сан-Мартино-ди-Лота, кажется, парит над морем, глядя на тосканские острова Эльба и Пианоса в 30 милях отсюда.

В середине октября в Бастии проходит музыкальный фестиваль, куда приглашаются всемирно известные музыканты, работающие в разных жанрах, наряду с ними выступают и местные маэстро.

18 CORSICA'S BIG TOE

Кап Корсе, или Большой палец Корсики — полуостров на севере Корсики протяженностью 40 км, действительно напоминающий большой палец стопы. Дойдя на лодке до Бастии, туда непременно стоит наведаться, даже если вы в своем плавании ограничены во времени. Недалеко от оконечности полуострова в местечке Масинажжо находится великолепная, защищенная от моря яхтенная гавань, где



16

Железнодорожные рельсы на Корсике нередко проложены через живописные деревушки и городки; эффектно расположенный на склоне холма Корт — один из таких

18

Рыбачьи поселения вроде Эрбалюнга типичны для побережья вокруг Большого пальца Корсики

пышная зелень холмов спускается прямо к золотому пляжу. Южнее на той же восточной стороне есть несколько милых деревушек, и местечко Эрбалюнга — одно из самых приятных среди них. Его простенькие дома у самой воды когда-то были увешаны сетями, а крошечная гавань обставлялась крабовыми ловушками. Фестивальная эйфория Корсики затронула и это, как может показаться, захолустье: здесь уже дважды состоялась серия концертов под названием «Фортепианные ночи».

19 СЕН-ФЛОРАН

Обогнув Кап Корсе с его замечательным белым маяком, на западной стороне Большого пальца вы заметите странный участок побережья, скалистый и пустынный. Он называется Le Désert des Agriates. Природа здесь не столь живописна, тем не менее на побережье найдется несколько бухт для якорной стоянки.

Отсюда вы можете отправиться южнее, в марину Сен-Флоран, обустроенную в глубине впечатляющего залива. Городок немного похож на Сен-Тропе, с приятными набережными и яркими домиками, смотрящими на гавань. Доминирующую позицию

над городом занимает элегантная округлая цитадель. Завершают пейзаж, добавляя картине великолепия, холмы на заднем плане и сверкающий белый пляж вокруг залива. Вдоль здешнего побережья на склонах холмов угнездились террасы виноградников, считающихся среди лучших на Корсике.

20 НОЧИ ПОД ГИТАРУ

Оказавшись в Сен-Флоран в конце июля, не пропустите фестиваль гитар Les Nuits de la Guitare в Патримонио — так называется эта коммуна. Сюда съезжаются многие известные гитаристы мира, и темными летними вечерами под сенью деревьев на холмах вы можете насладиться гитарной музыкой разных стилей: от классики и блюза до фламенко и цыганских мелодий. Фестиваль проводят уже 30 лет, и трудно себе представить более романтическую и тонкую сценическую постановку.

Первое место в числе знаменитых фестивалей острова занимает Фестиваль ветра. Ветер считается богатством Корсики, на котором местные жители научились делать деньги. Проходит этот фестиваль в третьей декаде октября. В самом празднике участвуют несколько тысяч человек, а еще тысяч сорок-пятьдесят приезжают сюда, чтобы просто посмотреть и насладиться завораживающей атмосферой этого необычного праздника. МВУ



КОРСИКА

ЧАРТЕР С IMPERIAL YACHTS

Этот колоритный кусочек суши в Средиземном море с уникальной природой и культурой прекрасно подходит для чартера. За две недели не торопясь можно обойти на яхте весь остров. Здесь немало марин и якорных стоянок: даже в сезон, когда гавани заполнены, можно остановиться в уединенной тихой бухте или в одной из каланок (узкие, напоминающие фьорды заливы) и воспользоваться тендером. Расположенный на юге Бонифачо — одно из самых красивых мест Южной Европы — обязателен для посещения. Познание очарование белых скал юга, отправляйтесь взглянуть на красные скалы запада в заливе Порто, чудные пляжи востока недалеко от Порто-Веккьо и сторожевые башни севера, столетиями наблюдающие, как мистраль будоражит волнами Лигурийское море.

Такое путешествие, сдобренное вином из Патримонио и чудесной корсиканской кухней, станет прекрасным отпуском! Яхты чартерного флота компании Imperial Yachts ходят маршрутами на Корсику, и кто, как не их капитаны, может дать дельный совет!

•••

**ЗЕЛЬКО МИКУЛИЧ,
капитан *Legenda* (41,1 м, Mondomarine):**

Корсика — фантастический остров. Одно из поразивших меня мест — залив Жиролата с его великолепной природой и береговой линией, а здешний ресторан Le Bel Ombra постоянно получает отличные отзывы посетителей.

Другое привлекательное место — залив Роккапина на юго-западном побережье. Пока яхта стоит на якоре, здесь можно наслаждаться солнцем и бирюзовым морем, любоваться пляжем с белым песком и разнообразием скальных пейзажей... Одна из скал с названием Lion de Rossaripa действительно напоминает отдыхающего льва. По мере того как солнце движется по небосклону, очертания скал меняются, проявляя магический характер этого потрясающего места.

Что касается активного времяпрепровождения, то я рекомендую дайвинг: здесь отличная видимость и масса всего интересного, в том числе исторического, скрытого под поверхностью моря.



•••

**ЭНДРЮ КАРТЕР,
капитан *Lili* (55 м, Amels):**

Корсика — остров разноплановый, хотя и не такой яркий, как Сардиния. Здесь нет мест, напоминающих Порто-Черво, но если вам больше по душе спокойствие и первозданная природа, Корсика для вас. Здешние пляжи можно отнести к числу самых красивых в западном Средиземноморье (и самых уединенных, если оказаться там в нужное время):

Пинареллу и Кала Росса на юго-востоке и череда прекрасных пляжей к югу от Сен-Флоран на северо-западном побережье, Кала Мюртоли на юго-западе, сулящий не меньшее удовольствие.

И если вам повезет, вы закажете столик в мишленовском ресторане, скрывающемся за пляжем и за Domaine de Murtoli — возможно, самым эксклюзивным частным курортом на Корсике.

Порто-Веккьо — это бары с видом на море, отличные рестораны, куда можно прийти с семьей, и разнообразие местных интересных товаров в магазинах. В Бонифачо и заход, и сама марина из числа самых впечатляющих в Европе.

Удивительный город, взгроможденный на известняковые скалы. Здесь много развлечений для детей и взрослых: прогулки верхом, виндсерфинг, кайтбординг, электромобили и многочисленные пешеходные тропы, выющиеся среди холмов. В ресторанах на островах неподалеку подают мясо диких животных, популярное в местной кухне. Корсиканцы также гордятся своими винами: виноградниками усеяно почти все побережье острова.



•••

**ЛУКАС БИССЕ,
капитан *Okko* (40,8 м, Mondomarine):**

Длина и осадка нашей яхты позволяют стоять в четырех маринах: Аяччо, Бонифачо, Порто-Веккьо и Кальви. По мере движения от материка к Корсике воздух становится чище, обстановка — более знакомой, и к этому быстро привыкаешь. Кальви, один из моих любимых портов на Корсике, обычно оказывается первым или последним на маршруте. Живущие здесь люди чувствуют свою общность и очень дружелюбны. Центр города с обилием ресторанов находится в нескольких минутах ходьбы от марины.

В Кальви стоит посетить крепость, преодолев крутую дорогу туда, а наградой станет фантастический панорамный вид на город и гавань с пришвартованной яхтой (отличное место для селфи). Романтически красивой окажется прогулка днем или вечером по старому городу, а дорога пешком с подъемом на холм, к часовне Нотр-Дам-де-ла-Серра, займет чуть меньше часа: там ранним утром вам первому достанутся лучи восходящего солнца.



BENTLEY: СМЕНА ПОКОЛЕНИЙ

Сохранив визуальную преемственность, Continental GT третьего поколения получил массу обновлений и современных опций.

Текст **Евгений Хромченко** Фото **Bentley**

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ

Новый силовой агрегат автомобиля

использует авангардную систему управления, выполняющую порядка 300 млн операций в секунду

ОТДЕЛКА

Для отделки одного

Continental GT требуется более 10 кв. м древесины, а обработка и установка вручную деревянных вставок занимает 9 часов

ИНТЕРЬЕР

Изысканную отделку салона модели дополняют бронзовые вставки на органах управления

Прежняя версия Bentley в классе Gran Turismo пользовалась колоссальным спросом, была невероятно популярной и продаваемой. Тем не менее, выпуская на рынок Continental GT третьего поколения, более дорогой и оснащенный, производители ни секунды не сомневались: он не отпугнет старых покупателей, а, напротив, добавит бренду новых поклонников. Что же стоит за этой уверенностью?

С ЛИЦА ХОТЬ ВОДУ ПЕЙ

Смена поколений сделала Continental GT более ярким и стремительным. Однако в его внешности читается визуальная преемственность, а источником вдохновения проектировщиков Bentley стал концепт-кар EXP 10 Speed 6. Его сложные и более выразительные формообразующие линии позволила получить технология суперформовки, подразумевающая разогрев алюминия до +500 °С. В итоге кузов новой «редакции» стал на 80 кг легче, чем у предшественника.

Передние колеса сместились на 135 мм вперед, за счет чего профиль стал приземистее, а капот — длиннее. Однако основной отличительной чертой всей линейки Continental остается силовая линия — от передних фар до задней части кузова. Ее дизайн тоже переработан: фары получили эллиптическую форму и повторяют силуэт расположенных под ними выхлопных труб. Сами выхлопные трубы, также в форме эллипса, имеют сложный перфори-

рованный рукав, который не только впечатляюще выглядит, но и снижает температуру выхлопных газов.

В оптике используется новейшая светодиодная матричная технология, однако особое впечатление производит оформление передних фар: напоминая огранку хрустальных бокалов, их светоотражающие элементы сверкают подобно бриллианту. Очарование фар усиливается, когда дополнительная «приветственная» функция постепенно увеличивает их яркость при приближении владельца.

В базовой комплектации — два варианта дизайна колесных дисков диаметром 21", подчеркивающих элегантность и спортивный характер автомобиля. Кроме того, доступен вариант легких кованых дисков (22"), а также дисков с сияющей поверхностью, отполированных вручную.

В стандартную палитру окраски корпуса входят 17 цветов и множество оттенков, но Bentley предоставляет практически безграничные возможности индивидуализации за счет выбора цвета, материалов и аксессуаров на заказ.

На создание нового GT инженеров Bentley вдохновил концепт EXP 10 Speed 6



ПОД КАПОТОМ

Continental GT третьего поколения оборудован W12 TSI — обновленной версией легендарного 6-литрового двигателя Bentley с двойным турбонаддувом. Он впервые дополнен 8-ступенчатой АКПП с двойным сцеплением, обеспечивающей еще более быстрое и эффективное переключение передач. Подробный рассказ о преимуществах инновации тянет на отдельную публикацию. Скажем лишь, что двигатель развивает мощность 635 л.с. и крутящий момент 900 Н·м; до 100 км/ч автомобиль разгоняется за 3,7 с, максимальная скорость достигает 333 км/ч.

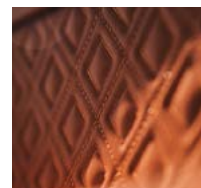
Изменилось и расположение двигателя: он смещен назад для более эффективного распределения массы, улучшения отзывчивости и динамики автомобиля. Новаторская 48-вольтовая система Bentley Dynamic Ride обеспечивает максимальное пятно контакта шины с дорогой, мгновенный отклик, снижает уровень шума и вибрацию. Автор одного из обзоров в автомобильных изданиях назвал новый GT царским лимузином и привел в его отношении высказывание сатирика Жванецкого: «Звук есть, шума нет».

НА БОРТУ

Роскошный четырехместный салон не только практичен (много места для хранения), но и полон изысканных деталей, включая новую прострочку кожаных сидений «ромб в ромбе» и рисунок рифления, украшающий органы управления, дефлекторы и окантовку приборов. В отделке, помимо натуральной кожи, применены редкие виды шпона и вручную отполированные хромированные элементы.

В числе инноваций — цифровая приборная панель (выполненная, к слову, в виде двух крыльев, повторяющих форму эмблемы бренда) и поворотный дисплей для водителя (Bentley Rotating Display). Сенсорный экран 12,3" расположен на трехстороннем вращающемся элементе, позволяющем скрыть его в приборной панели или разместить на этом месте три изящных аналоговых циферблата. Владелец может переключаться между режимами навигации, мультимедиа и телефона.

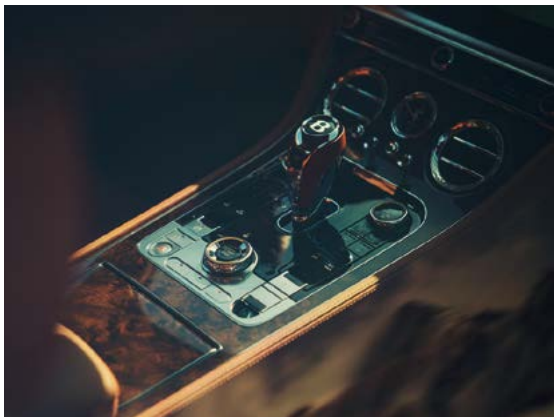
Сиденья имеют 20 положений регулировок, охлаждение, подогрев, массаж... Это новый стандарт роскоши и комфорта в автоиндустрии. А любителям музыки будет над чем поразмыслить, выбирая из трех аудиосистем. Высокому качеству звучания также способствует ламинированное звуконепроницаемое лобовое стекло и боковое остекление, благодаря чему уровень шума снизился на 9 дБ по сравнению с предыдущей моделью.



ВЫШИВКА

На разработку дизайна вышивки

ушло около полутора лет. За это время было оптимизировано и запрограммировано точное положение каждого из 712 стежков



Циферблаты основных приборов кажутся настоящими, хотя это цифровые изображения с трехмерным эффектом



Максимальной скорости автомобиль достигает на 7-й передаче, а 8-я, повышающая, служит для спокойного вождения



8 видов шпона ручной работы в разных сочетаниях, 15 вариантов кожи — все это позволяет создать уникальный роскошный интерьер

Ну и не будем забывать, что Gran Turismo сулит длительные поездки с комфортом. На борту этого «путешественника» есть много полезных опций, позволяющих оставаться на связи, получать информацию о пробках, опасностях, достопримечательностях и т. д.

В ДОРОГУ

Чтобы вывести модель на рынок, инженеры Bentley немало погоняли ее в условиях экстремальной жары в американской Долине Смерти, поморозили в полярных областях, испытали бездорожьем Южной Африки, устроили дрифтинг на замерзших озерах Швеции... Ничто не сломило этого «аристократа».

Автомобиль получил улучшенную систему непрерывного управления амортизаторами, постоянно

регулирующую степень демпфирования для достижения оптимального комфорта. Тормозные диски традиционно для Continental больше на передних колесах, при этом их размер увеличился на 15 мм (до 420 мм) для компенсации возросшей мощности.

Задние выхлопные трубы тоже подверглись изменениям и получили адаптивный клапан, расширяющий возможности тюнинга.

Система управления динамической подвеской Bentley предлагает выбор из трех режимов: Comfort, Bentley или Sport. Электроусилитель руля снимает с водителя напряжение во время длительной поездки. На данный момент доступны два пакета опций: City — для города и Touring — для дальних поездок.

Мировая презентация Continental GT состоялась год назад. За это время его уже успели изучить профильные журналисты и обычные пользователи, и в отношении модели очень часто звучит слово «харизма». А еще все в один голос отмечают, что у этого образца люксовой роскоши появился характер спорткара. Стало быть, не ошиблись производители, запуская обновленную модель, что не может не радовать. **MBV**

На борту Gran Turismo много опций, полезных во время путешествия

МОСТЫ ВРЕМЕНИ

.....

Помимо привычных нам мостов — неотъемлемой составляющей архитектуры городов, существуют особые мосты — часть часовой архитектуры. Их уже два века «строит» часовой дом Girard-Perregaux, они сыграли и продолжают играть немалую роль в истории известной швейцарской часовой мануфактуры.





•••
Новые часы Classic Bridges стали еще одной вехой в истории Girard-Perregaux, полной шедевров, отличающихся эффектным дизайном и инновационными технологиями

Модели каждой солидной часовой мануфактуры выделяются какой-то одной или несколькими яркими особенностями: формой элементов-деталей, цветом корпуса, циферблата или стрелок, конструкцией ремешка или чем-то еще. У часового дома Girard-Perregaux, помимо прочего, такой особенностью являются... мосты, давно ставшие частью его фирменного стиля.

Часовые мосты — это детали конструкции, которые, отличаясь особой эстетикой, отчетливо видной в скелетонизированном корпусе, выполняют важную функцию поддержки движущихся частей механизма. В новых моделях часов Girard-Perregaux таких мостов может быть два (Classic Bridges, Neo Bridges) или три (Neo Tourbillon With Three Bridges Skeleton).

CLASSIC BRIDGES

В этой линейке появились две «одетые» в розовое золото новые модели диаметром 45 и 40 мм, идеальные с позиций дизайна и механики, что свойственно всем творениям Girard-Perregaux, многие из которых можно назвать иконой стиля в современной часовой индустрии.

Высокое часовое искусство — это прежде всего детали (в данных моделях их 207), которым мануфактура Girard-Perregaux уделяет пристальное внимание. Доказательством тому служит сапфири-

вое стекло, отличающееся высочайшим качеством обработки. Но еще больше качеством изготовления поражает циферблат со стрелками «Дофин», наделенный двумя стреловидными золотыми мостами, сатинированными

и отполированными до зеркального блеска. Ярко выделяясь на циферблате новых Classic Bridges, они подчеркивают архитектурную симметрию всех деталей, обычно скрытых от глаз и доступных глазу здесь: современный дизайн конструкции с частично открытым циферблатом позволяет владельцу прикоснуться к тайне работы часовых механизмов.

Наверное, стоит сразу сказать: создавая конструкцию мостов Classic Bridges, мастера-виртуозы Girard-Perregaux обошлись без турбийона. Взамен этого золотые мосты накрывают микроротор (его место между отметками 10 и 11 часов) и барабан (он расположен симметрично, между отметками 1 и 2 часа). При этом второй (нижний) мост еще и поддерживает балансирное колесо, гарантирующее исключительную точность.

Высокое часовое искусство — это прежде всего детали!

ЗОЛОТО ИЛИ ТИТАН КОРПУСОВ

Применяя столь разные материалы, Girard-Perregaux неизменно добивается высокой эстетики своих изделий

100 ПАТЕНТОВ

принадлежат часовому дому Girard-Perregaux, где под одной крышей объединены все этапы разработки и отделки часов, включая создание уникальных часовых механизмов



•••
Часы Neo Bridges. Заводная головка с логотипом GP традиционно расположена в трехчасовой зоне



•••
Часы Neo Bridges с механизмом, построенным на 29 камнях, легко спутать с турбийоном, хотя его там нет

Первое, что замечаешь при взгляде на эти часы, — абсолютную прозрачность конструкции и отсутствие bezеля на сатинированном корпусном кольце

Модели Classic Bridges оснащены специально изготовленным автоматическим заводным механизмом.

Оставаясь произведением высокого часового искусства и эталоном стиля, новые Classic Bridges прекрасно подходят для каждодневного использования. Эргономичный корпус, узнаваемый дизайн ушка в сочетании с изящным черным ремешком из кожи аллигатора с заметной строчкой и тройной раскладывающейся застежкой, тоже из розового золота, служат гарантией комфортного присутствия этих часов на руке. Модель диаметром 45 мм оценят люди с широким запястьем, тогда как версия 40 мм придется по душе ценителям изящного. А дополнительным преимуществом для владельца станет большой запас хода в 48 часов и водонепроницаемость до 30 метров.

Смелые и яркие модели Classic Bridges — олицетворение сдержанного и элегантного дизайна Girard-Perregaux — остаются высокоточным контролером времени. Демонстрируя верность традициям, вобрав в себя историческое наследие, более чем двухвековой опыт и неутомимое стремление дома Girard-Perregaux к совершенству в области часового искусства, они остаются всегда актуальным, стильным и статусным аксессуаром.

NEO BRIDGES

Эта модель — ультрасовременная интерпретация знаменитых золотых мостов. Часы изготовлены в титановом корпусе диаметром 45 мм и толщиной 12,8 мм. Серый циферблат накрыт куполом из антибликового сапфирового стекла с высокой степенью защищенности от сколов и механических повреждений. Из того же стекла изготовлена и задняя крышка корпуса, закрепленная пятью винтами.

Скелетонизированный циферблат с накладными часовыми индексами читается легко, метки и стрелки-скелетоны с люминесцентным покрытием хорошо видны даже в темноте. В верхней части кольца виден логотип GP (Girard-Perregaux), а цифры 1791 внизу указывают на год основания мануфактуры.

Циферблат открытый, и можно видеть работающий механизм, колесо баланса около отметки «6 часов», удерживаемое нижним черным мостом, серебристый диск микроротора между 10 и 11 часами и заводной барабан между 1 и 2 часами; у них общие ось и удерживающий, чуть более крупный, верхний мост. Как и у Classic Bridge, здесь нет турбийона, и расположение ключевых элементов схоже.

В часах Neo Bridges установлен новый мануфактурный автоматический калибр GP08400-0001, работающий с частотой 21600 пк/ч. Запас хода — 48 часов. Внешне сложно понять, что часы автоматические, однако на диске микроротора можно разглядеть гравировку Automatic: механизм с автоматическим под заводом работает от движения руки.

Кому адресованы эти часы? Модель идеально подходит для мужчин, которые ценят эксклюзивные вещи, дополняющие их индивидуальность. Помимо внешней эстетики самих часов,

этот стиль дополнит темно-серый ремешок из кожи аллигатора с раскладывающейся титановой застежкой, финальным аккордом завершающий изысканный образ модели.

NEO TOURBILLON WITH THREE BRIDGES SKELETON

Эти часы являются логичным развитием фундаментальных основ Girard-Perregaux, где прослеживаются три ключевых этапа:

- патент 1884 года на оригинальный дизайн турбийона с тремя мостами;
- конструкция скелетона, разработанная для данного механизма, которую Girard-Perregaux использует с 1995 года;
- рождение самих часов Neo Tourbillon With Three Bridges в 2015 году, где мосты были изогнутыми, ажурными и черными.

Объединение этих трех основ, определяющих индивидуальность часового дома Girard-Perregaux, способствовало созданию часов Neo Tourbillon With Three Bridges Skeleton.

Основной частью циферблата здесь являются тонкие, искусно скругленные черные мосты. Легкие изящные арки, поддерживающие механизм, создают особый визуальный эффект, напоминая знатокам архитектуры виадук Мийо (Франция) масштабом пропорций или мост Мухаммеда VI (Марокко) с его филигранными пилонами и удивительным ощущением баланса.

Модель представлена в титановом корпусе диаметром 45 мм и толщиной 15,85 мм; его матовое кольцо отличается полным отсутствием безеля. Отполированные штифты расположены на корпусе высоко, чтобы сформировать сильный и ранний изгиб — такая форма обеспечивает плотную посадку часов на любом запястье.

В этих сложнейших часах реализован принцип максимальной прозрачности не только при помощи стекла циферблата. Сильно изогнутое и выпуклое, оно выполнено по типу glass box и накрывает куполом центральную часть часов. Стекло задней крышки тоже выпуклое, и если смотреть сбоку, новый турбийон скелетон выглядит как полоска серого металла, обрамленная двумя сапфировыми выступами с матовым покрытием.

Эти стекла, устойчивые к царапинам, многослойные и химически чистые, позволяют увидеть конструкцию модели GP9400-0011 — основательно пересмотренную версию модели 9400. В отличие от других скелетонов Girard-Perregaux, концепция этой модели предусматривает минимум металла



●●●
Турбийон часов Neo Tourbillon With Three Bridges Skeleton изготовлен из титана и собран из 80 деталей, общий вес которых составляет всего 0,25 грамма!

в конструкции; кажется, будто калибр висит в воздухе, а вся конструкция держится на мостах. С этой целью нижнюю часть платины заменили двумя мостами, идентичными по форме тем, которые мы видим на циферблате. Приглядевшись, можно заметить винты, удерживающие решетчатые, отполированные и скошенные мосты, проложенные вглубь конструкции. Они похожи на опоры подвесного моста и гарантируют прочность анкерных креплений. Один поддерживает центральную зубчатую передачу, другой — турбийон, расположенный на отметке «6 часов». То есть в этой модели по факту пять черных титановых мостов.

Удивительно легкие благодаря титану и минимуму металла в конструкции, часы великолепно сидят на запястье: полированные крепления ремешка отходят не от корпуса, а от корпусного кольца. А надежно фиксирует их прошитый вручную черный ремешок из кожи аллигатора, который оснащен тройной раскладывающейся застежкой все из того же титана.

Новый турбийон скелетон с тремя мостами — очередное техническое достижение высокого часового искусства; эти изящные мосты связывают не только прошлое и настоящее, но и два мира: мир точного времени и современного дизайна. **MBY**



РЫБНОЕ МЕСТО

Лучшая рыба водится в La Marée.



Что самое важное для рыбного ресторана? Разумеется, беспрепятственный доступ к самой свежей и разнообразной рыбе. В общем-то, это все, что нужно знать о легендарных ресторанах La Marée. Первый из них открылся в Москве, на углу Петровки и Бульварного кольца, еще в 2004 году. Но стоящая за ним компания La Marée к тому моменту работала уже полтора десятка лет.

ВСЕМИРНЫЙ АКВАРИУМ

Основал La Marée в 1989 году Меди Дусс. В конце 80-х, когда он студентом приехал в Москву из Туниса, ситуация с дарами моря в столице, мягко говоря, оставляла желать лучшего. Так появилась идея основать компанию, которая доставляла бы рыбу и морепродукты из разных стран. Успешно развиваясь, La Marée стала поставщиком огромного количества лучших ресторанов и супермаркетов России.

Сегодня в активе La Marée — рыба и морепродукты чуть ли не из всех главных водоемов планеты. Свежевыловленную рыбу везут из Европы, Северной Африки, Юго-Восточной Азии, Южной Америки. Здесь можно найти любые дары моря: от известных до самых экзотических, включая трепангов, морских ежей, ракушек Абалон и, разумеется, устриц разных видов.

Кстати, далеко не весь ассортимент прибывает в La Marée из-за границы. Живого краба доставляют



●●●●

Легендарные рыбные плато La Marée сочетают морепродукты во французском, итальянском и японском стиле и, конечно, разные виды устриц

●●●●

Интерьеры одного из московских ресторанов La Marée в Проточном переулке

●●●●

В каждом ресторане La Marée есть рыбный бутик



из Мурманска и с Дальнего Востока, а устриц и гребешков — с Курильских островов и Сахалина. И, конечно, не забыта корюшка...

РЕСТОРАНЫ

Как президент и идейный вдохновитель La Marée, любитель хорошей кухни и знаток морских гастрономических изысков, Меди Дусс давно мечтал открыть уникальное рыбное заведение.

Учитывая огромные возможности La Marée, революционную для Москвы начала 2000-х идею ресторана с целой витриной свежайших морепродуктов удалось сделать реальностью. Тогда многие впервые оценили по-настоящему свежую рыбу: спустя несколько месяцев после открытия столик в ресторане приходилось заказывать задолго до визита.

Сегодня ресторанов La Marée уже шесть: четыре в Москве, по одному — в Санкт-Петербурге и Монако. Меню — настоящая энциклопедия моря: даже самый завзятый гурман обнаружит для себя что-нибудь неизведанное. В каждом ресторане — как общие для всех заведений блюда, так и собственные уникальные предложения. Кухню возглавляет бренд-шеф сети Абдессаттар Зитуни. За его плечами 40 лет работы в лучших ресторанах мира и сети отелей Four Seasons. Но в каждом ресторане есть свой талантливый шеф-повар, потому одни и те же блюда можно найти в разной трактовке.

В La Marée можно найти любую рыбу и дары моря, включая самые экзотические

КЕЙТЕРИНГ

La Marée имеет дело со всем, что касается рыбы: в любом месте и в любых обстоятельствах — будь то доставка блюд и морепродуктов, ресторанное обслуживание высочайшего класса или бортовое питание для бизнес-авиации. И, конечно, заказ могут доставить на борт вашей яхты. С этой точки зрения La Marée в Монако находится прямо-таки в стратегическом месте.

Как и во всех ресторанах сети, здесь есть рыбная лавка, поэтому, заказав рыбу или морепродукты, вы или шеф-повар вашей яхты получите их не просто в свежайшем, но и в тщательно подготовленном по запросу виде. Более того, здесь проконсультируют по приготовлению и при необходимости подберут важные ингредиенты для блюда: в лавках La Marée можно найти и другие «суперпродукты», такие как бальзамический уксус многолетней выдержки, трюфельный крем, фуа-гра, оливковое масло, шоколад... Принцип у La Marée простой: все должно быть самым лучшим. **IMBY**

20

СТРАН

включает географию поставок La Marée. По словам Светланы Ермоловой, вице-президента La Marée, ресторан подобного формата невозможно создать, не имея за спиной такой компании-поставщика

●●●●

Терраса ресторана La Marée в Монако



● ● ● ●
Роскошная люстра из чешского хрусталя венчает лобби отеля

● ● ● ●
Гостиная в Президентском люксе

● ● ● ●
Интерьер гостиной в Королевском люксе

● ● ● ●
В ванной комнате Королевского люкса ручки и краны выполнены в виде позолоченных лебедей





ВСЁ И СРАЗУ

«Лотте Отель Москва» на Новинском бульваре, открытый в 2010 году, неизменно радует своих многочисленных гостей.

Каждый многозвездный отель, обладая всеми необходимыми атрибутами для подтверждения статуса, выделяется какими-то особенно привлекательными чертами. У одних это выгодное местоположение, у других — впечатляющие номера с шикарными интерьерами, у третьих — прогрессивные технологии, высокая кухня или что-то еще. А столичный «Лотте Отель Москва» обладает практически всем.

Первое — стратегически удачное расположение в историческом центре Москвы, где в XIX веке были особняки родовитых семейств и устраивали знаменитые пасхальные гуляния. Сегодня Новинский бульвар — это улица, ставшая финансовым, торговым и культурным центром столицы.

Далее — номерной фонд отеля, состоящий из 300 просторных номеров. Площадь стандартного номера — от 42 кв. м, номера-люкс — от 65 кв. м, а на 10-м этаже отеля находится великолепный Королевский люкс 490 кв. м. Здесь неоднократно останавли-

вались главы государств, политические деятели, представители дипмиссий, знаменитости и просто ценители стиля и комфорта. Люкс включает спальню, ванную комнату с сауной, гостиную, конференц-зал, столовую, кабинет, офис и комнаты для гостей. Ощущение роскоши создается благодаря уникальным коврам из шелка и шерсти ручной работы, итальянской мебели, изготовленной специально для отеля, шелковым тканям и изысканным золотым подсвечникам.

Великолепные интерьеры жилых и общественных помещений, отделанные мрамором, дорогими сортами дерева, текстилем высочайшего качества, стеклом Swarovski, украшенные картинами в стиле русского авангарда и декоративными панелями из полированного металла, оставляют впечатление музея. При этом отель остается гостеприимным домом, где созданы все условия и для проживания,

и для бизнеса, включая рестораны и бары, многофункциональные сенсорные панели в номерах, новейшее аудио- и видеоборудование в конференц-залах, офисную технику в помещениях Клубного этажа...

Особое место в отеле — это Mandara Spa. Вместо стандартных процедурных комнат здесь обустроены пять частных овальных помещений, по форме напоминающих коконы, а также два помещения для пар. В спа практикуют древние балийские ритуалы в сочетании с новейшими достижениями косметических линий Elemis и Bellefontaine. Рядом с этим оазисом спокойствия в центре мегаполиса, дарующим гармонию души и тела, находятся ультрасовременный фитнес-центр и большой бассейн.

Истинная роскошь, королевский размах, сервис высокого уровня, исключительный комфорт и домашний уют — все это составляет основу концепции «Лотте Отель Москва» и позволяет занимать место в одном ряду с лучшими гостиницами мира. **MBY**

«Лотте Отель Москва» входит в число лучших отелей мира



НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

*Новое время диктует новые правила ведения бизнеса,
и компания Monaco Marine следует этим трендам.*

Мonaco Marine Group — это сеть из восьми судостроительных верфей на Французской Ривьере, расположенных от Марселя до Монако и занятых техническим обслуживанием, ремонтом и рефитом яхт длиной до 160 м. Ежегодно там обслуживаются или пережидают зиму более 3000 судов. Теперь бизнес Monaco Marine получил развитие еще в двух направлениях.

PRIVATE MARINA

«Отдыхайте в свое удовольствие, а мы справимся с остальным» — такова политика Monaco Marine Private Marina в отношении своих клиентов. На собственном причале в порту Эркуль она принимает яхты длиной до 33 м на долгосрочной основе и гостевые суда, заходящие на пару дней. Кроме того, свои услуги компания предоставляет владельцам и гостям суперяхт, стоящих здесь на рейде.

О яхтах постоянных клиентов сотрудники заботятся в течение года, сохраняя их сверкающими внутри и снаружи, заправляя топливом и регулярно проверяя все системы до и после каждого выхода в море. И если вдруг возникнет какая-то сложная техническая проблема, за ее решение возьмутся на верфях, входящих в холдинг Monaco Marine.

Понимая, что клиенты — люди весьма занятые, сотрудники Monaco Marine Private Marina окружают их вниманием с момента прибытия в Монако: сопровождают на яхту, доставят багаж, помогут спланировать маршрут путешествия, чтобы даже прогулка по морю в течение одного-двух дней дала эффект полноценного отпуска.

В этом году в Monaco Marine Private Marina на своей новой яхте заходили британские туристы. Помимо технического обслуживания судна, им помогли с его регистрацией, оформлением страхового полиса, предложили интересный маршрут путешествия, забронировали стоянки в маринах по курсу, отели и даже рестораны. Англичанам оставалось только предаваться удовольствию от моря и яхты.

Остроумная инициатива — еженедельные капитанские завтраки, устраиваемые в течение летнего сезона. На этих неформальных встречах, длящихся не более часа, капитаны стоящих в марине яхт могут поделиться опытом с коллегами и немного отдохнуть от напряженных будней, когда

владельцы на борту и суда не простаивают у причала. Капитаны свободно общаются, а пешеходы на набережной Антуана I удивленно ловят неповторимый запах кофе и свежеспеченных круассанов, доносящийся из порта Эркуль.

СПАСИБО, МОРЕ!

Именно так — *Merci la mer* — назвали новый морской центр в порту Эркуль на набережной Антуана I, в двух шагах от главного офиса Monaco Marine, в церемонии открытия которого в июле принял участие князь Монако Альбер II.

Впечатляющее здание с арками, где естественно было бы увидеть кафе, рестораны и салоны, теперь вмещает концептуальное пространство, созданное для популяризации «морского шика» Средиземноморья. Спроектированный архитекторами Humbert & Royet интерьер за большими вращающимися стеклянными дверями отделан эксклюзивными материалами, выдержанными в изысканных красках. Здесь гармонично уживаются природные мотивы (мрамор, муранское стекло и т. д.) и дизайнерские элементы, напоминающие о мире яхтинга.

Как говорит автор проекта Анник Дюкро, помимо хранения яхт летом и зимой, их обслуживания, ремонта и консьерж-сервиса, следует позаботиться о том, что яхтенным людям может понадобиться в течение дня в море. Солнцезащитный крем, полотенца, даже новый купальник, детские товары, словом, все, что доставит немного дополнительного удовольствия.

Среди брендов женской одежды и купальников вы найдете Lisa Marie Fernandez, Solid & Striped, She Made Me, Crista Seya, Thierry Colson, Yvonne S, в том числе эксклюзивные вещи, созданные исключительно для Monaco Marine *Merci la mer*. Здесь представлены солнцезащитные очки LGR, итальянские электровелосипеды Velorapida, сумки L/Uniform и др. Пространство центра будет использоваться также для конференций и выставок — с акцентом на те, которые посвящены сохранению океанов, что важно для компании и ее основателей.

Кроме того, создатели этого нового концептуального центра хотели выразить свою благодарность морю — за красоту и положительные эмоции, которыми оно обеспечивает всех нас. Похоже, им это удалось! **MBY**

КОМПАНИЯ

Service Mobile shipyard позволяет клиенту получить полную техническую поддержку независимо от того, где находится его яхта, контактируя при этом с одним центром

МАРИНА

Отличный сервис и предельное внимание гарантированы клиентам, чьи яхты стоят в Private Marina или на рейде

ГАРМОНИЯ

Концепция центра Merci la mer — стиль, красота и гармония жизни на море и на берегу



ЖИВИ НЕ СПЕША

SLOW LIFE. Такую философию роскошного отдыха предлагают гостям курорта Soneva Kiri на острове Ко-Кут в Таиланде.

Не стоит воспринимать SLOW LIFE буквально, как медленно текущее на одиноком тропическом острове время, когда отдых сводится к праздному ничегонеделанию в тени пальмы или зонтика с перерывами на купание в прозрачной лагуне, ланч или ужин под аккомпанемент прибора. SLOW LIFE — это акроним из слов **Sustainable** (поддержанное), **Local** (местной), **Organic** (органикой), **Wellness** (оздоровляющее), **Learning** (познание), **Inspiring** (вдохновленное), **Fun** (удовольствием), **Experiences** (приключений). Да, это своеобразный призыв к более чистому и здоровому образу жизни, полному гармонии, удовольствий и ярких впечатлений.

Такой инновационный подход к туризму, предложенный группой Soneva — лидером в области экотуризма, — успешно воплощен на курорте Soneva Kiri на нетронутым цивилизацией острове Ко-Кут в Таиланде. Создавая курорт нового поколения, компания строго следовала принципам социальной ответственности и заботы о природе. Большинство потребляемых здесь продуктов здесь же и выращивают, при строительстве просторных вилл с частными бассейнами использованы преимущественно

6

СПАЛЕН

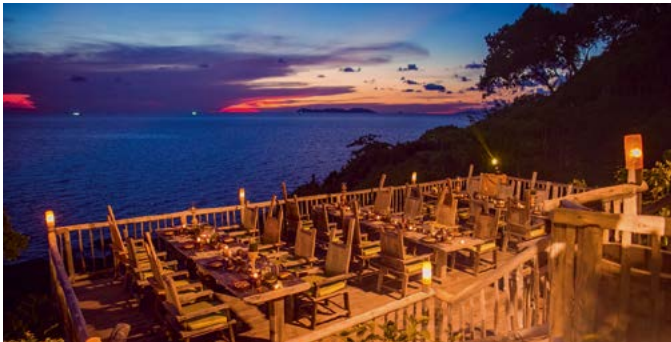
с морским видом имеет самую большую вилла Soneva Kiri

местные, экологичные материалы, отходы курорта подлежат утилизации... При всем этом гостям обеспечен отдых с высоким уровнем комфорта, безупречным сервисом и приятными развлечениями.

И все же, SLOW (медленный) — это про размеренный образ жизни на курорте Soneva Kiri, а LIFE (жизнь) — про получение удовольствия от богатств, которые дает природа. Позавтракать на берегу океана, заняться утренней йогой на воздухе, босиком отправиться на дегустацию вин, устроить пикник на необитаемом острове, полюбоваться Сатурном в местной обсерватории...

Для любителей активного отдыха здесь найдется немало возможностей: от фитнеса и велосипедных прогулок до снорклинга и виндсерфинга. Гид собственной обсерватории курорта откроет гостям тайны звездного неба, а в кинотеатре под открытым небом Cinema Paradiso смотреть фильмы можно развалившись в шезлонге.

Soneva Kiri — рай для гурманов, полный гастрономических радостей. В ресторане The Benz готовят блюда тайской кухни из свежайших органических продуктов. Dining Room и The View предлагают гостям блюда интернациональной кухни. В So Spirited — баре у бассейна с видом на море — в перерыве между каякингом и прогулкой по джунглям можно угоститься домашним мороженым и шоколадом. И, наконец, жемчужина



● ● ●
Частный пляж
предназначен только
для гостей курорта

○ ● ●
Почему бы
не отметить значимое
событие на берегу
океана?



● ● ●
Занятия йогой
способствуют
обретению гармонии
души и тела

○ ● ●
Семейная прогулка
на каяках
по прозрачным водам
Сиамского залива



гастрономической коллекции Soneva Kiri — Treepod Dining, ресторан на дереве с потрясающим видом на тропические леса и береговую линию.

Желающим заняться своим здоровьем на экокортре Soneva Kiri предлагают особую велнес-программу Soneva's Wellness Retreat. Она рассчитана на четыре ночи пребывания в отеле (завтраки, обеды, ужины, а также трансфер от аэропорта до курорта и обратно) и включает одну из трех вариаций: анти-возрастную йогу, йогический детокс и йогический сон. Каждая вариация предусматривает консультацию со специалистом, индивидуальные занятия медитацией, йогой или фитнесом, фирменный массаж. Ожидаемый эффект — победа над признаками старения, улучшение пищеварения и укрепление иммунной системы, торжество гармонии души и тела.

На курорте Soneva Kiri приветствуют гостей с детьми. Бамбуковый игровой город The Den — это целый мир, полный приключений, культурное путешествие, развлекательный парк и развивающий центр, откуда маленького путешественника будет трудно забрать.

А чего еще, собственно, кроме незабываемых впечатлений и ярких эмоций, которые сулит этот чудный тропический уголок мира, наполненный красотой девственной природы и заботой о вас, хочется в отпуске? Особенно если икра и шампанское давно приелись... **МВУ**

● ● ●
Все готово для ланча
на пляже North Beach.
Сюда можно
добраться на тайской
лодке, каяке
или вплавь через
бухту



ЯПОНИЯ РЯДОМ

Чтобы отведать блюда настоящей японской кухни, вовсе не обязательно лететь в Страну восходящего солнца.

Текст **Полина Захарова**

Ресторан при звездном отеле — тема не новая, но вот вопрос: дотягивает ли он до уровня отеля или так, «отбывает номер» под его крышей? Ресторан японской кухни MEGUmI, работающий в «Лотте Отеле Москва» с самого его открытия, отличается яркой индивидуальностью и хорошо заметен на гастрономическом небосклоне столицы.

Слагаемые успеха ресторана — вкуснейшая еда, разнообразное меню, уникальный интерьер, приятная музыка, профессиональный штат.

В отношении еды и меню MEGUmI (с японского можно перевести как «благословение») даст фору многим заведениям. Здесь готовят из лучших продуктов, в числе которых 20 уникальных для Москвы наименований. Блюда — мясо, рыба, морепродукты, птица, приготовленные по классическим японским рецептам, а также гастрономические композиции на современные темы, вариации в европейских тональностях и другие вкусные импровизации. Удивительно свежие деликатесы: камчатский краб, устрицы, лобстер, гребешок и, конечно, любимые многими роллы (22 вида), а также суши и сашими (по 28 видов).

В винной карте 15 разновидностей sake, в том числе редкие, и 250 позиций вин и крепких напитков.

А десерты... Некоторые: кремы, печенье и даже мороженое — готовят с включением зеленого чая. Есть такие загадочно-манящие названия, как ширатама Зензай, крем-брюле Юдзу...

А еще в меню приятно удивили калории, указанные напротив каждой позиции, хотя какой контроль за фигурой при таком гастрономическом фейерверке!

В организации пространства, в интерьерных решениях заметен микс восточной классики и европейского модернизма. Дубовая мебель из Италии сочетается с белым корейским текстилем, костяным фарфором знаменитых японских брендов Nikko, Seto, Yakimono, Suzuka & Mizuno и изысканным немецким хрусталем Schott Zwiesel. Элементы декора — старинная ткань для кимоно на стене, кора дерева, природный камень. Или, например, декор стены из реплик посуды для sake — графинов и чашечек чокко. В центре зала — огромный бронзовый колокол, копия того, что висит в древнем буддийском храме на острове Хонсю. Есть еще private комнаты: «Хризантема», «Орхидея», «Сакура» и «Вишневый цвет», — гарантирующие гостям спокойствие и уют.

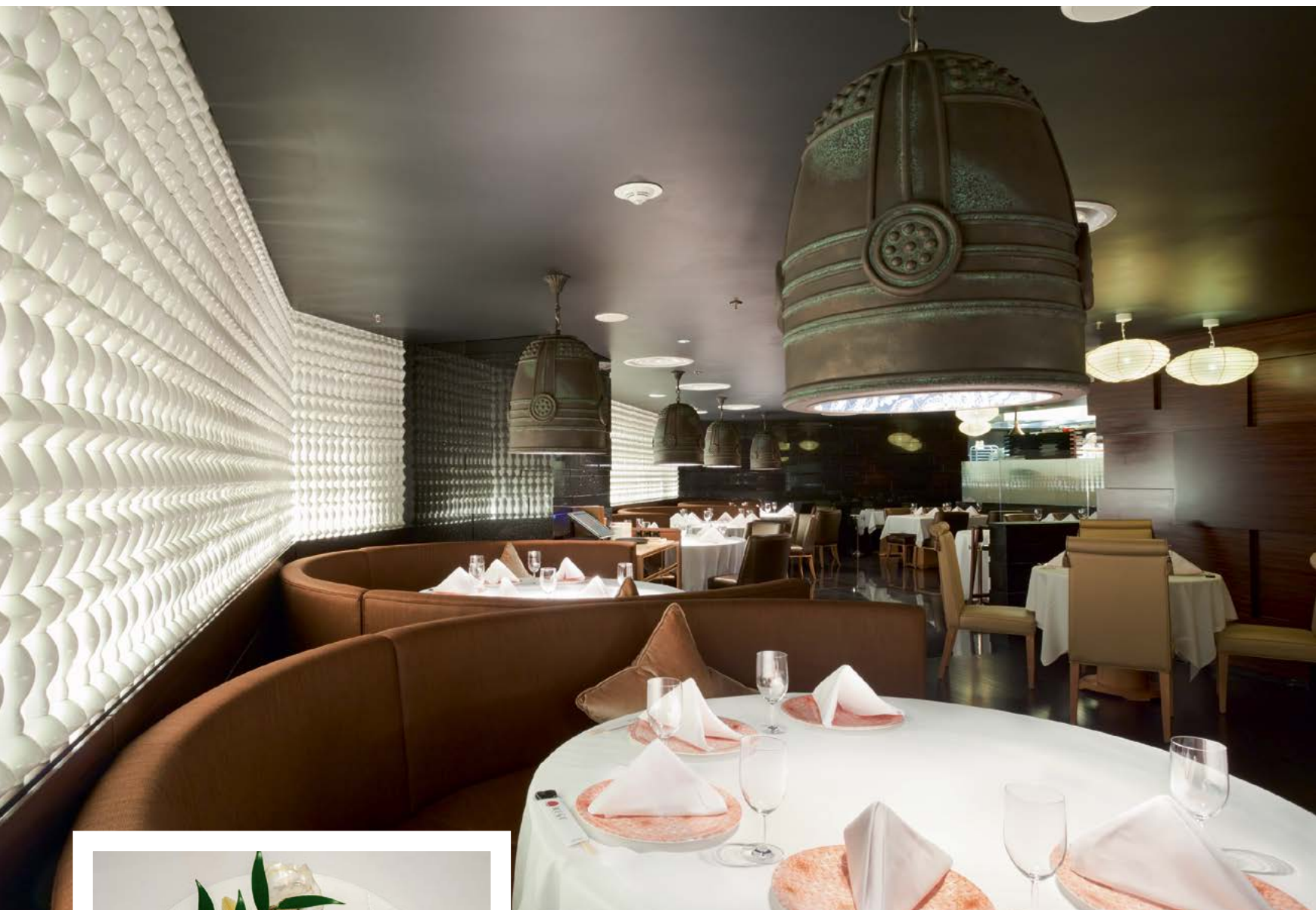
Что касается цен, то вот мой заказ: пряный запеченный угорь с пюре из авокадо (1200 руб.), оригинальная спаржа MEGUmI со специями и цедрой японского лимона юзу (1760 руб.), перепелка с фуа-гра на гриле (2300 руб.), кокосовое пирожное (900 руб.)... Итого: 6150 руб. на одного, без напитков и алкоголя. Дороговато? Согласна. Но вопрос цены — это очень личное. Понятно, что каждый день сюда заходить не будешь, но почему бы изредка не побаловать себя, любимую, чем-нибудь особенным! **МВУ**



Интерьер обеденного зала с копией уникального колокола

Свежий корень васаби, доставленный из Японии, натирают на терке из акульей шкуры





● ● ●
Современная подача
делает блюда еще
аппетитнее

● ● ●
Говядина в стиле
«Ишияки», поданная
на горячем камне
с горы Фудзи

● ● ●
Бар и открытая кухня
ресторана





ВИРТУАЛЬНЫЕ РЕАЛИИ

Представляя свою продукцию, компания Glancy Fawcett широко использует технологии виртуальной реальности.

Один из современных трендов яхтенной индустрии — максимально привлекать заказчиков яхт категорий custom и semi custom к участию в процессе создания судов. Будущие владельцы с энтузиазмом обсуждают расположение кают, выбирают различное оборудование, рассматривают варианты интерьеров и отделку. И если по ряду позиций принять решение бывает весьма сложно, то в отношении постельного и столового белья, посуды и аксессуаров, которые лучше всего подойдут новой яхте, сделать выбор проще. Во всяком случае, многие отдают предпочтение компании Glancy Fawcett.

Glancy Fawcett в бизнесе уже более 30 лет, специалисты компании хорошо разбираются в интерьерах и экстерьерах объектов на море, суше и в воздухе. Уникальный сервис компании позволяет адаптировать ее продукцию к интерьерам и функционалу объектов. За время своего существования компания оснастила более 450 суперяхт, в числе которых лодки, входящие в реестр самых больших и престижных моторных и парусных яхт мира.

Работая напрямую с владельцами, дизайнерами, экипажами яхт, Glancy Fawcett проводит индивидуальные презентации своих продуктов, идеально соответствующих интерьерам, бюджету и времени выполнения заказа. А чтобы создать уникальный интерьер яхты, наполнив его предметами на свой «вкус и цвет», вы можете вос-

пользоваться сервисом Fawcett Luxury Product Moodboard, посетив сайт experience.glancyfawcett.com.

Помимо собственной команды дизайнеров, Glancy Fawcett имеет партнерские отношения с самыми уважаемыми дизайнерами и брендами, а коллекция компании сегодня насчитывает более 7000 образцов. Как их увидеть? Есть каталоги, шоу-рум в особняке в Манчестере, а теперь появилась еще одна возможность с использованием технологий виртуальной реальности.

Компания разработала 360° VR Showroom Tour, который позволяет ходить по этажам и выставочным залам манчестерского особняка, где демонстрируются посуда, постельное белье и аксессуары. Вы можете просмотреть 2600 тарелок, 1000 хрустальных бокалов, 300 единиц столовых приборов и столового серебра, 3000 предметов из льна (постельное белье, полотенца), 120 халатов, десятки люстр, 60 подушек и широкий ассортимент аксессуаров. Совершить увлекательный виртуальный тур по выставочным залам Glancy Fawcett можно, посетив сайт 360.glancyfawcett.com.

Преимущества такой подачи очевидны. Виртуальная галерея всегда открыта, вход бесплатный, нет толп народа и необходимости куда-то ехать и заказывать посещение... Удовольствие гарантировано. Главное, чтобы не закружилась голова от великолепия экспонатов или быстрого движения мышкой! MBY



●●●
Так выглядит один из залов галереи Glancy Fawcett в Манчестере на экране компьютера (крупно) и в VR-очках



●●●
Зал с посудой и художественно-декоративными предметами интерьера

●●●
Виртуальный интерьер помещения галереи Glancy Fawcett



7

счастливое число

Осенью 2018 года официальные дилеры Lexus в РФ начали продажи элегантного бизнес-седана Lexus ES седьмого поколения, открыв новую главу в долгой истории этой линейки бренда.

Текст **Дмитрий Макаров** Фото **Lexus**



Выпуская на рынок следующее поколение среднеразмерных седанов ES (означает Executive Sedan — представительский седан) на платформе GA-K, производители преследовали цель развить проверенные временем качества и привнести те, что могут вызвать интерес у новой аудитории. Автомобиль стал длиннее, ниже, шире, комфортабельнее, обеспечивает непревзойденную управляемость, а передовые технологии делают его еще более безопасным.

Новый Lexus ES по многим показателям является пионером. Так, первым на российском рынке он будет маркироваться инновационным протокольным идентификатором L-Mark. Кроме того, расширен перечень деталей, маркированных VIN-номером. Для удобства работы с маркировками, а также получения информации об автомобиле создан специальный информационный портал. Впервые на автомобиле устанавливается второе поколение комплекса систем безопасности Lexus Safety System+. ES также имеет самые современные мультимедийные возможности, в том числе — впервые в мире! — здесь применена технология формирования идентичных звуковых сцен для передней и задней частей салона.

Новый Lexus ES представлен на российском рынке в версиях ES200, ES250 и ES350, а также — опять-таки впервые в истории — производители выпустили комплектацию F Sport. Так как она занимает особое место в модельном ряду, расскажем о ней подробнее.

Для рынков России и Восточной Европы ES350 F Sport оснащаются бензиновыми двигателями V6 мощностью 249 л.с. Селектор режимов движения имеет дополнительный режим Sport+, обеспечивающий максимальную отзывчивость всех систем. На эти автомобили устанавливается адаптивная регулируемая подвеска AVS с 650 вариантами настроек демпфирующих характеристик амортизаторов (все версии седана имеют привод на передние колеса).

В пакет F Sport также входят эксклюзивные элементы дизайна бамперов, спойлера на крышке багажника, решетки радиатора. На передних крыльях красуется логотип F Sport, на 19-дюймовых колесах — затемненный рисунок дисков. Спортивные кресла имеют отделку F Sport, устанавливаются алюминиевые накладки на педали и пороги, эксклюзивное исполнение получает рулевое колесо.

Вообще интерьеры этой версии имеют ярко выраженные отличия от прочих. Выбор

из 29 вариантов отделки и цветов салона способен удовлетворить самого требовательного покупателя, а разнообразие декоративных вставок дает возможность максимально индивидуализировать дизайн. Декоративные вставки в этой комплектации выполняются из специального алюминия, в обработке которого использована техника традиционного японского искусства полировки самурайских мечей хадори. Фактура поверхности напоминает колебание волн, которые создают трехмерный эффект.

Палитра цветов кузова седьмого поколения Lexus ES насчитывает 12 вариантов, 11 из которых — с эффектом «металлик». Два цвета: белый F Sport и синий F Sport — предлагаются эксклюзивно для комплектации ES350 F Sport.

В новых автомобилях реализовано желание дизайнеров сделать максимально удобным кокпит водителя и просторной — пассажирскую зону.

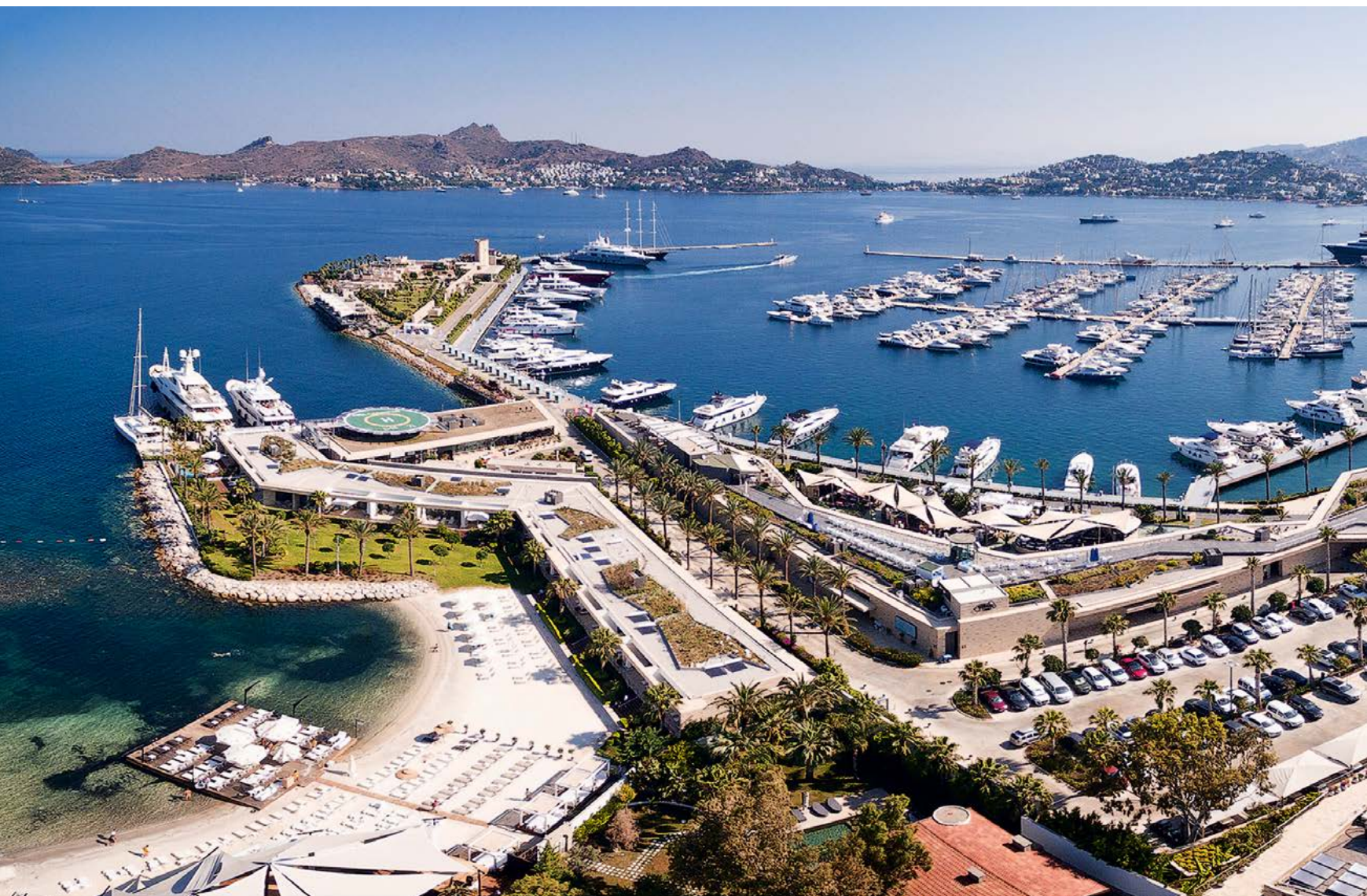
Немаловажно, что по итогам испытаний предсерийных прототипов в России было решено усилить антикоррозионное покрытие кузова и хромированных деталей, а также оснастить машины, предназначенные для нашего рынка, дополнительными уплотнителями багажника для лучшей влагозащиты. **MBY**

Увеличенная колесная база позволила разместить колеса ближе к углам кузова, передняя и задняя колеи стали шире

Автолюбители прозвали высоко расположенные переключатели на виртуальной приборной панели рожками

Впервые на Lexus ES — аудиосистема Mark Levinson PurePlay с 17 динамиками и EMV-монитором 12,3"





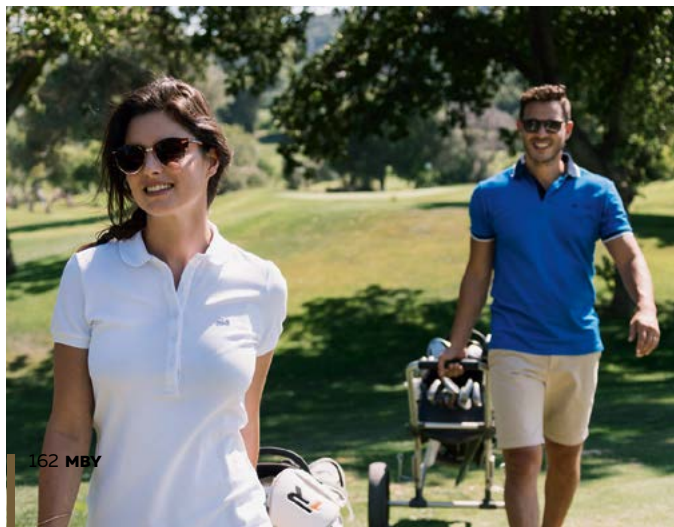
● ● ● ●
Широкий и глубокий залив Бодрума делает это место идеальным для швартовки яхт всех размеров

○ ● ● ●
Бодрум называют столицей ночной жизни Турции



● ● ● ●
К северу и северо-западу от марины много живописных бухт, заливов и пляжей полуострова Ялыкавак с красивой береговой линией

○ ● ● ●
В окрестностях курорта можно заняться различными видами спорта



YALIKAVAK MARINA: ПРАЗДНИК КАЖДЫЙ ДЕНЬ

Пожалуй, ни одна средиземноморская марина не предоставляет судовладельцам такой широкий спектр возможностей для отдыха.

Текст **Арина Вишневецкая** Фото **Yalikavak Marina**

Те, кто в состоянии позволить себе не зависеть от смены времен года и не стеснять себя рамками короткой навигации, держат яхты в странах с теплым климатом и незамерзающими акваториями.

Yalikavak Marina, полностью реконструированную в 2013 году и готовую принимать сегодня 620 яхт, в том числе 69 суперяхт длиной до 140 м, давно облюбовали сильные мира сего. Она расположена в живописном уголке Турции — в Бодруме — и является одной из крупнейших на Средиземноморье, а предлагаемые здесь сервис и инфраструктура получили максимально высокую оценку стандартов качества работы и обслуживания в индустрии — аккредитацию «Золотой якорь» в категории марин для суперяхт.

Летом 2018 года в Yalikavak Marina зашло порядка 100 суперяхт. Однако в межсезонье жизнь здесь не замирает. «Отдохнуть» может не только ваша яхта, но и вы сами.

Yalikavak Marina построена в очень красивом месте в закрытой бухте к югу от полуострова Ялыкавак, в районе, известном своей девственной природой и великолепными пляжами. Даже в самой марине прозрачность воды необыкновенная, а по территории спокойно разгуливают черепахи. Сама пристань окружена холмами, откуда открывается захватывающий вид на город и побережье Эгейского моря.

Отсюда можно совершить плавание по живописным бухтам или отправиться в круиз к греческим островам, благо маршрутов бесконечное множество. Это прекрасная отправная точка для знакомства с многоликой Турцией и ее окрестностями.

Бодрум часто сравнивают с испанской Ибицей

Полуостров Бодрум — нескончаемый праздник. Yalikavak Marina PIAZZA стала воплощением идеи создать современную площадь в гавани. На ней проходят все основные мероприятия, а также события искусства и культуры: выставки, концерты, звездные вечеринки, танцевальные шоу, фестивали.

В сентябре Yalikavak Marina выступила главным спонсором крупнейшей в Турции регаты The Bodrum Cup, в которой участвовало около 180 судов. А с 3 по 6 мая 2019 года марина примет уже третью по счету выставку самых роскошных чартерных яхт TYBA.

Yalikavak Marina — не просто причал для швартовки: это пятизвездочный курорт, где на огромной ухоженной территории есть роскошный Beach Hotel и отель с частным пляжем, великолепные рестораны и бары, бутики мировых брендов, таких как Rolex, Paul & Shark, Missoni, Vilebrequin, Kaff Diamond и др., фитнес-центр, вертолетная площадка, медицинские и детские учреждения...

Пришвартовав свое судно для зимней стоянки или обслуживания, вы сможете пользоваться эксклюзивными предложениями и скидками от Yalikavak Marina и ее партнеров. Курорт является излюбленным местом отдыха элиты. Каждый приезжает сюда за чем-то своим, но неизменно окунается в атмосферу праздника, бурлящего здесь от заката до рассвета. **МВУ**



2018 КОМАНДА ГОДА



«Таватуй». Только будучи настоящей командой, можно одержать победу на чемпионате мира!



Команда No Pasaran с заветным трофеем за победу в серии Wednesday Night Race



Обладатель главной награды, «Человек года» Александр Екимов

«Чайник года» — обаятельная актриса и модель Анна Горшкова

PROYACHTING.

ЧЕЛОВЕК ГОДА

2018

В конце ноября в ресторане Siberia Moscow прошла церемония закрытия парусного сезона от компании PROyachting. Как всегда, здесь отмечают самые значимые яхтенные события уходящего года, людей, внесших заметный вклад в развитие парусного спорта, и, конечно, награждают победителей еженедельных вечерних серий регат PROyachting — Tuesday Warm-Up Race и Wednesday Night Race.

РЕГАТЫ PROYACHTING

В серии Wednesday Night Race весь сезон шла активная борьба за главный трофей — часы серии Marine Torpilleur от швейцарской часовой мануфактуры Ulysse Nardin. По результатам 21 регаты победу одержала команда No Pasaran. Серебро досталось команде TREM, а бронза — женской команде Angels.

Первенство в серии Tuesday Warm-Up Race второй год подряд завоевывает команда «Москва 24». Победители получили главный приз от производителя минеральной воды премиального класса Gerolsteiner — путевки в Германию, в уникальный природный регион Вулканический Айфель. Второе место заняла команда «Бонжорно Тутти 2», на третьей строчке — команда Big Fish.

ЛЮДИ ГОДА

Премия «PROyachting. Человек года — 2018» вручалась в 11 номинациях. Главная награда досталась председателю правления Снежинской федерации парусного спорта

Александру Екимову — прежде всего, за популяризацию парусного спорта и развитие детского яхтинга. Кроме того, в 2018 году Александр Екимов выступил тренером команды «Таватуй», завоевавшей чемпионский титул в классе Melges 32. Также он занял 3-е место на чемпионате мира в классе RC44 (команда «Броненосец»), активно участвовал в регатах Национальной парусной лиги, Swan, Melges 20 и других классов.

В номинации «Команда года» победил «Таватуй». Со значительным преимуществом команда из Екатеринбургa (рулевой Павел Кузнецов) выиграла чемпионат мира в классе Melges 32, обогнав 18 экипажей из разных стран.

Победителем в номинации «Прорыв года» стала команда «Левиафан», чемпион высшего дивизиона Национальной парусной лиги — 2018. Команда получила путевку на балтийскую регату открытого моря Nord Stream 2019, где ей предстоит сразиться с чемпионами лиг других стран: Германии, Дании, Швеции и Финляндии.

Награду «За волю к победе» получила парусная команда «ПЭК: Sport». Команда, до этого участвовавшая в ралли-рейдах, не так давно открыла для себя парусный спорт, но увлеклась серьезно. На счету экипажа — участие в Национальной парусной лиге в 2017 и 2018 годах, в зимней серии гонок Sochi Winter Cup от PROyachting и чемпионате России в классе J/70 в 2018-м.

В номинации «Парусное событие года» PROyachting отметил Архитектурную рега-

ту, которая в 2018 году прошла уже в 8-й раз. Мероприятие собрало 700 архитекторов и дизайнеров со всей России, 300 из которых приняли участие в парусных гонках.

«Детским тренером» года был назван Игорь Хорошилов, уже 30 лет занимающийся обучением юных яхтсменов. А в номинации «Меценат года» PROyachting отметил Сергея Кузнецова, который обеспечил полноценную подготовку «Команды RS:X Россия» и ее участие во всех основных международных соревнованиях года.

Награду за «Освещение парусного спорта» получила газета «Спорт-Экспресс» — одно из старейших спортивных российских изданий. В номинации «Фото года» были отмечены сразу двое. Виктория Шахрай завоевала приз зрительских симпатий: ее победу определили голоса пользователей Facebook. Обладателем звания «Фото года» стал кадр Екатерины Ващенко, сделанный в ночном Санкт-Петербурге под разведенным мостом во время перегона яхты.

«Открытием года» назвали активную участницу регат PROyachting этого сезона Оксану Айсину. Ну а «Чайником года» стала актриса Анна Горшкова, которая впервые приняла участие в бизнес-рега-те PROyachting Cup. В этой шуточной номинации PROyachting награждает известных людей, которые открыли для себя парус и стали популяризовать его среди широкой аудитории. Собственно, в этом и заключается суть работы PROyachting — сделать парусный спорт массовым и доступным. MBY

PRINCESS F70

На Каннском яхтенном фестивале Princess Yachts провела мировую премьеру Princess F70 — новой флагманской модели своего флайбриджного флота.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Princess Yachts**



Досье Princess F70

Длина
21,25 м

Ширина
5,38 м

Осадка
1,58 м

Водоизмещение
375 т

Запас топлива
4100 л

Запас воды
909 л

Двигатели
2 × MAN V12-1400
(1400 л.с.)



Флагманское судно благодаря размерам всегда суммирует достоинства моделей той или иной линейки яхт. Но Princess Yachts не была бы собой, если бы не вместила в новинку то, чего не ожидаешь увидеть на борту 70-футовой яхты. Например, извечную мечту всех владельцев серийных яхт таких размеров — мастер-апартаменты с персональным трапом, полностью отделенные от кают гостей. Другие атрибуты суперяхт вроде огромного флайбриджа или роскошной открытой зоны отдыха на фордеке тоже присутствуют: Princess F70 «выжимает» из своих габаритов не просто максимум комфорта, а даже чуть больше, одновременно удивляя скоростными характеристиками и, конечно, фантастическим дизайном. Особенно если заказать яхту в комплектации Allure: эта коллекция внешних и интерьерных опций, разработанная дизайнерами Princess Yachts, добавляет Princess F70 еще больше суперяхтенного шика.

*Огромный флайбридж
Princess F70 идеально
вписан в линии профиля*

F70 обеспечивает максимум комфорта для своих габаритов. И даже чуть больше

ВНЕШНИЙ ДИЗАЙН

Princess F70 продолжает новую линию дизайна, которую верфь активно внедряет последнее время (флайбриджная линейка сохранила всего две младшие модели 43 и 49 футов, еще не прошедшие модернизацию). Этот подход выражается в почти невесомой, полностью остекленной надстройке, очень крупных иллюминаторах корпуса, линиях хардтопа, напоминающих о суперкарах. Все это сразу заставляет воспринимать яхту как гармоничную и сбалансированную, а не только функциональную и мореходную.

Разглядывая Princess F70 с кормы, сразу замечаешь еще один немаленький иллюминатор — в транце, явно относящийся к каюте экипажа. А прямо под ним видишь любопытную деталь — сиденье на просторной купальной платформе. Вроде и нет ничего необычного в такой детали: другие верфи, бывает, ставят здесь и барбекю, и другие «пляжные штучки». Но тут за счет отсутствия чего бы то ни было лишнего (разве что под сиденьем есть удобный рундук) получилось не загроможденное место для уединенного созерцания, комфортного купания и удобного хранения большого тендера (платформа, естественно, оснащена гидравлическим приводом для опускания/подъема).

КОКПИТ И САЛОН

В кокпит ведут сразу четыре прохода: помимо ступеней с платформы, сделаны еще дверцы с каждого борта, удобные при швартовке к причалу лагом. Кокпит ощущается довольно просторным, хотя он укомплектован всем необходимым: большим кормовым диваном и раскладывающимся столом на восемь человек (если сложить боковины, обнаруживаются держатели для напитков), а также барной стойкой, объединенной с камбузом. Последний удобно расположен на стыке кокпита и салона по левому борту; разделяют эти зоны не только сдвижные двери, но и окно, плавно поднимающееся на газовых амортизаторах.

Камбуз, как всегда у Princess, оснащен не только щедро, но и стильно. Внушительный список оборудования (холодильник в полный рост с объемным морозильником, посудомоечная машина, масса шкафов, духовка...) дополнен подсветкой рабочей поверхности и дорогой отделкой, не выбивающейся из общего оформления салона.

В корме напротив камбуза — столовая, а центральную часть салона занимает лаунж-зона с диванами: по левому борту установлен диван с мобильным кофейным столиком, а по правому — еще один; из ниши за его спинкой «всплывает» LED-экран диагональю 49". По обе стороны — уместные при просмотре кино дополнения: встроенный бар, где хранятся бокалы, и еще одна мебельная секция, куда «упакованы» холодильник для напитков и льдогенератор.



●●● Пост управления с парой независимо регулируемых кресел отличается эргономичной приборной панелью и имеет отдельный выход на палубу

●●● Панорамное остекление по периметру в сочетании с невысокой мебелью делает салон F70 очень светлым





Камбуз в кормовой части салона можно объединить с барной стойкой в кокпите: достаточно поднять откидное окно



Столовая в салоне; обеденный стол, когда в нем нет необходимости, складывается в несколько раз



В диванах недостатка нет: еще один установлен на возвышении, прямо у лобового стекла, возле поста управления с парой независимо регулируемых кресел. Эти кресла в комплектации Allure обиты двумя контрастными видами кожи с красивой отстрочкой. Но все же главное здесь — безукоризненно эргономичная приборная панель. Вверху — два крупных экрана GPS/карплоттера и цветного радара, чуть ниже — длинный прямоугольник нового монитора MAN, куда выводятся параметры состояния двигателей. Прочие «мелочи»: органы управления транцевыми плитами, носовой и кормовой подрульками, VHF, монитор стабилизатора качки Seakeeper — располагаются на расстоянии вытянутой руки, а при необходимости можно быстро выскочить на палубу через дверь правого борта.

Princess F70 воплощает мечту любого владельца серийной яхты таких размеров о мастер-каюте с отдельным входом

КАЮТЫ

Казалось бы, сразу две лестницы на нижнюю палубу неизбежно займут изрядный объем. Сложно сказать, как это удалось проектировщикам, но наличие отдельного входа в мастер-каюту никак не сказалось ни на полезных объемах, ни на количестве (и качестве) самих кают общим числом четыре.

Спуск из салона в мастер-каюту «спрятан» между диваном у лобового стекла и лаунж-зоной и не бросается в глаза. Это не тесный «тоннель»: на повороте ступеней есть иллюминатор, а спустившись, попадаешь в небольшой холл, где встроенный в переборку шкаф содержит стиральную/сушильную машину. В самой каюте большие окна (с открывающейся секцией) в сочетании с высоким ровным потолком визуально добавляют немаленькому помещению еще объема.

Планировка вполне привычна: диван по левому борту, мебельная секция по правому, а в середине — большая кровать с красивым кожаным изголовьем; кожей также отделаны шкафы и другие элементы мебели. Из необычного — ванная комната (с гигантской душевой кабиной), расположенная не между каютой и моторным отсеком, а ближе к помещениям гостей, так что личное пространство владельца становится еще более приватным.

В гостевой зоне, куда ведет трап от поста управления, — VIP-каюта в носовой части корпуса с большим гардеробом, туалетным столиком и ванной комнатой, не сильно уступающей по площади той, что в мастер-апартаментах. Еще две идентичные каюты оборудованы отдельными спальными местами, которые, впрочем, могут сдвигаться. Единственное различие: одна из кают имеет собственный вход в санузел, который также используется в качестве дневного. Везде

36

УЗЛОВ

Такая скорость для крупной флайбриджной яхты кажется просто невероятной. Но факт есть факт!

•••

Носовая VIP-каюта с двухспальной кроватью и вместительным гардеробом



много пространства над головой и большие иллюминаторы с открывающимися секциями.

Каюта экипажа в корме тоже отличается высоким потолком и большой площадью. Кровати здесь приличных размеров и расположены параллельно, а не ярусом. А санузел с выделенным душем практически не уступает гостевым ванным комнатам. Неудивительно, что верфь допускает использование этого помещения как дополнительную каюту для гостей: вполне вероятно, что могут найтись владельцы, которые пожелают управлять Princess F70 самостоятельно, без помощи экипажа.

ОТКРЫТЫЕ ПРОСТРАНСТВА

Флайбридж площадью более 26 кв. м впечатляет уже только размерами, но он еще и удачно скомпонован. В центре — обеденная зона, напротив нее — барная стойка, укомплектованная барбекю, холодильником и льдогенератором. В корме — обширный лежак для любителей поваляться на солнце. А тем, кому приятнее тень хардтопа, отведен диван впереди, также трансформирующийся в лежак. Слева от него — пост управления; нижний пост находится на правом борту, и в зависимости от условий швартоваться удобно любым бортом.

Сильно сдвинутая в корму надстройка не только сглаживает линию профиля Princess F70, придавая ему изящество, но и обеспечивает простор на фордеке. Помещенный здесь большой лежак для загорания разделен на две секции, каждая из которых имеет поднимающееся изголовье и может превращаться в шезлонг. Ближе к лобовому стеклу — обращенный вперед диван внушительных размеров и кофейный столик. При желании над ним устанавливается тент-«капюшон».





Мастер-каюта занимает всю ширину корпуса



Ванная комната носовой VIP-каюты



В мебельной секции по правому борту мастер-каюты спрятан туалетный столик с зеркалом

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

Протестировать Princess F70 нам пока не удалось, но вот что можно сказать определенно. Первое — все яхты Princess обладают завидными мореходными качествами, и эта вряд ли станет исключением. Второе — на этой модели стоят два двигателя MAN V12 по 1400 л.с. с приводом на валы, мощнее тех, что обычно предлагаются для судов такого типа (1000–1200 л.с.). Поэтому, а также по причине относительно небольшого водоизмещения ожидаемая скорость составляет 34–36 узлов, что для столь крупной флайбриджной модели показатель не просто хороший, но прямо-таки отличный.

А вот моторный отсек мы осмотрели внимательно. Он состоит из двух частей, разделенных герметичной дверью; в первой — генератор и блоки части систем, во второй — сами двигатели.

Впечатлила изоляция: можно предположить, что в расчете на нее разработчики не побоялись поместить мастер-каюту непосредственно за переборкой моторного отсека, без дополнительного звукового демпфера. Окажетесь там — убедитесь сами. А также оцените чистую, эргономичную компоновку: именно это помещение, куда редко спускаются владельцы, — отличный показатель качества постройки. И если Чехов утверждал, что в человеке все должно быть прекрасно, то в отношении яхты уместно сказать: здесь все должно быть безукоризненно, особенно то, что в глаза не бросается. **MBY**



Большая купальная платформа, объемный кокпит и просторный флайбридж — на Princess F70 есть где отдыхать под открытым небом



SUNSEEKER MANHATTAN 52

Эта флайбриджная яхта — постоянный участник главных боат-шоу планеты последнего времени и самая продаваемая модель бренда. Попробуем понять причины столь шумного успеха.

Текст Петр Шестаков Фото Майк Джонс, Sunseeker International



Как показывают цифры, Sunseeker Manhattan 52 действительно стала самой коммерчески успешной моделью бренда: с момента ее появления в 2016 году по настоящее время продано более сотни корпусов. Manhattan 52 можно было видеть в экспозиции Sunseeker самых значимых яхтенных выставок: в Каннах, Форт-Лодердейле, Дубае, Генуе... Будет эта яхта и на boot Düsseldorf в январе. Впервые я увидел ее там же, а потом в Каннах. Рассказывая о своих впечатлениях, приведу результаты теста коллег из MBY UK, а также некоторые их меткие наблюдения.

СНАРУЖИ...

В павильоне на boot Düsseldorf 2018 лодка казалась огромной, высокой, а на воде в Каннах ее пропорции выглядели гораздо привычнее. Но ощущение внушительной конструкции и почти невероятного обилия стекла, которое хорошо вписано в общий архитектурный стиль, никуда не ушло. Помимо надстройки, корпус также имеет остекление приличной площади в форме скрученной ленты, которую мы уже

видели на Manhattan 66. Она тянется, захватывая мастер-каюту в средней части судна и VIP-каюту впереди, и благодаря этому фирменному штриху лодку мгновенно узнаешь в профиль.

Прежде чем зайти в кокпит с кормовой платформы, отметим несколько полезных устройств. Первое — подъемная панель на транце, которая включает душ с крупной лейкой и даже зеркало. Второе — откидная мягкая банка, откуда удобно наблюдать, как ваши дети резвятся в воде. Панель выше скрывает электрический гриль для приготовления мяса или рыбы. Назвать все это вместе с широкой кормовой платформой «пляжным мини-клубом» будет, конечно, преувеличением, но многие ли верфи предлагают такой набор?

Люк в транце ведет в неожиданно просторную и светлую каюту капитана с приличной койкой, стиральной машиной и отдельным гальюном/душем или... кладовую (на ваше усмотрение). Из соображений безопасности люк откидывается на нижних петлях: волна с кормы его не захлестнет, но во время дождя люк лучше держать закрытым.



Даже при такой длине Manhattan 52 верфь допускает некоторую кастомизацию, и не только в части выбора материалов отделки

В кокпите при U-образной динетте стоит тиковый стол с «крыльями»; когда он разложен, здесь легко рассядутся шестеро. Еще одна особенность, которая отличает Manhattan 52 от конкурентов, — окно кокпита/камбуза (левый борт); оно опускается электроприводом, и в этом его положении вместе с раскрытыми дверями салона образуется единое комфортабельное пространство. В качестве опции здесь могут быть смонтированы два высоких стула, которые развернуты либо к барной стойке, сформированной из задней части столешницы камбуза, либо в корму (к столу).

Как бы ни был удобен и приятен интерьер яхты, в солнечный день вы, скорее всего, предпочтете остаться на флайбридже или в зоне отдыха на фордеке. Флайбридж настолько хорош, насколько позволяют его размеры: есть где посидеть и полежать, ветбар. Верхний пост управления просто отличный! Два мягких кресла с регулировками можно сдвинуть ближе к штурвалу и рукояткам двигателей. Рулевая консоль стоит довольно далеко от ветрового стекла, освобождая пространство для лежака впереди. А зона на фордеке с лежаками-сиденьями и столом — приятное место для ужина при свечах — расширяет возможности релакса.

...И ВНУТРИ

Manhattan 52 ощущается гораздо объемнее, нежели обещает цифровой индекс. Разговоры о габаритной длине 56 футов имеют основание: вместо стационарной транцевой платформы предлагается опциональная на гидравлике, которая длиннее как раз на 4 фута. Интересно то, что лодку, похоже, заказывают только с такой. А вот ширина 16 футов — действительно больше, чем у некоторых 56-футовых моделей, и такое преимущество ощущаешь сразу, как только заходишь в светлый салон: мягкие диваны с обоих бортов; у дивана левого борта есть раскладной стол, из спинки второго выдвигается экран ТВ... Но вот интересное решение: кресла у поста управления откидываются к приборной панели, освобождая дополнительное пространство за ними.

Из кресел на посту управления открывается превосходный вид по курсу, а вот обзор в корму слегка затенен из-за обстройки салона и относительно высокой посадки по отношению к уровню кокпита. Приборная панель красивая и логичная; на ней помещаются мониторы 8", которые выглядят и ощущаются не слишком большими на такой лодке. Впрочем, опционально можно установить два монитора 12". Белая цветовая схема с контрастной отдел-

кой из орехового дерева эффектно подчеркивает эстетику интерьера, хотя верфь предлагает и черный американский орех. А изящные светодиодные полосы и точечные потолочные светильники обеспечат вечерний уют.

Благодаря камбузу на главной палубе на борту есть место для трех больших кают. Такая компоновка с двумя гальюнами является общепринятой для большинства яхт этого класса. Мастер-люкс на миделе выглядит достойно: большие окна, зеркала, дающие зрительный эффект расширения пространства, уютная динетта на левом борту — привлекательное место для завтрака с видом на море. Высота здесь почти такая же, как в салоне: рослый человек может обойти кровать, не сгибаясь и не втягивая голову в плечи.

Приличных размеров гальюн с двумя дверями (он же — дневной) примыкает к VIP-каюте с верхним люком (он добавляет дневного света в помещение). Единственное, чего ей не хватает, так это механизма разделения надвое спального места: острые носовые обводы не дают достаточной для этого ширины. Третья каюта с окном и зеркальной дверью гардероба — нормальное помещение с двумя койками длиной 1,84 м в один уровень вместо ярусного их расположения.

ТЕСТ

На тестовой лодке стояли два дизельных Volvo Penta D11 по 725 л.с. с приводом на валы и V-образными редукторами. С рукоятками в упоре яхта довольно быстро достигала скорости 32 узла. Разгон плавный: на спокойной воде почти без волны Manhattan 52, мягко ускоряясь, выходила на глиссирование при скорости 15 узлов без транцевых плит (корпус с умеренной килеватостью 16° на транце). На ходу она ощущается устойчивой и безопасной, какой и должна быть хорошо сбалансированная лодка с валами при оптимальном сочетании мощности, обводов, веса и положения центра тяжести. Обратите внимание, сколь незначительно меняется дальность плавания в диапазоне от 13 узлов до максимума (см. таблицу).

Сегодня 50-футовые лодки с флайбриджем и валами не столь популярны, как модели с днищевыми колонками, и за штурвалом, по словам испытателей, ощущалась некая ностальгия, вызванная и звучанием выхлопа в транец (в отличие от подводного), и реакцией яхты на перекладку штурвала при маневрировании, особенно на малых ходах. Нет, проблем с управлением не возникало: на полном ходу лодка чутко реагирует на перекладку

Длина	16,00/17,21 м
Ширина	4,87 м
Осадка	1,26 м
Водоизмещение	27 т
Запас топлива	2200 л
Запас воды	600 л
Мощность	2 × 725 л.с.
Генераторы	11 или 17,5 кВт





КИРИЛЛ ШАБАЛОВ,
управляющий
партнер
Sunseeker
Russia:

Sunseeker Manhattan 52 – не просто бестселлер от верфи, входящей в число мировых лидеров. Это уникальный проект, не имеющий аналогов в этом размере и вобравший в себя все самое лучшее и современное.



● ● ●
Камбузный блок. Удобные ящики с гнездами для тарелок, чашек и бокалов оставляют впечатление хорошо выполненной работы

● ● ●
Носовая VIP-каюта. Здесь, как и в других помещениях яхты, можно свободно стоять в полный рост



● ● ●
Интерьер салона. Многие практические технические решения на этой лодке – отличные примеры творческого мышления, реализованные с пониманием ее назначения

● ● ●
Мастер-каюта на миделе. Manhattan 52 разработан так, чтобы максимально увеличить пространство и уровень комфорта в обитаемых помещениях яхты



штурвала, меняя курс и при этом не теряя плотного контакта с водой. Управлять особенно приятно с флайбриджа: по сравнению с комфортным спокойствием на нижнем посту, высокое расположение с отличным обзором дает особенный драйв, и крен здесь ощущается острее. Против ожиданий, встречный ветер не тревожит: ветрозащитный козырек работает отменно.

Manhattan 52 доступен и с популярным сейчас IPS-приводом. Зная, что цифровой индекс пропульсивных систем Volvo Penta IPS означает, что по эффективности, например, установка IPS950 при мощности 725 л.с. будет соответствовать двигателям 950 л.с. с валами, можно ожидать некоторого увеличения максимальной скорости. Помимо снижения сопротивления корпуса и расхода топлива, свою роль сыграет и разница в векторах тяги наклонных валов по сравнению с горизонтально ориентированными у днищевых колонок с винтами-тандем. Поэтому с IPS950 можно рассчитывать на увеличение скорости на 2–3 узла.

Есть опция джойстика для обеих версий, хотя управление колонками более эффективно, нежели сложная система, интегрирующая двигатели, редукторы, рули и подрульки. Sunseeker также применила собственную систему джойстика для управления транцевыми плитами. Идея неплохая, но без индикатора положения плит она не выглядит интуитивно понятной по сравнению с привычными клавишами.

УСПЕХ

Нет универсального критерия, который позволил бы заранее оценить интегральное качество лодки и спрогнозировать ее рыночный успех. Вместо этого Sunseeker располагает немалым опытом и пониманием чаяний большинства заказчиков: они хотят иметь комфортное обитаемое пространство, приличную скорость, возможность безопасно ходить на волне. В нынешней ситуации, когда верфям приходится бороться за кошелек покупателя, репутации компании и всего-то неплохой модели «без изъяма» совершенно недостаточно для рыночного успеха. Особенно в столь популярном сегменте, как моторные яхты с флайбриджем длиной 50–60 футов: всем солидным европейским верфям есть что предложить.

Sunseeker предпринял серьезные усилия для создания Manhattan 52 — классного среднеразмерного круизера с рядом интересных дополнительных функций и возможностей — и преуспел: уже не первый год модель остается на пике спроса и, похоже, останется в производстве до очередного технического прорыва индустрии в светлое будущее. Во всяком случае, как сообщают дилеры, заказы верфь принимает только на 2020 год.

А в 2017 году Sunseeker Manhattan 52 получил приз Motor Boat Awards в категории флайбридных яхт до 55 футов. Судьи, комментируя решение, отметили, что в этой номинации, где немало интересных лодок, эта выделяется впечатляющим интерьером, щегольским внешним видом, высокой скоростью и изобретательным дизайном, который делает жизнь более приятной для всех, кто окажется на борту. **MBY**



Панель с душем и зеркалом. «Пляж» в корме с обилием интересных устройств рассчитан вовсе не на создание впечатлений: это практичное пространство, где человек находится в близком контакте с водой



Откидной блок гриля. Помимо этого, в корме предусмотрен телескопический трап-сходня (опция)



Джек Хейнс пристальный взгляд



СКЛАДНЫЕ КРЕСЛА

Их не придется разворачивать, чтобы создать единое комфортное пространство для общения у дивана правого борта: кресла складываются электроприводом.



ОКНО В КОКПИТ

Окно, отделяющее камбуз от кокпита, опускается, а фрагмент столешницы откидывается на петлях, увеличивая площадь столешницы барной стойки.



МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Здесь помещаются двигатели и системы приводов IPS либо промежуточные валы и угловой редуктор (модификация с валами). В любом варианте пространства достаточно для установки генератора и стабилизатора качки Seakeeper (опция).



Применение системы IPS или угловых редукторов освобождает полезное пространство перед и за моторным отсеком

Этот санузел на самом деле больше другого, поскольку рассчитан на обитателей двух кают

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta D11 (725 л.с.) при 2600 об/мин, 6 цилиндров, 10,8 л, дизель, гребные валы

РЕЖИМЫ	ECO					FAST		MAX
Обороты	1000	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600
Скорость	8,5	11,1	13,1	16,7	20,6	24,1	28,9	32,1
Расход	25	68	97	124	154	186	210	250
Миль/л	0,34	0,16	0,14	0,13	0,13	0,13	0,14	0,13
Запас хода	673	325	267	267	265	256	272	254
Уровень шума	73	77	79	80	81	84	84	85

Скорость в узлах, расстояние в милях, расход в л/ч, уровень шума (салон) в дБ(А), запас хода из расчета **10%** резерва. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: **46%** топлива, **100%** воды, **5** человек на борту, спасательный плот, запасов и тендера нет. Температура воздуха **+21 °C**, ветер **1** балл, волны нет.



Досье Prestige 590

Длина
16,44 м

Ширина
4,84 м

Осадка
1,35 м

Водоизмещение
275 т

Запас топлива
2200 л

Запас воды
760 л

Двигатели
2 × Cummins 8.3/Zeus
(2 × 600 л.с.)

Категория RCD
«В» (12 чел.) / «С» (14 чел.)

PRESTIGE 590

Четко следуя избранной стратегии, Prestige Yachts с завидной регулярностью поставляет на рынок новые интересные модели.

Текст Алексей Максимов Фото Жан-Жак Бернье



Эта яхта привлекла меня не только тем, что многие яхтенные издания, в том числе MBY UK, включили ее в топ-10 — список лодок, которые непременно надо посмотреть в Каннах. Я остановился рядом, зачарованный зеркальным остеклением ее надстройки. Смотрю и люблю: не лодка — песня. А потом решительно попросился на борт.

ГЛЯЖУСЬ В ТЕБЯ, КАК В ЗЕРКАЛО...

Когда смотришь новую лодку, важно обращать внимание не столько на знакомые решения — их можно упомянуть вскользь, сколько на интересные неожиданности, пусть и невеликие: именно они выделяют судно из когорты похожих и даже могут перевести его в «высшую лигу».

Так вот, о зеркальном остеклении надстройки. Его можно встретить и у других европейских верфей, но, видимо, все дело в качестве этого «зеркала», форме стекол и общей геометрии корпуса с надстройкой. Гармоничное сочетание всех этих ключевых элементов дизайна, базовых линий и поверхностей, предложенное давно сотрудничающей с Prestige Yachts студией Garroni Design, и создает взрывной эффект, заставляющий людей остановиться. Особенно классно «зеркало» смотрится в кокпите.

Такую большую транцевую платформу на гидравлике, где удобно держать аквабайк или тендер, можно увидеть еще у кого-то, но меня удивил трап из кокпита на платформу, который автоматически «всплывает» в ее нижнем положении. Весьма удачно.

Дальше — кокпит. У Prestige 590 там стоит совершенно особенный диван. Он трансформируется в огромный по площади «солярий», а когда хочется присесть к раскладному тиковому столу, например, во время трапезы, из лежака выдвигаются откидные спинки. Под боковой подушкой дивана скрыт люк входа в каюту шкипера; если наемный шкипер не нужен, вместо нее предлагается большой гараж для тендера (частично над моторным отсеком). Такая вариативность хотя и несколько затруднит обслуживание двигателей и систем, выглядит привлекательной: платформа остается свободной. А еще в кокпите есть дополнительный (третий) пост для управления яхтой при швартовке.

Зона отдыха на фордеке (по площади она не меньше, чем у Prestige 680) удобна и для принятия солнечных ванн, и для ланча за столиком с телескопической опорой. Для пущего комфорта весь этот плацдарм можно быстро накрыть тентом на карбоновых стойках.



На флайбридже, хотя его оформление выглядит традиционным, помимо габаритов, стоит обратить внимание на диванную зону в корме, большой ветбар (или маленькую кухню?) с грилем, холодильником и мойкой, перекидную спинку динетты (правый борт), подголовники лежака-«солярия» и, конечно, полноценный пост управления на левом борту. Все как надо!

А Я ЛЯГУ-ПРИЛЯГУ...

Но прежде посмотрим в салоне. При раскрытых дверях в кокпит два пространства объединяются (знакомый прием), только здесь «портал перехода» изнутри наружу выглядит как-то больше. Сияющий стеклом и сталью камбуз оборудован отлично, есть барная стойка, обращенная в салон и в кокпит... А вот и сюрприз: рабочая поверхность из Laminap — красивого и нового для меня вида керамогранита.

Некоторые верфи хвастают полом салона в одном уровне. Prestige Yachts не боится ступеней, если они оправданы. Одна вырастает на границе камбуза и диванной зоны, включающей «обычный» диван на левом борту и «необычный» — на правом. Вот это второй диван, а точнее — два, на которых можно и посидеть, и полежать. Между ними расположена сдвижная дверь на борт, и эта зона еще чуть приподнята над пайолом.

Рулевую консоль Prestige 590 — логичную, красиво отделанную и эргономичную — сопровождает широкое двойное сиденье, обзор отсюда просто отличный, практически круговой. О некоторых приборах и органах управления я скажу дальше.

В целом салон с огромными окнами, с легким современным декором выглядит классно и уютно. Диваны явно мягкие (посидеть не дали), острые кромки повсюду завалены, отделочные материалы приятные, потолочное освещение — светодиодные ленты...

А теперь — по каютам! Мастер-апартаменты в средней части судна с отдельным входом по трапу из салона — функционально правильное и модное решение — высокое и светлое помещение, с большой кроватью, вместительной гардеробной и шикарным галлюном с отдельным душем. VIP-каюта в носу, также высокая и светлая, получила кровать с механизмом «ножницы», что жутко нравится клиентам из-за океана. Здесь тоже есть гардеробная, взамен которой можно заказать галлюн с душем, и тогда каждая каюта, включая двухместную гостевую по левому борту, будет полностью формата en-suite.

НАМ РАЗУМ ДАЛ...

Отдельно надо сказать о системах, судовых, навигационных, бытовых и развлекательных, которые предлагаются на Prestige 590; большинство их входит в базовую комплектацию. Многие уже давно перешли в категорию обязательных: носовое подруливающее устройство, якорная лебедка в носу и швартовные — в кокпите по бортам, навигационная электроника, гидравлическая транцевая платформа (опция). Отметим также систему кондиционирования, стабилизатор качки Seeker, централь-





• • •
 Вариант отделки интерьера салона: венге, выбеленный дуб (пол), кожа Devon Pearl (обивка), ковры Vogue

30
УЗЛОВ

Такова расчетная скорость Prestige 590 с дизелями Cummins 8.3 и колонками Zeus. На крейсерской скорости 22–25 узлов запас хода превысит 250 миль

• • •
 В мастер-каюте на левом борту стоят два кресла с кофейным столиком; он снабжен открывающейся столешницей и может также служить макияжным



• • •
 Премиальная зеркальность остекления Prestige 590 особенно эффектно выглядит в кокпите

• • •
 Открывающийся скайлайт в подволоке добавляет носовой каюте света и воздуха, а зеркала – объема. Под трапом, ведущим в каюту, спрятана стиральная/сушильная машина

PRESTIGE 590



С просторного и хорошо организованного флайбриджа акватория просматривается на все 360°



Защищенный сверху свесом флайбриджа кокпит — привлекательная зона для отдыха и общения (особенно при раскрытых дверях в кокпит)



Следуя избранной стратегии, Prestige Yachts с завидной регулярностью поставляет на рынок новые модели

Фордек. На яхте умело реализована рациональная компоновка открытого пространства для удобства нахождения и перемещения на борту

ПЛАВНЫЕ ЛИНИИ

корпуса и надстройки ловко маскируют размеры лодки, не нарушая ее удачных пропорций

РЕЛИНГ

от носа до кормы нужен для безопасности, в первую очередь на ходу, а особенная форма остекления корпуса — безошибочный идентификатор бренда

ВЕРСИЯ ЯХТЫ

с каютой шкипера в корме выделяется крупным зеркальным окном во всю ширину транца

ную вакуумную систему (пылесос) и джойстик Cummins/Zeus. Он управляет оборотами двигателя, поворотом колонок и встроенными транцевыми плитами, а также сопряжен с системой динамического позиционирования Skyhook и авторулевым.

Однако наибольший интерес вызывает Ship Control — система мониторинга и управления через сенсорный многофункциональный дисплей основными электронными системами на борту: навигацией, освещением, кондиционерами, Hi-Fi-аудиосистемой, электропитанием (АС), трюмными помпами и пр. Интерфейс подключается к планшетам, одному или нескольким, и тогда активно участвовать в управлении лодкой может не только капитан.

МЫ ПОЕДЕМ, МЫ ПОМЧИМСЯ...

Весной я тестировал две другие новые модели этой верфи: Prestige 520 и Prestige 630. Хотя формально они относятся к разным линейкам (первая — к Flybridge Line, вторая — к Yachts), яхты имели определенное сходство в архитектуре и компоновке. К тому же на обеих стояли дизельные моторные установки Volvo Penta с днищевыми колонками: на Prestige 520 — IPS600, на Prestige 630 — IPS900. Логично было бы на Prestige 590 увидеть IPS800 с двигателями D8-600 или D11-625, а нет: проект предусматривает два дизеля Cummins QSC 8.3 по 600 л.с. с колонками Zeus.

Чем обусловлено такое решение, доподлинно неизвестно, но можно предположить, что на выбор в пользу Cummins повлияли меньшая длина (моторный отсек более компактный), расход топлива (на максимуме у Cummins QSC 8.3 он ниже на 12–15%) и объем цилиндров 8,3 л против 7,7 л (чем выше объем при равной мощности, тем выше ресурс). Еще надо вспомнить, что на прежней модели Prestige 560 стояла такая же моторная установка, так что решение это наверняка тщательно выверено.

По данным верфи (на тесты нас пока не приглашали), максимальная скорость должна быть около 30 узлов, а комфортная крейсерская — 23–25 узлов с дальностью плавания более 250 миль. Для справки: на тестах Prestige 630 (водоизмещение 33,8 т) показал 29 узлов, а Prestige 520 (22,4 т) — 22 узла.

Корпус прежнего Prestige 560 был разработан специально для приводов Zeus, и в корме присутствовала гидролыжа, которая способствовала ускорению выхода на глиссирование. В итоге лодка хорошо ускорялась при разгоне без чрезмерного дифферента, благодаря днищевым колонкам крутые виражи не ощущались опасными, а мощная скула с продольными реданами обеспечивала высокую динамическую остойчивость. Полагаю, Prestige 590 на тестах проявит себя столь же достойно.

А НАПОСЛЕДОК Я СКАЖУ...

Prestige Yachts с ее последними разработками флайбриджных моделей находится в тренде — в отношении дизайна, компоновки внутреннего пространства, организованного с учетом формы, функции, комфорта, а также оригинальных технических решений. Prestige 590 все это наглядно демонстрирует.

Уже после Канн и успеха лодки на яхтенном шоу в Форт-Лодердейле пришло сообщение с выставки METS о награждении премией Boat Builder Awards компаний Prestige Yachts и Lewmar за то самое зеркальное остекление, которое меня так впечатлило. Поздравляем с заслуженной и весомой наградой! **МВУ**



ABSOLUTE NAVETTA 48

Верфь Absolute успешно расширяет свою траулерную линейку Navetta, и новая 48-футовая модель стала, пожалуй, ее лучшим представителем.

Текст Джек Хейнс Фото Альберто Кокки

Ответ на вопрос, почему на представленной прошлым летом Navetta 48 так много полезного пространства, будет неожиданным. Это возможно оттого, что яхту приходится располагать в Пьяченце, небольшом городке провинции Эмилия-Романья (около 150 км на северо-восток от Генуи), и каждую готовую яхту необходимо транспортировать к морю по шоссе на двух трейлерах. Как только лодка проходит полную проверку качества в тестовом бассейне, ее разделяют на корпус и палубу с надстройкой и везут их в Варацце.

Подобная необходимость вынудила верфь придумать новую производственную технологию Integrated Structural System (мы уже рассказывали о ней подробно), и в качестве «побочного эффекта» яхты Absolute получают дополнительный простор на нижней палубе. Интересно, что чем меньше лодка, тем более заметны у нее высокие потолки и широкие дверные проемы с хитро встроенными в переборки сдвижными дверями. Такие двери, кстати, сложно интегрировать в конструкцию при традиционной технологии постройки, поэтому у других производителей они почти не встречаются.

Чтобы по достоинству оценить использование пространства, стоит просто заглянуть в носовую мастер-каюту Navetta 48. В центре исключительно светлого и просторного помещения под углом к диаметральной плоскости судна размещена широкая кровать без всякого подиума. Под ней лишь ровный пол, а над головой — привычный потолок без нависающих выступов. Побывав в такой каюте, можно всерьез поставить под сомнение утверждение, будто в современных моторных круизерах апартаменты владельца непременно должны располагаться на миделе. Кстати, еще один большой плюс носовой каюты Navetta 48 в том, что на стоянке в марине ее панорамные окна не будут смотреть в окна соседних яхт.

Не менее впечатляющими получились и другие каюты, в особенности VIP с ее огромной двуспальной кроватью, вокруг которой можно свободно двигаться. И хотя тут есть некоторое количество выступов на потолке и внизу, геометрия их такова, что ступени везде скомпенсированы возрастающей высотой потолка и нет нужды пригибаться, даже если вы выше среднего роста. Санузел пассажирам VIP и соседней двухместной каюты с раздельными койками придется использовать по очереди (зато он достаточно просторный), но это неудобство





частично сглаживает неожиданно вместительный гардероб.

На какой бы палубе Navetta 48 вы ни находились, везде хорошо чувствуется добротно спроектированная и качественно выполненная прочная конструкция: под ногами ничего не скрипит и не прогибается, а стеновые панели не издают неожиданных звуков. Естественного света на борту яхты не меньше, чем места: салон буквально купается в нем благодаря «стенам» из стеклянных панелей с минимумом средников и такому же широченному вертикальному лобовому стеклу.

Функционально салон яхты разделен на две части: ближе к посту управления находится динетта, а рядом с кокпитом — камбуз. Планировка для Navetta привычная, и тут эти зоны разделены несколькими низкими ступенями, которые не доставляют проблем и сопровождаются художественно встроенным в столешницу камбуза поручнем. Мне очень понравилось, как дизайнеры разместили шкафчики для чашек и блюдца с мягко работающими крышками, используя пространство за столешницей, а также разработанные на заказ выдвижные ящики для посуды, интегрированные в диван напротив. С ними вам не придется мучиться, поднимая подушки и крышку рундуков.

Не менее практичен и главный пост управления. Разрабатывая консоль, дизайнеры вдохновлялись приборными панелями автомобилей Audi, о чем можно догадаться по удобно расположенным органам управления, солидному штурвалу с отличным хватом и «породистым» щелчкам, которые издают при открывании дефлекторы вентиляции. Управлять судном на таком посту удобно как сидя, так и стоя, а сравнительно широкая и высокая бортовая дверь точно порадует привыкших к этому капитанов.

Флайбридж Navetta 48 имеет почти идеальную прямоугольную форму, и размещенные по его периметру лежаки и диваны прерываются лишь ветбаром и люком на нижнюю палубу. В качестве опции верфь предлагает хардтоп, который, кстати, заказывает большин-

ство покупателей. Он совершенно не портит эстетику яхты и просто необходим там, где днем сильно припекает.

Вести яхту с верхнего, расположенного по центру, поста управления еще приятнее, особенно когда пассажиры беспечно млеют вокруг, а ты покачиваешься в роскошном кресле с амортизаторами. Последнее — совсем недорогая опция, которая превращает движение по волнам в полет на ковче-самолете.

Учитывая приверженность Absolute к днищевым колонкам, неудивительно, что верфь не предлагает никакие другие приводы, кроме Volvo Penta IPS600. Однако они настолько хорошо работают на этом корпусе, что чего-то большего и желать не стоит. Если бы речь шла о привычной флайбриджной яхте, то максимальная скорость чуть более 27 узлов могла бы показаться недостаточной, но Navetta — это Navetta, и создавали ее с расчетом на длительные путешествия в размеренном темпе.

Яхта прекрасно идет в крейсерском режиме на 20 узлах, потребляя при этом порядка 130 л топлива в час. Navetta 48 не предназначена для выписывания виражей; конструкторы позаботились о том, чтобы ее динамика была мягкой, безопасной, но при этом у рулевого сохранялась связь с лодкой. Яхта живо реагирует на перекладку штурвала и легко, без экстремального крена входит в повороты. Эргономика постов управления здесь настолько хороша, что даже накатавшись вволю, все равно не хочется поручать яхту авторулевому. Кстати, при том, что судно получилось сравнительно высоким, это не сказывается на его маневренности на низких скоростях: двигаться в марине, управляя джойстиком, одно удовольствие.

Оставляя за рамками вкусовые споры относительно экстерьера Navetta 48, могу сказать, что эта модель вобрала в себя самое лучшее, что придумали для этой линейки. Если честно, до сих пор мне ни разу не доводилось тестировать первую яхту в серии, которая была бы настолько удачно спроектирована и крепко скроена. Получается, чем дальше верфь расположена от большой воды, тем лучше она строит лодки?! MBY



Досье Absolute Navetta 48

Длина
14,93 м

Ширина
4,65 м

Осадка
1,25 м

Водоизмещение
23,5 т (полное)

Запас топлива
1800 л

Запас воды
530 л

Категория RCD
«В» (14 чел.)

Дизайн
Absolute Yachts



Там, где другие производители оставляют голый стеклопластик, Absolute добавляет красивые тиковые вставки

Несмотря на дверь в каюту капитана, по левому борту все же остается проход в кокпит



Верфь широко использует интегрированные сдвижные двери, которые очень удобны и экономят место

Доступ в грамотно спланированный моторный отсек осуществляется через люк в кокпите



● ● ●
В отделке салона использована качественная древесина дуба и ореха

● ● ●
VIP-апартаменты на миделе с легкостью сойдут за мастер-каюту

● ● ●
Камбуз органично вписывается в интерьер салона и весьма функционален

● ● ●
Носовая каюта владельца выполнена в одном уровне, и это одна из важных особенностей яхты

● ● ●
Стиральная машина установлена в каюте капитана в корме, чтобы ее шум не мешал гостям

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛИ 2 × Volvo Penta IPS600, 435 л.с. при 3600 об/мин, 6 цилиндров, объем 5,5 л, дизель

РЕЖИМЫ		ECO				FAST	MAX	
Об/мин	1500	2000	2500	2700	2900	3100	3300	3500
Скорость	7,2	9,3	11,9	14,2	16,0	19,2	23,4	27,2
Расход	20,0	42,1	77,0	93,0	109,0	127,0	134,0	170,0
Л/милю	2,78	4,53	6,47	6,55	6,81	6,61	5,73	6,25
Запас хода	518	318	223	220	211	218	251	230
Уровень шума	59	62	65	67	66	68	71	72

Скорость в узлах, расстояние в милях, уровень шума в дБ(А), запас хода исходя из **20%** резерва. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: **78%** топлива, воды нет, **5** человек на борту. Температура воздуха **+21 °C**, слабый ветер, волны нет.





BR

Автомобильное тюнинг-ателье Brabus (Германия) известно тем, во что оно превращает Mercedes.

BRABUS SHADOW 800

Но что получится, когда там возьмутся за Ахорат 37? Чтобы узнать ответ, отправимся на Майорку.

Текст Джек Хейнс Фото Хенрик Льюнгквист

US

На извилистой дороге, ведущей через регион Сан-Агусти на Майорке, слышен громовой рокот. Небо ясное, и звук этот другой природы: глубокий, гневный, звучащий так, будто сам Зевс трясет мешком с молотами. Этот гром исторгают выхлопные трубы Mercedes-Benz Brabus G Class, который на подъезде к автостоянке в порту Каланова останавливается передо мной. Вентиляторы жужжат, пытаюсь бороться с дневной жарой и охладить рычащий V8 объемом 5,9 л. Причина присутствия автомобиля и испорченной сиесты — наше желание увидеть его рядом с водным аналогом, Brabus Shadow 800 от Ахораг.

О сотрудничестве двух компаний, Brabus и Ахораг, было официально объявлено в 2018 году на boot Düsseldorf, где впервые представили лодку с корпусом и компоновкой Ахораг 37. Критики могут спорить, доказывая, что это просто единичный Ахораг с причудливой окраской, эмблемой Brabus и завышенной ценой, однако здесь нечто большее. Начальная серия ограничена всего 20 лодками, но уже возводят производственные мощности, где станут выпускать исключительно эти лодки Brabus.

Корпус и компоновка могут быть такими же, как у Ахораг, но цикл строительства Brabus втрое больше, и 15% стоимости в € 439 тыс. — это плата за глянец корпуса. Фактическая спецификация, помимо хардтопа на стойках, включает такие опции, как ветбар, элементы из углепластика, а также апгрейд навигационного и звукового оборудования. В стандартной комплектации вы получаете, помимо прочего, Т-образный хардтоп с открывающимся люком, полный комплект высококачественной электроники Garmin, включая синхронизированные часы Garmin Quatix 5 с логотипом Brabus, и пару подвесных Mercury Racing 400R Verado с джойстиком.

Но эту потрясающую лодку нужно видеть! Разумеется, у ее создателей был гандикап в виде Ахораг 37 — тоже классной лодки. Темно-серый корпус отлично контрастирует с ярко-красной обивкой, а зауженный отвесный форштевень придает судну грозный вид, усиленный спаркой из 400-сильных подвесников с логотипом Brabus, красующихся на транце. Логотипы, размещенные повсюду: на креслах, алюминиевых потопчинах, штурвале, — ежесекундно напоминают, что вы на борту творения Brabus. Особенно в каюте, которую украшают простроченная кожаная обивка и толстый ковер на полу.

На нашей тестовой лодке было обилие элементов из углепластика, преимущественно в зоне поста управления. Карбон выглядит отменно и добавляет превосходный, эффектный штрих приборной панели, которая, к счастью, не загромождена благодаря интерфейсу навигационной системы Glass

Bridge и аккуратной линии кнопок управления важными устройствами.

Дизайн штурвала, на котором размещены кнопки управления носовой подрулькой, транцевыми плитами, аудиосистемой и др., также заслуживает уважения. Удивительно, что столь простую идею взяли на вооружение лишь немногие верфи. Помимо того, что приборная панель разгружается, кнопки основных функций оказываются прямо под большим пальцем руки. Штурвал расположен в диаметральной плоскости, а слева и справа от кресла рулевого, также в креслах с регулировками, сидят гости... Или свободно стоят под надежной защитой высоколобового стекла.

Звук двух Mercury Verado по 400 л.с. не так впечатляет, как убийственный рокот сухопутного Brabus. Рукоятки двигателей вперед — и лодка начала движение. Она настолько легко набирает сперва 30 узлов, а потом и все 50, что дух захватывает. Это в теплой воде; при других условиях, возможно, стоит попробовать подобрать другие винты, что не так уж и сложно. Двигатели хотя и звучат приглушенно, работают отменно, выдавая достаточно контролируемой мощности, которая вжимает вас в кресло в течение всего периода разгона.

Поведение Brabus Shadow 800 на воде впечатляет не меньше скорости, и мне даже показалось, что лодка в состоянии ходить на скорости 40 узлов где угодно — корпус и двигатели подходят друг другу более чем.

Почти черный с красным корпус и мощные подвесники с логотипом Brabus придают судну грозный вид

Корпус Ахораг 37 с двумя поперечными реданами — это просто чудо; Brabus заполучил его и добавил мощности, которая пошла на пользу. Развесовка замечательная, а тот факт, что лодка уверенно, устойчиво и плавно перескакивает с волны на волну, нельзя не отметить. Вы можете поддерживать личную скорость в условиях волнения, и корпус выдержит такое испытание без всяких «жалоб».

Так же уверенно Brabus справляется с крутыми поворотами: узкий реданированный корпус ведет себя безупречно. Известно, что большие лодки с подвесниками на таких виражах по разным причинам могут терять упор, но с Shadow 800 ничего подобного не происходит.

В таких местах, как Майорка, где прыжки по волнам в заливе — вид спорта, а послеобеденная волна может сделать ход вообще жестким, способность Brabus пробивать волну на скорости делает эту лодку идеаль-





Официальное представление нового бренда Brabus Marine состоялось в Каннах, но еще после boot Düsseldorf 2018 в течение двух недель были проданы почти все катера стартовой серии. И теперь перед Brabus Marine стоит задача как можно скорее войти в число культовых брендов яхтенной индустрии, положив начало новому сегменту.

КОНСТАНТИН БУШМАНН,
генеральный директор Brabus Marine:

Brabus была основана в 1977 году моим отцом Бодо Бушманном, и с тех пор мы работаем с известными автомобильными брендами, делая автомобили красивее и быстрее. Как показала Brabus Shadow 800, то же самое можно делать и с лодками. Ахораг и Brabus очень хорошо сочетаются, и наше сотрудничество началось с того, что мы купили катер и, конечно же, не смогли удержаться от его кастомизации. Так возник прототип Brabus Shadow 800.

ЯН-ЭРИК ВИТАЛА,
один из основателей Ахораг и Brabus Marine:

Модели Ахораг уже сами по себе являются премиальным продуктом, а сотрудничество с Brabus позволит предложить нечто большее особо требовательным клиентам. Мы планируем совместно проектировать новые катера и делать два разных продукта на одной платформе. Все последующие модели Brabus Marine вберут в себя морское и автомобильное наследие; их запуск будет происходить в нешаблонной для яхтенной индустрии форме, и мы расширим возможности их индивидуализации. Все эти катера выйдут ограниченной серией и станут предметами коллекционирования.



●●●
Уникальный хардтоп с люком в крыше изготовлен специально для Brabus Shadow

●●●
Стильно отделанная каюта на лодке такой длины не выглядит и не ощущается тесной



●●●
Ветбар, обустроенный за вторым рядом сидений, насыщен кухонным оборудованием до предела

●●●
Морской туалет скрыт под L-образным диваном на правом борту





● ● ●
Кнопки на штурвале, как это практикуется в автомобильной индустрии, заметно разгружают приборную панель



● ● ●
Надпись «Brabus» на моторах Mercury уже издали дает понять «классовую» принадлежность этой лодки





Ход по волне впечатляет не меньше скорости: кажется, что лодка может развивать 40 узлов где угодно

● ● ●
Brabus Shadow 800 неспешно и с достоинством проходит мимо своего сухопутного «родственника»

● ● ●
Отделка, включая рулевую консоль, выглядит много богаче, нежели на стандартном Ахорат

ным инструментом для работы. Не повредит и то, что куда бы вы ни отправились, ее заметят, даже если там окажется немало экзотики на воде.

Ходкость и управляемость отличные, но отметим еще очень практичную и полезную компоновку, унаследованную от Ахорат 37. Центральная зона сидений комфортабельна и достаточно велика, чтобы накрыть здесь ланч на семерых. А изготовленный по заказу Brabus хардтоп позволит вам «переключить» солнце на тень (и наоборот) за секунды. Три кресла у рулевой консоли разворачиваются к складному столу, но одна из самых приятных особенностей компоновки состоит в том, что все семь сидений позволяют гостям на ходу быть под защитой и в комфорте. Те, кто интересуется тендерами для суперяхты, особенно оценят это.

Конечно, есть соблазн получить лодку со всем функционалом Brabus и близкими мореходными качествами существенно дешевле, попросту купив Ахорат 37. Но есть в Shadow 800 нечто особенное, оправдывающее дополнительные затраты. Вполне вероятно, будет немало таких, кто захочет, чтобы их лодка соответствовала их же автомобилю Brabus. И, наверное, найдется столько же желающих купить лодку за ее внешний вид, а ведь она способна лихо рассекать волну, в отличие от многих моделей такой длины и мощности. Пусть она не рычит так, как автомобиль G Class, красующийся на берегу, но Shadow 800 носит символы-регалии Brabus с не меньшим основанием и достоинством. **MBV**



Досье Brabus Shadow 800

Длина 11,20 м	Запас топлива 730 л	Крейсерская скорость 20–40 узлов
Ширина 3,30 м	Подвесные моторы 2 × Mercury Verado 400R (400 л.с.)	Спальные места 2 + 2 (кормовая каюта)
Осадка 0,85 м	Максимальная скорость 50 узлов	Категория RCD «B» (10 чел.)
Водоизмещение 3,6 т (без ПМ)		



Носовая каюта, предназначенная для двоих, не тесная и хорошо оборудована

Проект предусматривает кормовую каюту под лежак для загорания



BEST OF FUN!

С 29 ноября по 2 декабря в Берлине прошла крупная региональная яхтенная выставка Boot & Fun, где наградили победителей Best of Boats Award 2018.

Текст **Антон Черкасов-Нисман** Фото **Boot & Fun Berlin**

Мы приезжаем на Boot & Fun Berlin вручать награды BOB Award в составе международного жюри уже пятый год и видим, что выставка неуклонно растет и становится более качественной, а некоторые компании выступают здесь с такими же стендами, как в Дюссельдорфе. В экспозиции появляются новые дорогие бренды вроде Cranchi и Fjord, что отражает происходящие в регионе изменения.

Предыдущий мэр говорил: «Берлин — город бедный, но привлекательный». А теперь город стал богаче и по-прежнему притягивает людей. В столицу Германии ежегодно приезжает порядка 15 тысяч человек, среди которых много обеспеченной, зарабатывающей в Интернете молодежи. Регион растет, растет и рынок, а за ним подтягивается выставка. Новое жилье сейчас в основном строится рядом с водой, вдал от шумного центра, и люди стремятся сразу покупать

апартаменты вместе с парковочным и причальным местом, что способствует развитию яхтинга. Лодки становятся в среднем больше и дороже, набирают популярность традиционные голландские «баркасы», и организаторы выставки надеются, что в будущем здесь появится больше крупных яхт из Нидерландов.

Кроме того, меняются и марины: десять лет назад владельцы держали у причалов яхты, которые мыли, красили, хранили и обслуживали; теперь люди предпочитают просто платить деньги и ничем этим не заниматься.

Выставочные помещения Messe Berlin имеют ограничения по весу экспонатов из-за деревянных полов, поэтому сейчас комплекс строит новый павильон площадью 9000 кв. м с бетонным полом, где сосредоточатся яхты длиной до 50 футов и высотой до 5 м. К сожалению, для Messe Berlin это предел, так как из-за низких мостов в округе более крупные яхты привозить сюда сложно и дорого.

В последние годы на выставке сформировались павильоны для хаусботов и рыбацких катеров, а в будущем организаторы планируют отвести отдельный павильон и для электрических лодок, которые более чем подходят для использования в этом регионе. В конце августа Boot & Fun снова проведет летнюю выставку в Вердере, поскольку она очень заинтересовала и дилеров, и посетителей. Для многих увидевших ее людей стало открытием, что в окрестностях Берлина столько водоемов и что здесь вообще можно отдыхать на воде.

«По возрасту посетители Boot & Fun делятся примерно поровну между пятью когортами, ведь здесь есть что посмотреть и молодым, и пожилым, — говорит руководитель проекта Даниэль Барковски. — Мы ставим перед собой задачу в ближайшие годы довести число посетителей хотя бы до 50 тысяч и стараемся определять даты выставки так, чтобы они не пересекались с выпадающими

ОСТАЛЬНОЕ НЕ ВАЖНО



Дистрибьютор Targa в России
+7 (812) 409-10-07
info@polarstar-nautical.ru
www.polarstar-nautical.ru
targa.su

**POLAR
STAR**
yachting agency

павильон 5
стенд С40
19.-27.1.2019
boot 50
boot.de



● ● ●
 Руководитель проекта Boot & Fun Даниэль Барковски (слева) и Жан-Поль Шапелё, генеральный директор Jeanneau Prestige



● ● ●
 Крис Скотт, директор верфи Parker (Польша)

на «черную пятницу» выходными. На Gala Night of Boats в этом году пришли около 10 тысяч человек, большая часть из которых были потенциальные покупатели, приглашенные дилерами. Кроме того, мы сами приглашаем порядка 25 тысяч человек, среди которых директора и топ-менеджеры берлинских компаний. Мы стараемся сделать так, чтобы они посмотрели на лодки и поняли: это прекрасное и не такое дорогое, как им казалось, средство для отдыха. Дилеры в этот раз очень довольны: гала-ночь прошла для них успешно, как и минувший сезон. Лето

было теплым, и они продали столько лодок, что некоторым даже было трудно найти что-то для экспозиции».

Что касается церемонии награждения победителей Best of Boats Award, то она прошла в дружеской B2B-атмосфере. Общее настроение гостей, среди которых были не только дилеры, но владельцы и руководители крупных верфей, свидетельствовало о том, что за пять лет BOB Award получила признание в индустрии как одна из немногих объективных премий, где лодки награждают исключительно за выдающиеся качества. **MBY**

Для «парусных» людей Boot & Fun тоже стала одним из главных событий, где они проводят встречи, вручают и получают награды

ПОБЕДИТЕЛИ BEST OF BOATS AWARD 2018



Best for Beginners
 Falcon BR 7



Best for Fishing
 Boston Whaler 170 Montauk



Best for Family
 Parker Monaco 110



Best for Fun
 Jeanneau Cap Camarat 9.0 WA/CC



Best for Travel
 Beneteau Swift Trawler 35

ПЕРЕВОЗКА ЯХТ И КАТЕРОВ



ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС УСЛУГ
ПО ДОСТАВКЕ НЕГАБАРИТНЫХ ГРУЗОВ
ПО ВСЕМУ МИРУ

+7 812 329-44-78

+7 911 250-00-75

www.atp-nevskoe.ru

ОТ ЗЕЛАНДИИ ДО ФРИСЛАНДИИ

«Прогулка» по голландским верфям, где строят яхты длиной до 24 м, позволила нам выявить различия в их подходе к производству и косвенно оценить общее состояние этого сегмента национальной индустрии.

Текст Антон Черкасов-Нисман Фото Ричард де Йонге, Петер де Ронде, Дик Холтис, Fotografie JLOO



→
 Jachtbouw
 Zevenhuizen
 приобрела бренд
 Kuster и возобновила
 строительство
 этих яхт

Яхта North-Line 42
 в Гренландии



В последние годы мы много рассказывали об организации и принципах работы крупных голландских компаний, которые строят суперяхты. Однако во многом они являются исключением из правил, поскольку их клиенты составляют очень небольшую группу людей, способных позволить себе прогулочное судно стоимостью в десятки и сотни миллионов евро. А кто же строит лодки для широко представленного в Нидерландах и сопредельных странах среднего класса?

В начале 2000-х годов «мелкокалиберных» верфей в Голландии было не счастье, но естественный отбор посткризисного десятилетия вынудил многих свернуть производство. Только в последние два года из бизнеса вышли Jetten, Storm Yachts, Privateer и другие, однако падение конкурентов не сильно облегчило задачу тем, кто выжил. После выставки METS 2018 мы посетили семь верфей, входящих в национальную ассоциацию HISWA, чтобы познакомиться с их стратегией развития и подходом к производству, которые позволяют им оставаться на плаву и преуспевать. Двигаясь с юга на север, мы начали с верфи De Alm Jachtbouw, заглянули на Van den Hoven Jachtbouw и Elling Yachts, затем поучаствовали в праздновании 70-летия Linsen Yachts, осмотрели De Boarnstream и Sturiër Yachts, а завершили программу на North-Line Yachts.

ОБЩЕЕ И ЧАСТНОЕ

Все эти компании по меркам Нидерландов относятся к категории малого бизнеса с присущими ему преимуществами и недостатками. Выпадает из общей картины разве что Linsen Yachts, вышедшая за рамки мелкосерийного производителя, но об этом чуть ниже.

Бытие небольших голландских верфей во многом определяется их историей: частное предпринимательство в этой стране абсолютная норма, и здесь никто не удивляется, если

*По характеру организации
 производственного
 процесса голландские верфи
 делятся на три группы*



Верфь De Voarnstream с определенного времени строит только новые модели Elegance с опциональной встроенной системой тентования кокпита Canopeasy



**ВИС ХОКВЕРДА,
De Voarnstream:**

До появления линейки Elegance средний возраст покупателей наших яхт находился в диапазоне 65–70 лет. Предложив более современный дизайн, мы делали ставку на сравнительно молодое поколение, однако к нашему большому удивлению возрастные группы заказчиков Elegance разделились на 40+ и 80+ лет, причем многие из этих людей прежде владели композитными яхтами, но решили перейти на стальные.

вчера фермер вдруг начинает строить яхты у себя на заднем дворе и делает это очень неплохо. Именно так в Нидерландах рождалось почти все судостроение, которое и по сей день остается семейным делом во втором, третьем и даже четвертом поколениях.

Положительной стороной этого является, прежде всего, предельная гибкость компании: обладая собственными помещениями и минимумом персонала на зарплате, верфь может без особого урона регулировать объем производства и при отсутствии заказов переходить в режим гибернации. Более того, некоторые, например De Voarnstream, диверсифицируют бизнес за счет собственных марин, эллингов для зимнего хранения яхт, дилерской и брокерской деятельности, что позволяет переживать трудные для рынка времена.

С другой стороны, такая модель подразумевает бережное и разумное отношение к заработанным деньгам (это у голландцев в крови!). Многим семейным верфям не по карману услуги раскрученных дизайнерских и конструкторских бюро (и уж тем более опытовых бассейнов), поэтому зачастую они

сотрудничают с конструкторами второго эшелона, самостоятельно разрабатывают дизайн своих яхт и достигают намеченного уровня качества наиболее практичным способом – в противном случае их продукция становится просто не конкурентоспособной. Все увиденные нами верфи, кроме Linssen, строят яхты исключительно на заказ и в редких случаях держат у себя одну или две демонстрационные модели.

Необходимость экономить сказывается и на маркетинговой стратегии: вы почти никогда не найдете эти бренды на боат-шоу в Каннах или, скажем, в Париже, ведь широкие рекламно-выставочные кампании, равно как и дорогие презентационные технологии, им не потянуть. В успешные для бизнеса годы они стараются появляться в Дюссельдорфе и на HISWA te water, однако, не стесняясь, уходят «в подполье», если продажи упали. Дело в том, что продают они в основном через сарафанное радио, а вместо участия в международных выставках проводят дни открытых дверей у себя дома. При среднем объеме производства 10 корпусов в год такая стратегия оказывает-

12-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА КАТЕРОВ И ЯХТ

12TH INTERNATIONAL EXHIBITION
OF BOATS AND YACHTS



#MosBoatShow

6-10 МАРТА
2019 ГОДА
КРОКУС ЭКСПО

MARCH 6-10, 2019
CROCUS EXPO



Катера и яхты
Boats and yachts



Отдых на воде
On-water entertainment



Услуги
Services



Оборудование
Equipment



Государственные органы надзора
State supervisory authorities



реклама

6+

Бытие небольших судостроительных компаний во многом определяется их историей

ся наиболее эффективной. Кстати, в этом случае им гораздо выгоднее продавать яхты не через дилеров, а через индивидуальных агентов в разных странах, которые хорошо знакомы с особенностями судов такого типа и умеют объяснить их преимущества клиентам. Кроме того, небольшие компании с осторожностью работают по схеме трейд-ин и редко конкурируют со своими же яхтами на брокерском рынке.

Интересно, что голландские верфи, строящие лодки длиной до 24 м, начали живо интересоваться рынком рефитов и постепенно, часто не афишируя, развивают это направление. Одни берут на рефит только суда собственного производства или лодки близких друзей и знакомых (Van den Hoven), тогда как другие (De Voarnstream, North-Line) не ограничиваются определенными марками и готовы работать с любыми прогулочными яхтами. Поскольку большая часть построенного ими флота все равно находится в Голландии, Бельгии и Германии, владельцам, как правило, не сложно и не дорого пригнать свои лодки на верфь, тем более что первый рефит стального судна обычно делают через 10–15 лет, когда требуются покраска, косметический ремонт и перетяжка мебели, а также замена бортовой электроники на более современную.

Что касается гарантии, то при отсутствии дилеров небольшие верфи просто высылают на место

команду специалистов для решения возникших проблем и настоятельно рекомендуют клиентам при получении нового судна сразу не уходить далеко, а «покрутиться» по Голландии 2–3 недели, чтобы возможный брак оборудования был устранен в кратчайшие сроки.

МОДЕЛИ ПРОИЗВОДСТВА

По характеру организации производственного процесса увиденные нами верфи делятся на три группы: одни задействуют большое число подрядчиков, другие, наоборот, стремятся по возможности осуществлять все работы самостоятельно, а третьи сочетают оба подхода в той или иной пропорции.

Характерным примером первого подхода выступает De Voarnstream. Отец нынешнего директора верфи Вис Хокверды начал строить небольшие стальные лодки в 1964 году в качестве хобби и до 1980 года делал это силами своей семьи, но после перешел на весьма популярную во Фрисландии модель. De Voarnstream заказывает производство стальных корпусов по своим спецификациям у подрядчика (постройка занимает три месяца), затем отправляет их на пескоструйную обработку в другую компанию (еще две недели), после чего у себя проводит предварительную сборку (установка цистерн, двигателей, обогревателей, ПУ, прокладка коммуникаций занимают в общей сложности 6–7 недель). Затем судно уходит на покраску (три месяца) и возвращается на окончательную достройку, а к этому времени другой подрядчик уже заканчивает изготовление мебели.

Все партнеры De Voarnstream находятся в радиусе 10 км от Иирнсума и сотрудничают с верфью

DE VOARNSTREAM

Год основания

1964

Количество сотрудников

18

Построено яхт

1100+

Длина яхт

10–20 м

Материал корпуса

сталь

Категория RCD

«С», «В», «А»

Корпусов в год

15

Средний срок строительства

10–14 месяцев

VAN DEN HOVEN JACHTBOUW

Год основания

1999

Количество сотрудников

11

Построено яхт

52

Длина яхт

15–21 м

Материал корпуса

сталь

Категория RCD

«В», «А»

Корпусов в год

3

Средний срок строительства

13–14 месяцев

DE ALM JACHTBOUW

Год основания

1977

Количество сотрудников

14

Построено яхт

285

Длина яхт

13–23 м

Материал корпуса

сталь

Категория RCD

«В», «А»

Корпусов в год

3–5

Средний срок строительства

13–18 месяцев



Характерной особенностью яхт Van den Hoven является «зуб» фальшборта в районе миделя



**МЫ УСТАНОВЛИВАЕМ
СТАНДАРТЫ**



WWW.GRIZZLY-MARINE.RU

**Санкт-Петербург, Рыбацкий пр-т, д. 10, лит. А,
Яхт-клуб «Восточный»**

Москва, ТЦ «Dexter», 78-й км МКАД

+7 (812) 986-84-68



**АУКЕ ВАН ДЕР
ВЕРФФ,
Sturiër Yachts:**

Главное в наши дни — не стоять на месте: инновации сегодня приходится внедрять гораздо быстрее, чем 20 лет назад, поскольку запросы рынка стремительно меняются. По моему опыту, сейчас на семь серьезных потенциальных клиентов приходится один реальный покупатель, тогда как во времена экономического спада каждый, кто приезжал на верфь, в итоге покупал судно, правда, это были единицы. Кроме того, в кризис цены на брокерские яхты упали, и теперь даже те люди, которые потенциально могут позволить себе новую лодку, долго раздумывают над этим решением и пытаются найти что-то подходящее на вторичном рынке, чтобы сэкономить треть стоимости.



уже несколько десятков лет, хотя оказывают подобные услуги и другим брендам. Лодки из точки в точку перевозят на трейлерах, а менеджер по контролю качества постоянно курсирует между ними и следит за ходом работ. В прежние времена De Boarnstream строила яхты с типичным для Голландии консервативным дизайном, но теперь концентрируется исключительно на линейке Elegance, которая благодаря современному дизайну пользуется популярностью далеко за пределами Нидерландов.

Расположенная в городке Ставорен на живописном берегу искусственного залива Эйсселмер верфь Sturiër Yachts на протяжении века практикует противоположный подход и при постройке классических стальных яхт старается делать почти все самостоятельно. Это относится к дизайну интерьеров и внешнего вида, к сварке и окраске корпуса, к прокладке электрики и столярным работам.

Несмотря на большой опыт (построено более 800 судов), верфь заказывает инженерные изыскания у Vgrask и других конструкторских бюро, но это скорее исключение. Кстати, для яхт новой линейки Dutchman Explorer компания предлагает опциональное соответствие требованиям Ice Class 1 (под

надзором регистра Ллойда), что довольно редко встречается у небольших верфей.

По меркам Голландии у Sturiër Yachts приличный штат — около 25 человек; некоторые работают здесь подолгу. Интересно, что имя Sturiër происходит не от фамилии основателя верфи, как у многих других, а от народности, которая некогда жила в этих краях.

Отец Якко ван Маастрихта, нынешнего директора верфи De Alm, основал производство в 1977 году в окрестностях Веркендама, где начал строить стальные корпуса для прогулочных лодок, которые заказчики потом самостоятельно оборудовали и достраивали. Довольно скоро количество заказов выросло, а люди захотели получать уже готовые яхты. Сейчас De Alm делает стальные водонизмещающие траулерные яхты semi custom длиной от 13 до 23 м с классическим и современным дизайном, а модель производства сочетает плюсы и минусы приведенных выше вариантов.

Раскрой стали и покраску корпусов верфь заказывает у подрядчиков даже несмотря на то, что каждую лодку в ходе постройки приходится несколько раз буксировать по воде. Вообще, в отличие от верфей, которые строят суперяхты и всегда приглашают подрядчиков в свои эллинги, маленькие верфи редко могут позволить себе, например, покрасочные боксы с климат-контролем и очисткой воздуха, поэтому вынуждены возить лодки по разным компаниям.

Барт ван ден Ховен — один из тех, за кем не стоит опыт предыдущих поколений. Будучи столяром по профессии, он основал верфь Van den Hoven в своем саду, где начал строить небольшие лодки. Когда работы прибавилось, он арендовал производственные помещения и стал разрабатывать модельный ряд в сотрудничестве с дизайнерами Арнольдом де Рейтером и Джоном ван Лёвенем,

Очень немногие верфи обладают собственным набором станков для формирования элементов конструкций



Яхта из новой линейки Dutchman Explorer, которая приходит на смену классическим моделям Sturiër Yachts

STURIËR YACHTS

Год основания
1918

Количество сотрудников
25

Построено яхт
500+

Длина яхт
15-28 м

Материал корпуса
сталь

Категория RCD
«А»

Корпусов в год
5

Средний срок строительства
12 месяцев

NORTH-LINE YACHTS / KUSTER YACHTS

Год основания
1976

Количество сотрудников
12

Построено яхт
500

Длина яхт
8-20 м

Материал корпуса
стеклопластик, сталь

Категория RCD
«В», «А»

Корпусов в год
2-3

Средний срок строительства
8 месяцев

что вылилось в существующую линейку Executive, которая развивается в направлении более интересного для средиземноморских акваторий дизайна.

На окладе у Барта ван ден Ховена работают в основном сварщики и сборщики интерьеров, тогда как раскройку стали и ряд других работ верфь поручает подрядчикам. Примечательно, что в качестве опции Van den Hoven по сей день предлагает интегрировать в корпус так называемое свайное устройство – своеобразный якорь в виде расположенной у форштевня сваи, которая погружается в илистое дно мелких внутренних водоемов и удерживает судно на месте.

Особняком от описанных верфей стоит Linssen Yachts, которая ежегодно строит в среднем 70 стальных яхт в режиме конвейерного производства и обладает богатым набором станков, включая платформу с ЧПУ для плазменной резки металла. Основанная в 1948 году семейная ком-

пания попробовала силы в стеклопластике и легких сплавах, но отказалась от этих материалов в пользу стали. Ее сборочная линия насчитывает 12 рабочих станций и организована так же, как и на многих итальянских и французских верфях. Корпуса проводят на каждой станции полторы-две недели, и как только готовая яхта покидает эллинг, на линию сразу добавляют очередной прошедший покраску корпус.

Организовав замкнутый цикл производства, Linssen старается обеспечить свои мощности полной загрузкой в любой момент времени, поскольку может позволить себе строить лодки до появления заказчиков. Яхты Linssen очень популярны в Северной Европе, поэтому больших проблем с продажами не возникает, плюс у верфи есть собственная чартерная компания Linssen Boating Holiday с флотом из 70 яхт. Кроме того, сравнительно недавно Linssen начала сотрудничать с крупным французским чартерным оператором Leboat и строит для него стальные электрические лодки для дневного отдыха.

North-Line Yachts и Elling Yachts также идут своим собственным путем, специализируясь на стеклопластиковых судах. Первая представляет собой типичное семейное предприятие, учрежденное

Наличие поставщиков в шаговой доступности облегчает верфям работу



Классическая траулерная яхта De Alm Delfino 65



Верфь De Alm строит также традиционные яхты-баржи под брендом Schippersjacht

в 1976 году (Jachtbouw Zevenhuizen) и начинавшее со сборки моторных и парусных яхт, а также рабочих катеров из стали, алюминия и композитных материалов. Позже верфь сама начала строить моторные яхты, а в 2004 году сын ее основателя Сипко фон Слуйс запустил линейку всепогодных яхт, взяв за основу лоцманские катера Nelson, и назвал ее North-Line.

Особенностью верфи является то, что она осуществляет формовку стеклопластиковых корпусов (сэндвич) вместе с набором методом вакуумной инфузии за один подход, что позволяет получить прочную и вместе с тем легкую конструкцию. К подрядчикам компания обращается только за изготовлением релинга и обивкой мебели, а остальное



**СИПКО ФОН
СЛУЙС,
North-Line Yachts:**

Каждый год мы едем в Дюссельдорф и тратим по 40–50 тысяч евро на участие в выставке, но я считаю, что реальный опыт использования лодки гораздо более полезен для маркетинга. Два года назад мы ходили на 42-футовой яхте из Голландии в Гренландию через Шотландию и Исландию, проделав за шесть недель путь в 4500 миль. С верфи до Исландии мы дошли всего за 60 часов со средней скоростью 17,5 узла и расходом 4 литра на милю. При этом ветер достигал 40 узлов, а волны — высоты 8 м, и на борту нас было только двое! Рассказ об этом походе опубликовали несколько яхтенных журналов, и буквально месяц назад новый клиент заказал у нас лодку, после того как увидел ее на фоне айсбергов на обложке одного из них. В этом году мы планируем пройти через Бискайский залив и Гибралтар в Барселону, чтобы показать, что яхты North-Line подходят и для теплых морей.



делает самостоятельно. Правда, объем производства у North-Line небольшой, всего два-три судна в год, и Сипко не планирует его повышать, чтобы, по его словам, не превращать хобби в работу. В 2015 году компания приобрела обанкротившуюся Kuster Yachts, которая строила стальные водоизмещающие яхты, и возродила этот некогда популярный бренд. Корпуса для яхт Kuster заказывают у подрядчика, но покраску и сборку осуществляют сами.

Elling Yachts, являющаяся подразделением крупной верфи Neptune Marine, напротив, не использует вакуумную инфузию для формовки корпусов, а делает все контактным способом, но дополнительно армирует корпус кевларом, который хорошо компенсирует силы растяжения при ударе и препятствует образованию пробоины. Полусерийное производство Elling отлично оптимизи-

ровано, поэтому на строительство 15-метровой модели E4 уходит ровно 10 недель (построено более 300 корпусов).

Директор верфи Антон ван ден Бос поставил сотрудникам задачу: в течение года научиться делать за тот же срок и флагманскую Elling E6 (60 футов). Антон убежден, что лучший гелькоут хуже самой плохой краски, поэтому корпуса всех лодок красят для предотвращения деградации стеклопластика.

При том, что внешне Elling по-прежнему остаются классическими яхтами с корпусом переходного типа, верфь делает ставку на оснащение современным оборудованием: например, на борту E6 используются литиево-ионные батареи с инвертором на 14 кВт, которые сопряжены с фотоэлектрическими ячейками. С другой стороны, компания придерживается консервативной позиции в отношении главных двигателей: все Elling оснащаются одним маршевым дизелем (это помогает самовосстановлению судна после переворота), а для страховки имеют маломощный мотор без электронных «мозгов» (вдруг молния!), работающий на отдельный винт.

Сегодня тихоходные голландские лодки покупают в основном вышедшие на пенсию семейные пары



ELLING YACHTS (NEPTUNE MARINE)

Год основания
1972

Количество сотрудников
70

Построено яхт
350

Длина яхт
13-20 м

Материал корпуса
стеклопластик

Категория RCD
«А»

Корпусов в год
18-20

Средний срок строительства
10 недель



Яхты Linssen получили наибольшую известность в Северной Европе среди судов такого типа



Флагман Elling E6 обладает корпусом переходного типа и является океанской яхтой с категорией «А»



Молодое поколение семьи Линссен, которое сегодня руководит компанией



LINSSEN YACHTS

Год основания
1949

Количество сотрудников
110

Построено яхт
3000+

Длина яхт
9-17 м

Материал корпуса
сталь

Категория RCD
«С», «В», «А»

Корпусов в год
70

Средний срок строительства
7-12 месяцев



Идейный вдохновитель и руководитель Elling Yachts Антон ван ден Бос

ПОРТРЕТ ВЛАДЕЛЬЦА

Рассказ об этих верфях был бы неполным без общего описания той группы людей, которая сегодня выбирает типичные голландские лодки с их классическим дизайном, невысокой скоростью, традиционной компоновкой и местами старомодной отделкой. Покупают их по большей части семейные пары, которые уже вырастили детей, накопили достаточно средств и вышли на пенсию. У них еще нет проблем со здоровьем и дефицита свободного времени; они ведут активную жизнь, сохраняя интерес к миру за пределами любимого домашнего кресла. Часто они путешествуют и живут на яхте вдвоем, потому что комфорт и надежность судна им гораздо важнее лишних коек. Им не нужно куда-то торопиться и тем более демонстрировать свой статус, поэтому они выбирают суда, создающие минимум проблем в эксплуатации, разумно потребляющие топливо и степенно идущие по волнам.

Многие из этих людей в молодости ходили под парусом, но с возрастом пересели на стальные водоизмещающие «тихоходы», чтобы чувствовать море как прежде. Если в России таких единицы, то в странах Бенилюкса подобные «пенсионеры» составляют если не большинство, то значительную часть своей возрастной группы. Однако времена меняются, ценителей голландской классики становится меньше, а чем будет заниматься на пенсии нынешняя молодежь, пока большой вопрос. Верфи чувствуют это и по мере возможностей стараются адаптироваться к обстановке, уповая на то, что добротные построенные яхты не пропадут со шкалы ценностей будущих поколений. MBV



● ● ●
Доставка такой доски от автомобиля к воде не составляет никакой проблемы



● ● ●
Пара минут – и доска сдута, скручена в рулон и помещена в специальный рюкзак

НА ВОЗДУХЕ

Все больше поклонников обретает новый тренд — отдых на воде с использованием надувной доски.

Текст **Алексей Максимов**

●●●
В комплект доски Atlas (заводская гарантия — два года) входит ручной насос двойного действия, герметичный чехол для телефона и страховочный лить

Относительно новый вид спорта с названием SUP — катание на легкой и длинной доске с веслом — имеет древние корни. Одни полагают, что он произошел от серфинга: когда нет волны, а «ехать надо», поневоле возьмешься за весло. Другие исходной точкой считают каяк, на котором человек наконец встал на ноги. Доску с веслом называют сапборд (от англ. SUP — Stand Up Paddleboard), греблю на доске — сапбордингом, а того, кто этим занимается, — сапером (не путать с сапером).

Изначально доски SUP были только жесткие, потом появились надувные конструкции. На европейском рынке, наряду с прочими моделями, сегодня присутствуют и российские надувные доски бренда Atlas Watersport (С.-Петербург), которые по качеству относятся к премиальному сегменту. Их четыре модели: Atlas Wind, Atlas Touring, Atlas Fit и Atlas Compact. У всех длина 3250 мм, ширина 864 мм, толщина 150 мм; вес первых трех 8,8 кг, четвертой — 7,5 кг. Все они выдерживают «пассажира» весом до 120 кг. Такие характеристики доски обеспечивают достаточную остойчивость, а саперу — уверенность: он начинает чувствовать баланс уже спустя 10–15 минут на первом уроке.

Достоинства досок Atlas проявляются в нескольких аспектах. Первый — как и на всех SUP, в отличие от обычной гребли, где задействованы преимущественно плечевые мышцы, здесь активно работают ноги, пресс, руки, шея, спина и даже мышцы ниже нее. Наверное, поэтому SUP стал популярным среди девушек. Второе — компактность: они легко скатываются и помещаются в рюкзак. Третье — материал, который также предопределяет премиальность изделия.

Полимерный материал последнего поколения от фирмы Neutex (Германия) имеет тканую основу с покрытием слоями ПВХ. В итоге доски получаются прочные, жесткие (в надутом состоянии) и легкие — на 20–30% легче конструкций из других материалов. Они пригодны для использования в различных акваториях — от озера до моря, и даже для сплава по быстрым рекам. Конструктивной особенностью Atlas Wind являются крепление для мачты и еще один съемный центральный плавник (в дополнение к двум фиксированным бортовым и центральному, как у остальных моделей) для большей курсовой устойчивости под парусом. Atlas Fit получила на всю доску палубное покрытие из материала EVA (этиленвинилацетат) — эластичного, упругого, теплого и гигиеничного, на котором приятно заниматься йогой. Вместо центральной ручки здесь предусмотрены две боковые (одна с держателем для весла).

Помимо весла, в качестве движителя для надувных SUP Atlas можно использовать гребной винт, работающий от электромотора Vaquita Epropulsion. Двигатель (вес мотора 1,5 кг, Li-Ion-батареи 2,5 кг) крепится на днище к съемным плавникам и позволяет ходить против течения.

А действительно ли SUP как вид отдыха становится массовым? В минувшем году в Петербурге прошел уже третий фестиваль «Фонтанка-SUP», собравший сотни саперов из разных стран, которые прошли на досках, в том числе и надувных, 8 км по водным артериям центра Северной столицы. Яркое зрелище под названием «Карнавал мира» наблюдали с набережных рек и каналов тысячи горожан... Какие еще доказательства популярности вам нужны? **МВУ**

7,5

КГ

При таком весе надувая конструкция Atlas Compact легко выдерживает не только изящную девушку, но и сапера весом до 120 кг



●●●
Фестиваль «Фонтанка-SUP — 2018» в Петербурге



УЖЕ ПОЛВЕКА! boot DÜSSELDORF — 50!

*С 19 по 27 января пройдет крупнейшее зимнее боат-шоу Европы
boot Düsseldorf. Что стоит посмотреть?*



•••
Все флаги в гости... На boot Düsseldorf собирается вся яхтенная индустрия мира

•••
Уже с начала января экспонаты прибывают в павильоны морем и сушей

•••
На стенде Princess Yachts будет сразу четыре мировые премьеры



В этом году выставка отмечает юбилей: она станет 50-й по счету. И понятно, что масштаб и без того немаленького мероприятия планируется соответствующий.

Как обычно, ожидаются все участники глобального яхтенного рынка и даже князь Альбер. Впервые правящий князь Монако посетил boot Düsseldorf в 1993 году, причем инкогнито — вместе с отцом, князем Ренье III, а в 1994-м отец и сын официально открыли боат-шоу в год 25-летия выставки. Это положило начало долгосрочному сотрудничеству между княжеством и выставкой в сфере защиты океана.

В частности, в 2017 году совместно с German Ocean Foundation была основана премия Ocean Tribute Award. Тогда Альбер II впечатлил аудиторию своим энтузиазмом, глубокими познаниями и персональной вовлеченностью в проблему, произнес речь по поводу масштабов загрязнения океана. Ровно четверть века спустя после своего первого визита, в январе 2019 года, Альбер вместе с руководством boot Düsseldorf, German Ocean Foundation и легендами яхтинга, в числе которых будет сэр Робин Нокс-Джонстон, представит второе издание премии; ее планируется вручать в трех номинациях: «Общество», «Индустрия» и «Наука».

Даже зимой верфи готовы демонстрировать новинки: на boot Düsseldorf 2019 ожидается множество значимых мировых премьер



ЧТО И ГДЕ?

Но перейдем к самой выставке... 17 огромных павильонов тематически разделены на девять зон: моторные яхты, парусные яхты, суперяхты, центр рефита (яхтенное оборудование), центр спортивной рыбалки, дайв-центр, мир путешествий, пляжный мир и гребной спорт. На то, чтобы обойти все, уйдет немало времени, так что если вы уже знаете, за чем едете в Дюссельдорф, лучше сориентироваться заранее.

«Порт приписки» самых роскошных моторных яхт — павильон № 6. Здесь выставлены известнейшие верфи мира, производящие яхты серийные и semi custom. Лодки поменьше, но от не менее знаменитых производителей, разместятся в павильонах № 4 и 5. Модели для водного спорта и прогулочные круизеры нужно искать в павильонах № 9 и 10. А если вы прицельно ищете стальные суда голландской постройки, загляните в 17-й павильон, где компактно выставляются все голландские верфи.

Паруса занимают павильоны № 15–17, при этом самые большие парусники разместятся в павильонах № 15 и 16. Если вам интересны еще более крупные яхты, отправляйтесь в павильон № 7а: здесь представлены верфи и дизайн-студии, которые смогут спроектировать и построить вашу мечту по индивидуальному проекту. За оборудованием стоит заглянуть в павильоны № 10–12, где более 350 компаний со всего

мира представят все, что необходимо для переоборудования и рефита вашего судна. А если покупать яхту вы пока не готовы, в павильонах № 13 и 14 есть масса предложений по чартеру.

НОВИНКИ

Букет мировых премьер — еще одна особенность boot Düsseldorf. Многим верфям есть что показать и зимой, когда сезон осенних выставок на воде уже завершился, а до новых пока далеко. Предлагаем отнюдь не полный, но весьма впечатляющий список того, что точно стоит посмотреть.

Рекордное количество сюрпризов ожидается на стенде британской Princess Yachts: верфь привезет 11 яхт и устроит мировую премьеру сразу четырех новых моделей.

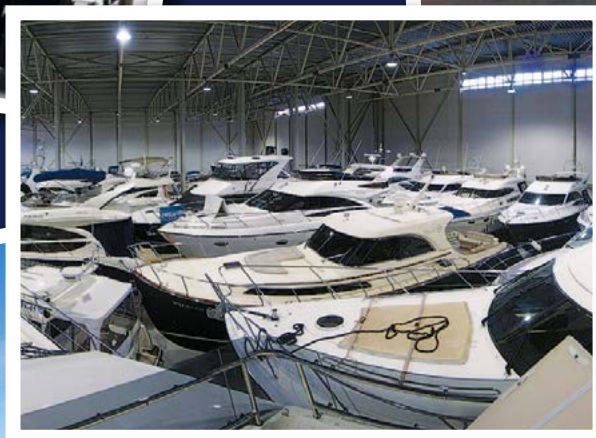
Y85 Motor Yacht демонстрирует новую эру в дизайне крупных флайбриджных яхт Princess: самые роскошные материалы, новый уровень детализации в дизайне, обилие света в помещениях и необычные планировочные решения, в частности — трансформируемая планировка.

Новая F45 отличается невероятным для компактной флайбриджной яхты обилием пространства и многофункциональностью. В числе ее достоинств — мастер-каюта во всю ширину корпуса, увеличенный флайбридж и уникальный сдвижной транец с электроприводом, позволяющий нажатием кнопки удлинить кокпит почти на полметра.

Спрос на рынке растет: по данным организаторов boot Düsseldorf, 35–40% производителей моторных яхт демонстрируют активизацию продаж

ПОРТ ДУБРОВКА

Концептуальное, более элитное,
светлое, теплое, просторное
общезитие для катеров и яхт



www.PortDubrovka.ru • info@portdubrovka.ru
187340, РОССИЯ, ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛ. КИРОВСК,
НАБЕРЕЖНАЯ УЛ., 20 Б
+7 (812) 96-390-96,
+7 (812) 318-14-50,
+7 (812) 430-25-02



*Мы сохраняем
Вашу мечту*



●●● В числе премьер — спортивная Princess V78

●●● Новинка верфи Absolute Yachts — Absolute 62 Fly

●●● Новейшая модель Sunseeker — 74 Sport Yacht



F50 — новое прочтение успешной модели F49 с очень удачной планировкой и установками IPS. Яхте обновили как интерьер, так и внешность в соответствии с новыми тенденциями дизайна.

Наконец, Princess V78 — флагманская модель линейки спортивных яхт V-класса. Она развивает скорость 37 узлов, выделяется огромной площадью остекления корпуса и надстройки, а также богатой спецификацией не только в отделке, но и во внешнем дизайне. Для спортивной яхты V78 чрезвычайно просторна и комфортабельна: на борту четыре большие каюты, при этом в апартаментах владельца ведет отдельный вход.

Выставляя яхты, особенно крупные, в павильоне сложнее, чем на воде. Тем не менее британская верфь Sunseeker Yachts представит в Дюссельдорфе впечатляющую экспозицию из восьми судов разных линеек: от спортивного Predator 50 до флайбриджной 86 Yacht, включая последнюю новинку 74 Sport Yacht со спортбриджем (своего рода гибрид спортивной и флайбриджной яхты).

На стенде еще одной британской верфи Fairline Yachts можно будет увидеть Targa 43 Open, если вы не успели посмотреть ее в Каннах, а также другие модели, созданные дизайнером Fairline Альберто Манчини: Targa 48 GT и Squadron 53. Тем, кто жаждет максимума впечатлений, верфь предлагает исследовать в виртуальной реальности две свои успешные модели: спортивную Targa 63 GTO и флайбриджную Squadron 64, а также абсолютно новую спортивную лодку, мировая премьера которой состоится только следующей осенью, — F/Line 33.

Французский концерн Beneteau спустя всего несколько месяцев после премьеры Flyer 8 представит

250

ТЫСЯЧ

посетителей и 1900 экспонентов из 68 стран мира: такая картина ожидается на юбилейном boot Düsseldorf

более крупную модель этой же серии открытых прогулочных круизеров с подвесным двигателем — Flyer 10. Она может взять на борт до 11 пассажиров, а полноценный камбуз, санузел и комфортабельная каюта позволят использовать эту модель не только в дневном режиме.

Итальянская верфь Absolute привезет в Дюссельдорф флайбриджную новинку Absolute 62 Fly. А итальянская же Monte Carlo Yachts обещает сразу две премьеры, но все подробности держит в строжайшем секрете до начала выставки.

Финский Ахорар впервые покажет особенную модель — Brabus Shadow X00. Как и предыдущая лодка с той же бизнес-концепцией — Brabus Shadow 800, созданная на основе корпуса Ахорар 37, новинка — плод сотрудничества Ахорар и тюнинг-ателье Brabus (этот альянс получил имя Brabus Marine). В основе Shadow X00 — завоевавшая множество наград модель Ахорар 28.

Тем, кто ищет себе не яхту, а тендер для нее или RIB для самостоятельного использования, будет интересно взглянуть на новинку от Pirelli by Tecnorib — водометный тендер Pirelli J29. Компания продолжает свое давнее партнерство с итальянской верфью Azimut Yachts, поэтому новая модель, как и предыдущие, будет выпущена в двух вариантах: Pirelli Edition и Azimut Special.

Наконец, на boot Düsseldorf можно будет увидеть пока еще малоизвестный, но весьма интересный с экологической точки зрения концепт. Яхта Solarimpact выглядит одновременно как хаусбот, катамаран и самолет. Ее корпус базируется на известном с 1938 года конструктивном принципе SWATH (Small Waterplane Area Twin Hull). Надстройка установлена на два поплавка в форме торпеды, что позволяет проходить даже высокую волну с минимальной качкой, а все бортовые системы яхты используют в качестве основного источника энергии солнце.

До встречи на boot Düsseldorf 2019! **МВУ**

St. Petersburg
International
Boat Show '19

5/09/2019 - 8/09/2019

Речной яхт-клуб профсоюзов
Петровская коса, 9



spibs.ru

ROMEA

ЧАРТЕР

ДЛИНА	81.8
ВЕРФЬ	Abeking & Rasmussen
ГОД	2015
СКОРОСТЬ	16 узлов
КАЮТЫ	6
ГОСТИ	12
КОМАНДА	23
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ	
ЦЕНА	ОТ 875 000 ЕВРО



LILI

ЧАРТЕР

ДЛИНА	55
ВЕРФЬ	Amels
ГОД	2017
СКОРОСТЬ	15.5 узлов
КАЮТЫ	6
ГОСТИ	12
КОМАНДА	13
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ	
ЦЕНА	ОТ 290 000 ЕВРО



GRACE

ПРОДАЖА

ДЛИНА	40.8
ВЕРФЬ	Amels
ГОД	2009
СКОРОСТЬ	13 узлов
КАЮТЫ	6
ГОСТИ	12
КОМАНДА	12
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ	
ЦЕНА	ПО ЗАПРОСУ



RUSH

ПРОДАЖА

ДЛИНА	49.9
ВЕРФЬ	Overmarine
ГОД	2010
СКОРОСТЬ	23 узла
КАЮТЫ	5
ГОСТИ	12
КОМАНДА	9
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АГЕНТ	
ЦЕНА	ПО ЗАПРОСУ





Princess 85MY, 2009/2010**2 800 000 EUR**

Длина	25.93 м	Двигатель	Caterpillar C32A (2 x 1825 л.с.)
Ширина	6.3 м	Наработка	1100 м/ч
Осадка	1.60 м	Каюты	4 + 2

Яхта в идеальном состоянии. VAT включен. Находится в Италии.

Princess 85MY (ref.025), 2009**2 150 000 EUR**

Длина	25.93 м	Двигатель	MTU 12V-2000 (2 x 1800 л.с.)
Ширина	6.3 м	Наработка	1700 м/ч
Осадка	1.65 м	Каюты	4 + 2

Яхта в отличном состоянии. Находится в Черногории.

Princess 23M (ref.082), 2010**100 000 000 RUB**

Длина	22.83 м	Двигатель	MAN V12-1360 CRM C32A (2 x 1360 л.с.)
Ширина	5.71 м	Наработка	2000 м/ч
Осадка	1.61 м	Каюты	4 + 2

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. Речной регистр. Находится в Москве.

Princess 72MY (ref.059), 2012**1 499 000 EUR**

Длина	22.35 м	Двигатель	Caterpillar C32 Acert (2 x 1622 л.с.)
Ширина	5.49 м	Наработка	1400 м/ч
Осадка	1.68 м	Каюты	4 + 1

Яхта в отличном состоянии. Находится в Афинах.

Princess 50 (ref. 576), 2010**46 000 000 RUB**

Длина	15.37 м	Двигатель	Volvo D11 (2 x 670 л.с.)
Ширина	4.57 м	Наработка	650 м/ч
Осадка	1.27 м	Каюты	3 + 1

Хорошее состояние. Полная комплектация. Яхта растаможена. Находится в Москве.

Ferretti 460, 2008**26 500 000 RUB**

Длина	14.35 м	Двигатель	Volvo Penta D9 6L (2 x 575 л.с.)
Ширина	4.34 м	Наработка	400 м/ч
Осадка	1.3 м	Каюты	3 + 1

Отличное техническое состояние. Глубокий рефит в 2016 г. Растаможена. Цена вкл. НДС. Находится в Москве.

РЕКЛАМА



000 «Яхт-трейд»
 Москва, Ленинградское шоссе, 39
 Т + 7 (495) 775 11 00, + 7 (985) 201 01 01
www.nordmarine.ru, brokerage@nordmarine.ru

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

ПРОДАЖА | TRADE IN

Azimut 58 (ref.009), 2009**45 500 000 RUB**

Длина	17.88 м	Двигатель	MAN R6 (2 x 800 л.с.)
Ширина	4.49 м	Наработка	1200 м/ч
Осадка	1.37 м	Каюты	3 + 1

Яхта в отличном состоянии. Полная комплектация. Находится в Московской области.

Princess 61 (ref.132), 2005**450 000 EUR**

Длина	18.7 м	Двигатель	MAN D2848 (2 x 800л.с.)
Ширина	4.88 м	Наработка	1150 м/ч
Осадка	1.35 м	Каюты	3 + 1

Яхта растаможена в РФ. ГИМС. Находится в Италии.

Princess F55, 2018**1 106 000 GBP**

Длина	17.6 м	Двигатель	MAN I6 (2 x 800 л.с.)
Ширина	4.87 м	Каюты	3 + 1
Осадка	1.46 м		

Яхта новая.

Sunseeker Cayarague 44, 2001**13 200 000 RUB**

Длина	14.14 м	Двигатель	Volvo Penta TAMP (2 x 479 л.с.)
Ширина	4.2 м	Наработка	570 м/ч
Осадка	1.05 м	Каюты	1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. Речной регистр. Находится в Москве.

Galeon 440 FLY, 2008**15 900 000 RUB**

Длина	13.42 м	Двигатель	Volvo Penta IPS-600 (2 x 435 л.с.)
Ширина	4.1 м	Наработка	450 м/ч
Осадка	1.2 м	Каюты	3

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. Находится в Москве.

Cessa Marine C30, 2006**4 900 000 RUB**

Длина	9.56 м	Двигатель	Volvo Penta 4.3 (2 x 225 л.с.)
Ширина	3 м	Наработка	250 м/ч
Осадка	0.8 м	Каюты	2

Отличное состояние. Один владелец. Растаможена. ГИМС. Находится в Нижнем Новгороде.

ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

KISMET, Lurssen, 2014, 95м

Экстерьер этой эксклюзивной мегаяхты был разработан Espen Oeino, а роскошный интерьер выполнен студией Raymond Langton Design. На борту суперсовременного судна есть палуба с зимним садом, спа-центр, огромный бассейн, открытый камин с уникальным дизайном и множество других особенностей, делающих эту яхту одной из лучших чартерных яхт в мире.



ЧАРТЕР

BELLA VITA, Lurssen, 75.4м

Концепция BELLA VITA разрабатывалась лично владельцем, опытным мореплавателем с многолетним стажем участия в океанских гонках и парусных регатах. Главные преимущества судна — стальной корпус ледового класса, исключительная дальность хода: 8500 морских миль и возможность длительных путешествий в любых погодных условиях. Выдающиеся технические характеристики идеально сочетаются с общей эстетикой яхты и высочайшим комфортом гостей и членов экипажа во время круиза.



LADY KATHRYN V, Lurssen, 2011, 61м

ЧАРТЕР

LADY KATHRYN V — последняя яхта, созданная на базе 60-метровой серии. Это очередной шедевр судостроительного искусства немецкой верфи Lurssen, в котором сочетаются высочайшие технические характеристики и самый изысканный комфортабельный интерьер. Каждая палуба судна очень просторна и тщательно спроектирована. LADY KATHRYN V — сочетание красоты, функциональности и надежности. Яхта приятно удивит любителей роскоши и абсолютного комфорта.





ПРОДАЖА

BLISS, Palmer Johnson, 2014, 52м

BLISS отличается великолепным дизайном от знаменитой итальянской студии Nuvolari Lenard и, без всякого сомнения, является одной из самых роскошных среди современных спортивных яхт. На главной палубе размещены уютные гостевые зоны al fresco, просторный основной салон оформлен в светлых тонах с эффектными контрастными деталями. В апартаментах владельца, занявших всю ширину корпуса, установлены большие круглые окна, обеспечивающие идеальное естественное освещение. На носу яхты организована впечатляющая зона отдыха, оборудованная большим бассейном с видом на море.



ПРОДАЖА

SORCHA, Northern Marine, 2005, 46м



ПРОДАЖА

ENTOURAGE, Admiral, 2014, 46.5м



ПРОДАЖА

CORAL OCEAN, Lurssen, 1994/2016, 72.5м



ПРОДАЖА

ELADA, Bilgin Yachts, 2014, 45м



ЧАРТЕР

HOSPITALITY, Westport, 2011/2016, 50м



ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

BELLA, Feadship, 2008/2015, 45м



ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

MONA LIZA, Westship, 2001/2018, 43м



ПРОДАЖА

DREAM ON, Princess, 2010, 26м



ПРОДАЖА

EVA SOFIA, Riva, 2011, 28м



**ПРОДАЖА
ЦЕНА СНИЖЕНА**

VICTORIA, Ferretti, 2007, 21м



ПРОДАЖА И ЧАРТЕР

MIRA MARE, Yaretti, 2005 / 2015, 21.6м



ПРОДАЖА

MYSVEN, Cantiere di Arno, 2007, 27м

MOSCOW

Staropimenovskiy per. 18
Russia, Moscow, 127006
T: +7 495 98 48 098

FT. LAUDERDALE

1300 S.E. 17th St., Suite 204
Ft. Lauderdale, FL 33316, USA
T: +1 954 768 07 07

MONACO

2 Avenue de la Madone
MC 98000 Monaco
T: +33 616 313 087

UKRAINE

82 Mykoly Yunkerova St.
Pushcha-Vodica, Kyiv, 04075
T: + 380 97 95 77777

ПРОДАЖА И ЧАРТЕР



MOSAÏQUE | 49.9 м от Proteksan | 2002 год
Размещение: 12 гостей в 6 каютах | Команда: 12 человек | Цена: € 10 950 000

ПРОДАЖА И ЧАРТЕР



QUID PRO QUO | 30.2 м от Benetti | 2007 года
Размещение: 10 гостей в 5 каютах | Команда: 6 человек | Цена: € 3 950 000

ул. Садовническая 76/71
Москва | 115035 | Россия
тел. +7 495 975 94 02
irina@bluewateryachting.com
www.bluewateryachting.ru

bluewater
ANTIBES | FORT LAUDERDALE | HONG KONG | MONACO | MOSCOW | PALMA

ДОСТУПНА В ЧАРТЕР НА
СЕЙШЕЛАХ С ЯНВАРЯ 2019

ICON

ЭЛЕГАНТНАЯ СОВРЕМЕННАЯ МЕГА ЯХТА
(ДЛИНА 67,5 МЕТРОВ) С ПРОСТОРНЫМИ ПАЛУБАМИ, ОГРОМНЫМ
БАССЕЙНОМ И ПРОТРСЯЮЩИМ «ПЛЯЖНЫМ КЛУБОМ».



ICON | 67.50 м от голландской верфи Icon Yachts | 2010 год
Размещение: 12 гостей в 7 каютах | Команда: 17 человек | Цена по запросу



ул. Садовническая 76/71
Москва | 115035 | Россия
тел. +7 495 975 94 02
irina@bluewateryachting.com
www.bluewateryachting.ru

bluewater

ANTIBES | FORT LAUDERDALE | HONG KONG | MONACO | MOSCOW | PALMA

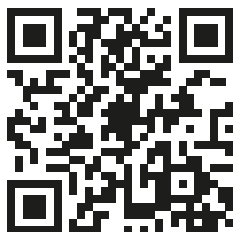




За 20 лет Nord Star Yachting добилась безупречной репутации. Планируете приобрести яхту? Мы подготовили предложения, достойные вашего внимания.

Борис Лашков
Руководитель компании
Nord Star Yachting

WWW.NORD-STAR.COM



nord.star.yachting

Horizon Hermitage III

2009 г € 5 900 000



Длина	42 м
Ширина	8 м
Осадка	2,24 м
Вес	280 т
Двигатели	2 x CAT C32A 1800 л.с.

Princess 85 MY

2009 г € 1 950 000



Длина	25.93 м
Ширина	6.3 м
Осадка	1.8 м
Вес	70 т
Двигатели	2 x MTU 1800 л.с.

Princess 82 MY

2015 г € 3 100 000



Длина	25.5 м
Ширина	5.74 м
Осадка	1.75 м
Вес	50.7 т
Двигатели	2 x Caterpillar 1825 л.с.

Princess 60

2013 г € 680 000



Длина	18.61 м
Ширина	4.83 м
Осадка	1.27 м
Вес	27 т
Двигатели	2 x Volvo Penta D13 900 л.с.

Princess 56

2014 г € 820 000



Длина	17.83 м
Ширина	4.76 м
Осадка	1.29 м
Вес	26.8 т
Двигатели	2 x Volvo Penta D13 800 л.с.

Selene 54

2015 г € 1050 000



Длина	18.9 м
Ширина	5.08 м
Осадка	1.75 м
Вес	43.1 т
Двигатели	1 x Cummins QSL9 405 л.с.

NORD STAR

BROKERAGE

РЕКЛАМА

NORD STAR YACHTING

+7 812 35 555 32

197110, РОССИЯ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
ПЕТРОВСКИЙ ПР. 14, КОРП. 4

НОВЫЕ ЯХТЫ



SUNSEEKER 76 YACHT

от £ 2 625 000

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ ДОСТУПНА В 2019 ГОДУ

ДЛИНА 23.60М / 77.5ФТ
 ШИРИНА 5.96М / 19.6ФТ
 ОСАДКА (ПОЛНАЯ НАГРУЗКА) 1.7 / 5.7ФТ

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ 6000 Л
 СУХОЙ ВЕС 53 Т
 МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 32 УЗЛА



SUNSEEKER MANHATTAN 66

от £ 1 600 000

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ ДОСТУПНА В 2019 ГОДУ

ДЛИНА 20.81М / 68.3ФТ
 ШИРИНА 5.26М / 17.3ФТ
 ОСАДКА (ПОЛНАЯ НАГРУЗКА) 1.80 / 5.1ФТ

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ 4000 Л
 СУХОЙ ВЕС 38.5 Т
 МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 32 УЗЛА



SUNSEEKER MANHATTAN 52

от £ 920 000

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ ДОСТУПНА В 2019 ГОДУ

ДЛИНА 17.21М / 56ФТ
 ШИРИНА 4.87М / 15ФТ
 ОСАДКА (ПОЛНАЯ НАГРУЗКА) 1.26 / 4ФТ

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ 2200 Л
 СУХОЙ ВЕС 27 Т
 МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 31 УЗЛА

SUNSEEKER RUSSIA
 ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР
 БРИТАНСКОЙ ВЕРФИ SUNSEEKER INTERNATIONAL
 НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ И СНГ

МОСКВА, ЛЕНИНГРАДСКОЕ ШОССЕ 39, СТР. 7,
 ROYAL YACHT CLUB,
 Т: +7 495 258 8700
 SALES@SUNSEEKER-RUSSIA.COM

БРОКЕРАЖ



SUNSEEKER 75 YACHT

€2 300 000

НЕ РАСТАМОЖЕНА ГОД 2016 ФРАНЦИЯ

ДЛИНА 23.02М / 75'6"
ШИРИНА 5.73М / 18'10"
ОСАДКА (ПОЛНАЯ НАГРУЗКА) 1.63 / 5'4"

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ 5000 Л
СУХОЙ ВЕС 46.6 Т
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 30 УЗЛОВ



SUNSEEKER 75 YACHT

ЦЕНА ПО ЗАПРОСУ

НЕ РАСТАМОЖЕНА ГОД 2014 ТУРЦИЯ

ДЛИНА 23.02М / 75'6"
ШИРИНА 5.73М / 18'10"
ОСАДКА (ПОЛНАЯ НАГРУЗКА) 1.63 / 5'4"

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ 5000 Л
СУХОЙ ВЕС 46.6 Т
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 30 УЗЛОВ



SUNSEEKER MANHATTAN 52

ЦЕНА ПО ЗАПРОСУ

НЕ РАСТАМОЖЕНА ГОД 2018

ДЛИНА 17.21М / 56ФТ
ШИРИНА 4.87М / 15ФТ
ОСАДКА (ПОЛНАЯ НАГРУЗКА) 1.26 / 4ФТ

ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНЫХ БАКОВ 2200 Л
СУХОЙ ВЕС 27 Т
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 31 УЗЛА

ПОЛУЧИТЕ БОЛЬШЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ
НА SUNSEEKER-RUSSIA.COM



Russia



MAJESTY  YACHTS

Majesty 100', 2018 г, ОАЭ, НОВАЯ
Длина 31.70 m | Ширина 7.10 m | Осадка 1.70 m
Двигатель 2 x 1,900 л.с.
5 650 000 EUR



Princess 95, 2008 г, Черное море
Длина - 28.96 m | Ширина - 7.01 m | Осадка - 3.73 m
Двигатель - 2 x CATERPILLAR C32A 1825 л.с.
2 495 000 EUR



FNM, 39.6 m, СТАЛЬ, 2014 г, Италия
Длина 39.6 m | Ширина 8 m | Осадка 2.40 m
Двигатель 2 X 735Kw MAN D-2842
11 000 000 EUR снижение цены



HEESEN 44m, АЛЮМИНИЙ, 2012 г, Средиземное море
Длина 44 м | Ширина 8,5 м | Осадка 2,5 м | Каюты 5
Двигатель 2 x MTU 16V 4000 M90
17 900 000 EUR



Oyster 885, 2015 г. Юг Франции
Длина 27,08 m | Ширина 6,33 m | Осадка 3,50 m
Двигатель CUMMINS 330 л.с.
5 950 000 EUR



Horizon Elegance 98 RPH, Греция
Длина 29,87 m | Ширина 7,7 m | Осадка 1,95 m
Двигатель 2 x 2400 л.с. MTU Diesel 16V 2000 M93
2 450 000 EUR



Sargo 36 FLY, 2014 г, Санкт-Петербург
Длина 11.80 m | Ширина 3.60 m | Осадка 1.10 m
Двигатель 2 x Volvo Penta D4-300 DP, 450 моточасов
24 900 000 рублей



Sargo 36 FLY Explorer, 2014 г, Иркутск
Длина 11.80 m | Ширина 3.60 m | Осадка 1.10 m
Двигатель 2 x Volvo Penta D6-370 DP
27 000 000 рублей



Inace 85, Expedition Yacht, 2004 г, Азия
Длина 25,91 | Ширина 7,16 | Осадка 2,44
Двигатели 2 x 450 л.с.
2 100 000 USD



Bandido 75, 2012 г, Хорватия
Длина 23,67 m | Ширина 6,60 m | Осадка 2,03 m
Двигатель 2 x MAN D2876LE402 560 л.с.
2 200 000 EUR



Bandido 75, 2008 г, Малага
Длина 23,67 m | Ширина 6,60 m | Осадка 2,00 m
Двигатель MAN 2 x 560 л.с.
1 650 000 EUR



Bandido 90, 2009 г, Барселона
Длина 27,9 m | Ширина 7,7 m | Осадка 2.00 m
Двигатель 2 MAN x 1100 л.с.
3 700 000 EUR



ELLING the pure spirit of adventure

Океанские яхты Elling

Elling E6
с 2019 года
доступен с
ФЛАЙБРИДЖЕМ



E6



Легендарный голландский бренд ELLING — это:

- Категория мореходности Евросоюза — «А» Ocean, неограниченный район плавания (проверено в безостановочных трансатлантических переходах);
- Остойчивость и надежность спасательного судна (проверено многочисленными испытаниями, в т.ч. переворотом яхты E4 на 360 градусов);
- Малая осадка и полностью защищённый килем винто-рулевой комплекс;
- Запасы хода: для E3 и E4 - от 1400 миль до 2400 миль, для E6 - 3200 миль;
- Максимальная скорость: Elling E3, E4 - до 18 узлов; Elling E6 - не менее 20 узлов;
- Концепция силовых агрегатов 1 + 1 (1 главный + 1 вспомогательный ходовой дизель);
- Полностью армированный кевларом (Twaron®-Kevlar®) стеклопластиковый корпус, — это значительно повышает общую и местную прочность судна;
- Размеры в футах модельного ряда Elling: E 3-45; E 4-49; E 6(new) — 65.

Колоссальный многолетний опыт известной верфи Neptune Marine — за 40 лет построено ок. 1000 яхт Neptunus и более 300 яхт Elling.

Компания «Rond Yachting»

Официальный дилер на Северо-Западе РФ
190005, Санкт-Петербург, Троицкий проспект, д.6 лит А
тел.: +7(921)857-81-81
+7(812)702-46-85

www.elling-yachts.ru

Компания «Adventor Yachts»

Официальный дилер по Центральной и Юго-Восточной части РФ
119571, Москва, пр.Вернадского, 92, 3А-220
Тел.: +7 (495) 998-38-34; +7 (495) 780-80-27
e-mail: elling345@mail.ru

www.elling-yachting.ru

Elling E4 и E6 на выставке яхт «Boot Dusseldorf 2019»



19 – 27 января 2019
зал №17



Специальные исполнения яхт:

для кругосветного плавания

для предельного мелководья

для рыбалки и дайвинга

для внутренних водных путей и каботажа

«Adventor Yachts» Москва
elling-yachting.ru

BORK

Продуманное превосходство



К хорошему привыкаешь быстро,
к превосходному — навсегда

Коллекция Platinum



Мясорубка M785



Чайник K780



Блендер V780



Хлебопечь X780



Автоматическая кофемашина Z6



Блендер V781



Тостер T781



Напольные весы N785



Ручной миксер V782

КУПИТЬ

в онлайн-бутике bork.com



Колье-браслет Zip Antique Ludo*
Рубины и бриллианты.

Van Cleef & Arpels

Haute Joaillerie, place Vendôme since 1906**



МОСКВА ПЕТРОВСКИЙ ПАССАЖ (495) 937-9042 - ГУМ (495) 363-2064
ЕКАТЕРИНБУРГ (345) 215-6001 - КИЕВ (38044) 279-4642
АЛМАТЫ (727) 315-5000 - СТАМБУЛ (90212) 261-2915
www.vancleefarpels.com

*Колье «Zip Antique Ludo» в виде застежки – модели

**Высокое Ювелирное искусство, Ванкломская площадь, с 1906 года

товар сертифицирован

реклама