

MOTORBOAT & YACHTING

ЯХТА НОМЕРА AZIMUT MAGELLANO 74

Возвращение Магеллана

Эксперты *МВУ* вынесли
вердикт итальянской яхте



ОБЗОРЫ

Windy 40 Maestro
Princess V52
Johnson 125
Numarine 130
Atlantis 48

МАРШРУТЫ И КРУИЗЫ

**СОКРОВИЩА
ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА**
Чартерные маршруты
по Мальдивам и Таиланду
ОСТРОВ СВОБОДЫ
Гид по гаваням Новой Зеландии

ТЕСТ-ДРАЙВЫ

RIVA DUCHESSA 92
JEANNEAU PRESTIGE 60
ABSOLUTE 70

НАЧИНАЮЩИМ ЯХТСМЕНАМ

КЛУБНАЯ КАРТА
Все марины
российской столицы

ВЫСТАВКИ 2010

**КАННСКИЙ
ФЕСТИВАЛЬ**
Новинки главного осеннего
боут-шоу на воде



СЕНТЯБРЬ–ОКТАБРЬ 2010

ТЕСТ-ДРАЙВ AZIMUT MAGELLANO 74

www.mby.ru

MOTORBOAT

N 5 (5)

Cannes

International **Boat & Yacht**
Show



WWW.SALONNAUTIQUECANNES.COM

8-13 sept. 2010

Organised by
 Reed Expositions

Owned and hosted by
 FRENCH NAUTICAL
INDUSTRIES
FEDERATION

 PORT DE CANNES
CCI NICE COTE D'AZUR

 PORT PIERRE CANTO
Ville de Cannes

 JAGUAR

 BLANCPAIN
MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE

МВУ Россия

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

Веб-сайт www.mby.ru

Редакция

Директор Сергей Артемов
Тел.: +7 (921) 945-64-32, e-mail: director@mby.ru
Главный редактор Глеб Леонидович Тарабутин
e-mail: gleb.tarabutin@mby.ru
Арт-директор Михаил Смотров
e-mail: ms@mby.ru
Выпускающий редактор Антон Черкасов
e-mail: editor@mby.ru
Корректора Надежда Баталова
Технический перевод GS Translation, Инга Азарова
Менеджер по дистрибуции Дмитрий Макаров

Отдел рекламы

Директор по рекламе Андрей Аханьков
Тел.: +7 (903) 729-97-40, e-mail: akhankov@mby.ru
Менеджер по рекламе Евгений Кольчатыгин
e-mail: ek@mby.ru

МВУ UK

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

Editorial

Tel: +44 (0)20 3148 4651 Fax: +44 (0)20 3148 8127.
E-mail: mby@ipcmedia.com Website: www.mby.com

Editor Hugo Andreea
Deputy Editor Rob Peake
Consultant Editor Alan Harper
Technical Editor David Marsh
Art Editor Caroline Creighton-Metcalf
Sub Editor Chantal Borciani
Technical Writer Greg Copp
Staff Writer Jack Haines
Chief Photographer Lester McCarthy
Photographer Graham Snook

Мнение авторов может не совпадать с мнением редакции

Редакция не несет ответственности за содержание рекламы

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

Использование любых материалов издания возможно только после получения письменного согласия редакции

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

Распространение

ЗАО «Нева-Пресс»,

192236, С.-Петербург, ул. Белы Куна, д. 32, корпус 2

ООО «ТК «Пресс-Экспо»

115114, Москва, 1-й Дербеневский пер., д. 5, подъезд 4, оф. 307

ООО «ПрессХаус»

127051, Москва, Цветной б-р, д. 30, строение 1

ООО «Пресс-Логистик»

127015, Москва, Вятская ул., д. 49, строение 2

ООО «АРПИ «Сибирь»

630048, Новосибирск, ул. Немировича-Данченко, д. 104

Сеть магазинов прессы «Первая Полоса»

191024, С.-Петербург, Миргородская ул., д. 1

Тираж 35 000 экз.

Свидетельство о регистрации СМИ
ПИ № ФС77-38759 от 28.01.2010

Цена свободная

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

2010 Copyright of IPC Media Limited. All rights reserved.

ParaType PunaMusta

КЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Короткое российское яхтенное лето постепенно подходит к концу, и несогласным с его завершением следует подумать о месте для зимнего хранения собственной яхты и хотя бы временном переезде куда-нибудь южнее. Главное спасение от грядущих дождей и морозов, а заодно лучшее средство от межсезонной хандры – чартерное путешествие. Таиланд и Мальдивы – два направления, давнолюбимые российскими «наземными» туристами, теперь все чаще принимают соотечественников-яхтсменов.

Мальдивский архипелаг, пользующийся славой одного из самых безопасных мест на планете (не путать с близкими к очагу мирового пиратства Сейшелами), за последние два десятилетия развил необходимую для яхтинга инфраструктуру. Жители Королевства Таиланд, хоть и отстают в этом вопросе от соседей по океану, нет-нет да и построят гавань-другую на пару десятков причальных мест. Смеем вас заверить, по богатству флоры и фауны, по красоте береговой линии и островов, а также по части кулинарных изысков (о чем говорится в нашей новой рубрике «Камбуз МВУ») эти регионы ничуть не уступают Средиземноморью.

Журнал подобен живому организму – он развивается, со временем становится взрослее, солиднее, ярче. С этого номера МВУ будет выходить в обновленном дизайне. Мы сделали более современным внешний вид издания, скорректировали наполнение некоторых рубрик и тут же обнаружили, что очень любим смотреться в зеркало – читать ваши письма, критические или хвалебные. Путешествуйте и присылайте нам свои истории, задавайте технические вопросы, комментируйте редакционные материалы. Автора лучшего письма ждет приз – бутылка рома и яхтенная сумка Henry Lloyd.



Главный редактор
Глеб Тарабутин

Spirit of Scandinavia



Windy
SPIRIT OF SCANDINAVIA

Windy Marine Russia
Email: info@windymarine.ru Web-сайт: www.windy.ru
125212, Москва, Ленинградское шоссе, дом 39, строение 7.
телефон: +7 (495) 221 12 19, +7 916 643 18 84
Региональные дилеры: Самара
телефон +7 927 712 75 94
телефон +7 927 712 79 09

РЕКЛАМА



52 Xanthos

СОДЕРЖАНИЕ

Сентябрь — Октябрь 2010

НОВОСТИ

12 СОБЫТИЯ

Sunseeker меняет хозяина; Отчего горят яхты; Кто и зачем ворует моторы

16 КАЛЕНДАРЬ

Осенние яхтенные выставки в Европе

18 СО СТАПЕЛЯ

Премьеры Каннского боут-шоу: Princess V52; Atlantis 48; Cessa C35; Windy 40 Maestro.
Обзоры новинок: Clipper 48; Riviera 43 Open Flybridge; Fairline Squadron 50; Riva Aquaria; Galeon 700 Raptor; BWA 40; Marquis 720 Fly; Beneteau Swift Trawler 44; Rodman 31; Marex 320; Krogen 52

28 ТЕСТ-ДРАЙВ ДЖЕТ КАТЕРОВ

Yamaha 424 Limited S и Yamaha 212 SS

30 НОВЫЕ СУПЕРЯХТЫ

Johnson 125; Numarine 130; Feadship *Lady Christine*

МЕХАНИКА

32 TWIN DISK

Джойстик для валов

33 МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

Как работают опреснители

35 БОРТОВОЙ КОНДИЦИОНЕР

Компактный аппарат с питанием от батарей

35 ДЕМПФЕР ДЛЯ ШВАРТОВОГО

Простейшее устройство в помощь матросу

35 СТРАННОВЕДЕНИЕ:

Гиперсаб *Fathom*

НАВИГАЦИЯ

36 TASKTICK

Монтируем беспроводную контрольно-измерительную систему

37 СПУТНИКОВАЯ НАВИГАЦИЯ

«Глонасс» против «Галилео»

35 ПОРТАТИВНЫЙ КАРТПЛОТТЕР

Smarterchart 500a

35 КТО ВИНОВАТ?

Гримасы американского правосудия



40 Высшая проба: Azimut Magellano 74



66 На борту Absolute 70



54 На моторной яхте по Скандинавии



60 Bluegame 60: королевская рыбалка?



70 Жизнь в стиле «лобстер»: Rapsody November 55



Страхование яхт и катеров



ОСАО «Ингосстрах», Лицензия Росстрахнадзора С №0928 77
в соответствии с Уставными документами
России

ЕДИНЫЙ ТЕЛЕФОН
(495) 956 55 55

www.ingos.ru

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*

ПОСТОЯННЫЕ РУБРИКИ

38 ПРОГУЛКИ С ПИТЕРОМ КАМБЕЛИДЖЕМ

Маленькие лодки, серьезные намерения

53 ОТКРОВЕНИЯ ШКИПЕРА

Добро пожаловать в коллектив

110 КАМБУЗ МВУ

Готовим острый тайский супчик на борту яхты

130 ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ

О том, как якорная стоянка может превратиться в ночной кошмар

НАЧИНАЮЩИМ

62 СПРАВОЧНИК СТОЛИЧНЫХ ЯХТ-КЛУБОВ

МВУ поставил на карту все московские яхтенные стоянки

СУПЕРЯХТЫ

98 STEER COMMAND В ПОМОЩЬ РУЛЕВОМУ

НАВЫКИ И ЗНАНИЯ

112 БАТАРЕЙНЫЙ ОТСЕК

Разбираемся в яхтенных аккумуляторах

116 ЧТО ДЕЛАТЬ, КЭП?

Как справиться с разлившимся по палубе топливом

118 ПРОВЕРЕНО МВУ

Защитный тент для катера; Хит-парад мангалов

120 НАШИ ЯХТЫ

В поисках безопасной марины

122 СПРАВОЧНИК ПОКУПАТЕЛЯ



ВТОРЫЕ РУКИ: SEALINE S48

Лодки с приводами на валы устойчивы в движении как на полном ходу, так и во время швартовки. Многие владельцы Sealine S48 отмечают, что это, быть может, одна из самых лучших в своем классе яхт с валовым приводом.



86 Королевство островов: путешествуем по Новой Зеландии



92 Суперяхты: Riva Duchessa 92



78 Тест-драйв Jeanneau Prestige 60



106 Вторая стихия Messerschmitt



100 Чартер по странам Индийского океана

CAPTURE THE DREAM.



INFINITELY AHEAD
ONE OF THE EIGHT NEW MODELS 2009-2010.

— 725 —

Free your emotions

AZIMUT
YACHTS



ULTRAMARINE

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ООО «УЛЬТРА МАРИН»
МОСКВА, ЛЕНИНГРАДСКОЕ ШОССЕ, Д. 39, СТР. 7 «ROYAL YACHT CLUB», ТЕЛ.: +7 (495) 980 77 00;
НИЖНИЙ НОВГОРОД, ТЕЛ.: +7 (831) 415 05 05; САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ТЕЛ.: +7 (812) 331 00 55;
САМАРА, ТЕЛ.: +7 (846) 958 89 25; КИЕВ, ТЕЛ.: +38 (067) 329 77 00

WWW.AZIMUTYACHTS.RU

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Мир моторных яхт как он есть

Во имя всех святых!

Каравеллы второй экспедиции Колумба подошли к этим берегам 1 ноября 1493 года — в день Всех Святых. Долго не раздумывая, великий путешественник нарек архипелаг из восьми островов Los Santos, что означает «Святые». Позже, испанское название получило французский эквивалент Les Saintes. Через три дня флотилия Колумба достигнет о. Гваделупа (по-туземному, Карукера), где европейцы впервые попробуют на вкус ананасы.

Яхтенный сезон в северном полушарии подходит к концу. Тем, кто не хочет мириться с демисезонными капризами погоды на европейской части России, самое время поискать места, где «зимнее» лето в разгаре с ноября по апрель. Ле-Сент, Доминика, Гваделупа, Монтсеррат, Пуэрто-Рико... Эти названия будоражат воображение даже простого человека, не говоря о яхтсменах. Почему бы вам не повторить путь легендарного Колумба?



ФОТО Илья Куровский





Сделка с компанией FL Partners положила конец эпохе Роберта Брэйтвэйта — крупнейшего держателя активов верфи на протяжении многих лет

Sunseeker: продано!

За £25 млн один из лидеров британского судостроения сменил владельцев

Продажа верфи Sunseeker группе инвесторов, в том числе частной ирландской акционерной компании, стала знаковым событием для британской яхтенной индустрии. Sunseeker долгие годы оставался «семейным» бизнесом, тогда как другие члены «большой английской четверки» были распроданы гораздо раньше. Американская корпорация Brunswick поглотила Sealine в 2001 году, инвестиционная компания 3i прибрала к рукам Fairline в 2005-м, а Princess отошла к французской LVMH тремя годами позже.

Сделка в 25 миллионов с дублинской FL Partners положила конец эпохе Роберта Брэйтвэйта — крупнейшего держателя активов верфи на протяжении многих лет. Как Fairline и Princess, история Sunseeker берет начало в 1960-х. Это было небольшое семейное предприятие. С 1962 года Роберт помогал своему отцу в компании, которая тогда называлась Poole Powerboats. К концу десятилетия у Брэйтвэйтов уже был узнаваемый лодочный бренд, а еще через пять-семь лет верфь прочно закрепилась на британском яхтенном рынке.

Теперь Роберт является вторым по величине держателем акций после FL Partners и будет выполнять функции президента компании.

Слухи о продаже верфи просочились в прессу сразу после того, как стали известны неутешительные финансовые показатели Sunseeker: убытки к июлю прошлого года составили £9,1 млн, несмотря на возросший оборот, превысивший на тот момент £303 млн. Ситуация с долгом компании не улучшилась,

а финансовые запасы значительно сократились. Осведомленные источники сообщили, что возникшие финансовые трудности Sunseeker удалось решить с помощью рефинансирования, поэтому у компании есть будущее. Однако это не значит, что FL Partners приобрели верфь за бесценок — цена была назначена адекватная.

«FL Partners объявили о намерении купить компанию», — рассказывает Стюарт МакИнтайр, выполнявший

обязанности исполнительного директора в ходе сделки. — У нас оказались схожие взгляды на то, как должна развиваться верфь, в особенности на сохранение производства в Великобритании». За ирландской компанией стоят Брайан Саутер, президент туристической фирмы Stagecoach, и Майк Клэр, основатель фирмы Dreams, производящей кровати. «Мы не собираемся менять корпоративную политику в сторону увеличения объемов производства и изменения размеров выпускаемых яхт, равно как и философия Sunseeker останется прежней», — поделился с МВУ МакИнтайр.

У нас оказались схожие взгляды на развитие верфи и на сохранение производства в Англии

ЛИЧНОЕ ДЕЛО Роберт Брэйтвэйт

Роберт построил свой первый спортивный катер в 1968 году, когда бренда Sunseeker не было и в помине, а верфь носила название Poole Powerboats. К 1972 году оборот компании, в которой трудилось семь человек, составлял порядка £300 000.

Сегодня на верфи работают более 2200 человек, а общий оборот превышает £300 млн. Роберт руководил семейным бизнесом в течение 37 лет и по сей день остается президентом компании. За время его «правления» Sunseeker пять раз номинировали на

престижную королевскую награду за экспортные достижения. Брэйтвэйту 65 лет, он женат и вырастил двух дочерей. Сейчас Роберт живет в Нью-Форесте, в свободное время занимается рыбалкой, любит лесные прогулки со своими четырьмя собаками.



ПАРТИЯ СКАЗАЛА:
Чиновники
 обсудили проблемы
 водного туризма **С14**



«АКВАБУС»:
Новый общественный
 транспорт в Петербурге
С15



БОЛЬШАЯ ЧЕТВЕРКА:
Европа в преддверии
 крупнейших выставок
 на воде **С16**



Суперяхты в огне

Шокирующие снимки уничтоженных огнем роскошных судов



Эти два пожара произошли с разницей в несколько недель. От красивых суперяхт остались лишь обгоревшие корпуса. Первая трагедия случилась со 140-футовой яхтой *La Diva* (вверху) в городке Палм-Бич во Флориде. Как сообщается, пожар возник в результате утечки раскаленных отработанных газов из выхлопной системы, когда судно возвращалось в свой порт с Багамских островов.

Капитан попытался дотянуть до пристани, но спасти лодку было уже слишком поздно. Никто из экипажа не пострадал, однако пожарные расчеты несколько часов боролись с десятиметровым пламенем, на глазах поглотившим судно.

Второй пожар произошел двумя неделями позже в Греции и превратил в пепел 153-футовую яхту *Madibloe* 1986 года постройки (внизу). Лодка была пришвартована в марине Vouliagmeni, которая находится к югу от Афин. Команда успела сойти на берег. Власти проводят расследование для выяснения причин возгорания.

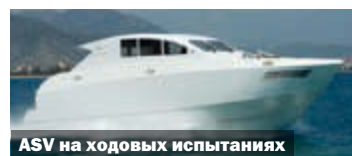
Яхта горела почти целый день

Торжество формы

Новый корпус снизит расход горючего вдвое

Не стоит сильно переживать по поводу внешнего вида этого не совсем обычного прототипа. Новый глиссирующий корпус, несмотря на угловатость форм, требует в два раза меньше топлива для достижения определенной скорости, чем известные аналоги.

Новинка под названием ASV (air supported vessel, или



ASV на ходовых испытаниях
 поддерживаемое воздухом судно) использует подушку из сжатого воздуха, которая поднимает монокорпус над водой и снижает

сопротивление. Эта 65-футовая лодка весом 22,5 тонны приводится в движение парой приводов Volvo IPS с двигателями по 435 л.с. и развивает максимальную скорость 33 узла. На крейсерских 25 узлах яхта потребляет всего 5,7 л горючего на милю. Разработчики намереваются продавать передовую технологию заинтересовавшимся верфям.

ПОЛНЫЙ БАК



БРИТАНСКАЯ ВЕРФЬ SEALINE

после двухлетнего перерыва будет участвовать в Лондонской яхтенной выставке. Организаторы крайне рады этому обстоятельству, поскольку планируют вывести шоу 2011 года на новый уровень.



ГРУППА FERRETTI,

производящая Riva, Mochi и Ferretti, последовала примеру конкурентов и открыла сезонную службу телефонной поддержки владельцев по техническим вопросам. Отправив запрос с указанием модели вашей яхты на адрес info@easeayachting.com, вы получите номер для прямой связи. Служба поддержки будет функционировать до 30 сентября.



ПУСТОЙ БАК



СЕВЕРОАМЕРИКАНСКИЕ «ЗЕЛЕННЫЕ» И ВЕТЕРИНАРЫ

подписали петицию с требованием запретить использование свинца при производстве дроби и рыболовных снастей. Из-за охотников и рыболовов в окружающую среду попадают тысячи тонн токсичного металла, от которого ежегодно в США гибнет 10-20 млн птиц и животных.



В ОТЧЕТЕ АМЕРИКАНСКОЙ АССОЦИАЦИИ

по защите птиц говорится, что мероприятия по очистке Мексиканского залива от нефти приносят пернатым больше вреда, чем пользы, поскольку боновые заграждения малоэффективны, а суда зачастую работают совсем не там, где нужно.



Водному туризму быть?

Чиновники не оставляют морскую индустрию без внимания

Стоит только начать разговор с профессионалом о проблемах, с которыми сталкиваются судовладельцы в нашей стране, собеседник или махнет рукой, не желая попусту тратить время, или разразится крепчайшими ругательствами. Чиновники, однако, не избегают подобных бесед и порой собираются вместе, чтобы обсудить волнующие темы. В первых числах июля в городе на Неве прошла II Международная конференция «Санкт-Петербург — морская столица России». Это часть проекта партии «Единая Россия», посвященного морскому туризму, а он, всем известно, в стране 12 морей и трех океанов находится в эмбриональной стадии развития.

Говорили, как водится, много, вспоминали и Большое европейское воднотранспортное кольцо, открытие которого пророчат «в самом ближайшем будущем», обсудили законопроект о допуске судов под иностранными флагами во внутренние

водные пути. Официальные лица заверили слушателей, что осенью Госдума проработает этот вопрос, и, скорее всего, закон будет принят, но когда редкие иностранные путешественники и многочисленные соотечественники, содержащие яхты в сопредельных странах, смогут на самом деле начать ходить по нашим внутренним водам, не известно никому. Помимо законодательных проблем существуют огромные сложности по созданию инфраструктуры и систем обеспечения навигации. Впрочем, к концу 2010 года в России обещают запустить уже 65 базовых станций AIS.

Чиновники правящей партии признают, что морской и речной туризм с советских времен практически прекратил существование, а его возрождение в условиях рынка без государственной помощи невозможно. В докладах была озвучена необходимость применения таких мер, как лизинг, льготы и субсидии для отечественных верфей, снижение

налоговой нагрузки, принятие законов о поддержке судоходства и судостроения и стимуляции мелкого и среднего чартерного бизнеса. Однако на простой, но крайне большой вопрос о том, когда перестанут повышать таможенные пошлины на импорт яхт, руководитель Федерального агентства по туризму РФ А. И. Ярочкин ответил недвусмысленно и очень доходчиво: «Пусть те, кто может себе позволить дорогую яхту, платят высокие налоги, а пошлинами мы будем поддерживать отечественных производителей». Интересно, только нам приходит на ум сравнение с АвтоВАЗом?



Руководитель
агентства по туризму
А. И. Ярочкин



Пленарное заседание
в Синем зале
гостиницы
«Прибалтийская»

Пусть те, кто может себе позволить дорогую яхту, платят высокие налоги

Происхождение видов: Аквабус флювиатиле

Высшее руководство Петербурга дало добро водному такси

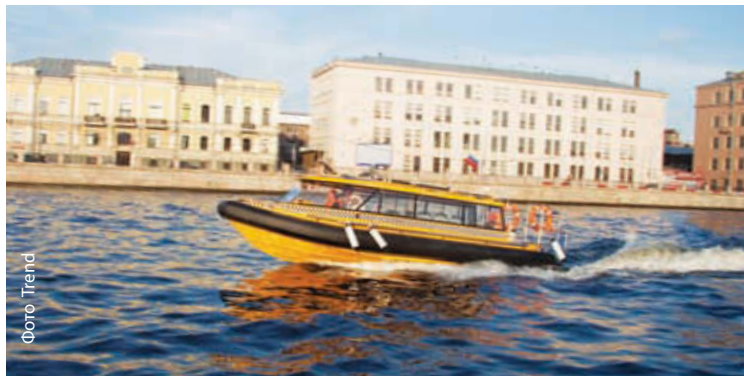


Фото Trend

Aquabus fluviatile, или речной автобус, отныне займет полноправную позицию в перечне общественного транспорта Санкт-Петербурга. Все лето проект городских властей проходил предварительную «обкатку», чтобы доказать свое право на существование. Идея перенесения «маршруток» на воду обсуждается в Северной Венеции не первый год, лишь некоторые сложности не позволяли в одночасье реализовать такую, казалось бы, несложную задумку. В первую очередь это вопросы безопасности пассажироперевозок и организации причалов-остановок. И если катера RIB, которые планируется использовать в качестве «маршруток», практически непотопляемы, то река Нева не похожа на спокойный дачный пруд. Например, не ясно, какие ограничения по погодным условиям

будут поставлены городским комитетом по транспорту. Поговаривают даже о лобби со стороны владельцев туристических теплоходов — якобы катера с шашечками могут подорвать бизнес. Так или иначе, после рабочего совещания, прошедшего в салоне одного из ярко-желтых катеров-такси, губернатор Валентина Матвиенко осталась довольна результатами и распорядилась продолжить программу развития аквабусов. Рядовые граждане, как всегда, разделились на два лагеря: оптимисты уже воочию представляет разветвленную сеть водных маршрутов и оценивает сэкономленное личное время, а скептики подозревает, что через год-другой лавочку прикроют под видом нерентабельности и все имущество перейдет в частные руки.



О ЧЕМ ОНИ ДУМАЛИ?

НЬЮ-ЙОРК: Тихой майской ночью небольшая спортивная яхта на полной скорости вылетела на берег. В каком состоянии человек способен на такое?



Принцесса меняет имя

Ребрендинг торговой марки

В течение последних 15 лет все лодки английской верфи Princess продавались на американском рынке под торговой маркой Viking, которая соответствовала названию компании-дилера Viking Sports Cruisers из Нью-Джерси. Времена меняются, и европейцы решили глобализовать свой бренд. Начиная с 2011 года яхты, предназначенные для рынков Северной и Центральной Америки, Мексики и стран Карибского бассейна, будут носить оригинальное имя Princess.

ОДНАЖДЫ В АМЕРИКЕ...



Команда спортивных рыболовов лишилась главного приза в \$912 825 на чемпионате по ловле марлина в Северной Каролине. Дело в том, что один из рыбаков нарушил законы штата и правила турнира – он забыл приобрести лицензию на лов стоимостью всего \$15. Простят ли его коллеги такой проступок?

Куда уплывают моторы

Воровство двигателей набирает обороты



На этом транце «висит» около €50 000

Оказывается, подвесные моторы с удовольствием воруют не только в России, но и, например, в Англии. Причем аппетиты преступников растут с невероятной скоростью: за период с 2007 по 2009 год количество украденных моторов увеличилось в два раза. Только за первые три месяца 2009 году вора стасили 500 двигателей общей стоимостью свыше €3 млн.

Полиция и страховые компании сходятся во мнении, что этот дорогой товар оседает на вторичном рынке Восточной Европы, в частности в Прибалтике. Злоумышленники целенаправленно охотятся за моторами от 100 л.с. и выше, поскольку выручка с их перепродажи весьма

значительная.

Однако для жертв воровства не меньшей проблемой по сравнению с пропажей имущества становится повреждение транца, которое зачастую происходит при «неумелой» грубой работе преступников. Последующий ремонт корпуса может влететь в копейку, поэтому Ассоциация страховых компаний вместе с полицией предпринимает попытки сократить свои убытки. Один из возможных путей заключается в том, чтобы заставить всех производителей подвесных моторов последовать примеру Mercury и Mariner и вести базу украденных изделий, отказывая новым владельцам в сервисе. Пусть эта мера и не позволит вернуть двигатель хозяину, но спрос на краденые моторы сможет подорвать основательно.

Sunseeker Predator 130 на
открытии выставки
в Саутгемптоне

Яхтенная осень 2010: ЕВРОПА



КАННСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ЯХТЕННАЯ ВЫСТАВКА

**Франция, Канн,
8-13 сентября**

Ведущая европейская выставка на воде в этом году отпразднует 33-летие

521 лодка на воде
185 новых моделей
187 яхт свыше 20 м длиной
460 участников из 25 стран
www.salonnautiquecannes.com



ЯХТЕННОЕ ШОУ В САУТГЕМПТОНЕ

**Великобритания, Саутгемптон,
10-19 сентября**

Самое популярное английское боут-шоу на воде

Более **1000** лодок
300 судов на воде
Более **500** участников
www.southamptonboatshow.com



ГЕНУЭЗСКАЯ ЯХТЕННАЯ ВЫСТАВКА

Италия, Генуя, 2-10 октября

Яркое панъевропейское событие с 50-летней историей

2300 катеров и яхт
500 лодок на воде
500 новых моделей
1400 участников
www.genoaboatshow.com



МОНАКСКОЕ БОУТ-ШОУ

Монако, Порт Геркулес, 22-25 сентября

Одна из самых популярных европейских выставок суперяхт отмечает 20-летний юбилей

100 яхт от 25 до 90 м
30 новых моделей
64% яхт более 40 м длиной
500 участников
www.monacoyachtshow.com



Limassol Marina

Новый стандарт жизни на море

После суеты и бешеного ритма мегаполиса приятно выйти на утопающий в зелени балкон, вдохнуть полной грудью свежий морской воздух и остановить взгляд на бескрайних лазурных просторах, понимая, что ты дома.

Вышесказанное — не мечта, а вполне реальная перспектива человека, приобретающего недвижимость на берегу Средиземного моря. Главный вопрос в том, какое место выбрать. Какой курорт способен удовлетворить всем вашим требованиям и желаниям и стать вторым домом?

Limassol Marina – не просто эксклюзивный жилой комплекс,

расположенный в самом сердце кипрской столицы, но и роскошный яхтенный порт, новое слово в сфере средиземноморской недвижимости класса премиум, один из крупнейших на Кипре инвестиционных проектов, в который инвестировано около 500 млн евро. Комплекс находится под управлением компании Subargo и призван стать самым престижным из элитных морских курортов Средиземноморья.

Комплекс расположен на насыпных островах, где уникальная природа Кипра органично сочетается со всеми мыслимыми



Limassol Marina с высоты птичьего полета

удобствами современной жизни класса люкс — великолепной оснащённостью и исключительным сервисом. Здесь продумана каждая мелочь, обеспечивающая ваш комфорт и уникальный стиль жизни морского курорта: к одной двери своего дома вы можете подъехать на машине, а из другой – выйти на палубу собственной яхты.

Limassol Marina предусматривает строительство 280 объектов жилой недвижимости от фешенебельных

апартаментов с видом на море, пентхаусов с собственным садом или уютных домиков на небольших живописных островах до роскошных вилл с бассейном и персональным причалом. В гавани запланировано 600 причалов, позволяющих швартовать суда любых типов —от парусных яхт до супер- и мегаяхт.

Первых владельцев собственных плавсредств Limassol Marina примет уже в 2012 году.

Интернет: www.limassolmarina.ru

Проект предусматривает строительство 280 объектов жилой недвижимости

Из двери собственного дома вы можете выйти на палубу яхты



СОСТАПЕЛЯ

Новости с верфей всего мира



Эксперт МВУ
Джек Хейнс
E-mail: editor@mbyu.ru

ПРЕМЬЕРА
БУТ-ШОУ
CANNES
2010



Princess V52

Поклонники Princess напоминают футбольных фанатов: ожидание новой модели для них сравнимо с последними минутами решающего матча. Новинку V52 ждали с особым нетерпением, ведь англичане взяли все лучшее от популярной V62, лишь немного уменьшив ее в размерах.

Ключевые отличия V52, сменившей V48, — наличие полностью закрытого салона и отдельного открытого кокпита. Столовая и камбуз расположены на нижней палубе, причем естественное освещение попадает в это помещение через ветровое стекло. В кокпите находится отдельный вет-бар и вторая зона для приема пищи, сиденья которой можно

превратить в лежаки для загара. Тройные раздвижные стеклянные двери салона и люки в крыше надстройки позволяют регулировать количество поступающего света и воздуха.

Стандартная планировка подразумевает две каюты: гостевую в носовой части и центральную каюту владельца во всю ширину корпуса. В качестве альтернативного варианта можно заменить столовую на небольшую дополнительную гостевую каюту.

Конструкторы решили использовать на яхте пару классических приводов с V-образными редукторами и отказаться от использования новых

rod-систем. Объясняется это более низким центром тяжести, что делает Princess с ее глубоким V-образным корпусом потрясающе стабильной лодкой на ходу. Два Volvo Penta D11 обеспечивают яхте уверенный разгон до 35 узлов. С таким набором характеристик V52 не может не повторить успех старшей сестры V62.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 54 ф (16,61 м) **Ширина** 14 ф (4,45 м)
Двигатели 2×Volvo Penta D11 (670 л.с.)
Максимальная скорость 35 узлов
Стоимость в Европе от €645 000

ОСОБЕННОСТИ

- Просторная каюта владельца
- Необычное освещение столовой
- Высокая производительность



Marex 320

Редко случается, что не слишком успешной прежде верфи удается занять лидирующее место на рынке. Marex совершила прорыв с моделью 370 Aft Cabin. Инженеры только что завершили проектирование ее «младшей сестры» — Marex 320. Новая лодка выглядит уменьшенной моделью 370-й как внешне, так и внутри. Визуально разница состоит в том, что длинные иллюминаторы старшей в линейке яхты смещены ниже по корпусу. Дизайн задней части салона переключал

почти без изменений. Кормовая каюта выполнена по формуле 2+1 (суммарно на яхте разместятся пять человек) – достаточно редкое явление для лодок такого размера. На 320-ю в базовой комплектации будет монтироваться один 300-сильный дизель Volvo D4. Максимальная скорость, по расчетам производителя, должна составить 30 узлов. Лодка обойдется недешево: стоимость Marex в базовой комплектации в Европе — около €310 000.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 33 ф (9,99 м) **Ширина** 11 ф (3, 33 м)

Двигатели один Volvo Penta D4

Максимальная скорость 30 узлов

Стоимость в Европе от €310 000

ОСОБЕННОСТИ

- пять спальных мест
- Просторная задняя каюта



Princess V72 MY

К концу сезона англичане основательно обновили модельный ряд и расписали календарь премьер так, чтобы на каждой крупной выставке появлялась новая яхта от Princess.

Легкий стремительный корпус V72 MY изготовлен по современной технологии вакуумной формовки, а в качестве силовых агрегатов установлена пара 1500-сильных дизельных двигателей MTU, которые обеспечивают неплохую для такого размера скорость 34 узла.

Кажется, что салон V72 MY способен самостоятельно излучать свет: такой эффект создают белоснежные интерьеры и обширная площадь остекления. Роскошная каюта владельца с просторным санузлом и гардеробом занимает центральную часть корпуса на нижней палубе.

Дебют Princess V72 MY состоится на «домашнем» шоу верфи в Саутгемптоне.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 73 ф (22, 35 м) **Ширина** 18 ф (5,49 м)

Двигатели 2×MTU 10V2000 M93 (1500 л.с.)

Максимальная скорость 34 узла

Стоимость не объявлена





Windy 40 Maestro

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 40 ф (11,99 м) **Ширина** 12 ф (3,70 м)
Двигатели 2×Volvo Penta D6 (370 л.с.)
Максимальная скорость 46 узлов
Стоимость в Норвегии от €360 000
Официальный дистрибьютор в России
 Windy Marine Russia, www.windy.ru,
 Info@windymarine.ru, тел.: +7 (495) 221-12-19,
 +7 (916) 643-18-84

ОСОБЕННОСТИ

- Высокая производительность
- Несколько вариантов привода
- Просторный кокпит

ПРЕМЬЕРА
 БОУТ-ШОУ
 CANNES
 2010

Норвежская верфь к осенним европейским выставкам обновила линейку популярных спортивных круизных яхт. Проектируя Windy 40 Maestro, конструкторы ориентировались на яхтсменов, которым не нужна большая лодка, но при этом требуются отличные мореходные качества и соответствующий уровень комфорта. Некоторые черты Maestro достались ей от неплохо зарекомендовавших себя моделей Windy 44 Chipook и 48 Triton, но что-то пришлось проектировать с чистого листа. Особое внимание норвежцы уделили кокпиту, сделав его

максимально большим, безопасным и хорошо подходящим для семейного отдыха. Жесткая крыша надстройки обеспечивает защиту от дождя и ветра, а складной люк позволит насладиться скоростью и позагорать прямо на посту управления. На яхте реализована проверенная временем двухкаютная компоновка нижней палубы: каюта и санузел владельца располагаются в носовой части, а гости могут разместиться в двухместной каюте в центральной части корпуса. Там же находятся небольшой уютный салон и камбуз. Как и другие модели верфи, корпус Maestro создавался с

применением современной технологии вакуумной инфузии, что позволило снизить вес судна и повысить его экологичность. Компания предлагает покупателям неплохой выбор приводов и силовых установок. На сегодняшний день доступны три варианта: базовый предполагает пару 300-сильных двигателей Volvo Penta D4 с поворотно-откидными колонками, а опционально характеристики яхты можно улучшить за счет более мощных моторов Volvo Penta D6 или IPS 400. В этом случае лодка будет выдавать 46 узлов — отличная скорость для такой яхты.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 35 ф (10,75 м) **Ширина** 11 ф (3,45 м)
Двигатели 2×Volvo Penta 440-520 л.с.
Максимальная скорость ≈38 узлов
Стоимость не объявлена



ПРЕМЬЕРА
 БОУТ-ШОУ
 CANNES
 2010

Sessa C35 Nuovo Sport Coupé

Хотя эта лодка находится в самом начале модельного ряда верфи и рассчитана на новичков, она обладает великолепными ходовыми качествами, не хуже, чем у C68, и даже профессионал получит удовольствие от управления яхтой.

На палубах C35 очень много свободного места. Аккуратная каюта владельца расположена в середине корпуса. Гостям предложено занять вторую каюту в носовой части, отделенную от салона

сдвижной перегородкой. С точки зрения планировки яхта идеально подходит для семейной пары, но можно пригласить на борт пару знакомых.

Компания Sessa обещает, что при производстве C35 качеству изготовления будет уделено не меньше внимания, чем при работе над старшими моделями. Например, на камбузе установлена стальная столешница и лакированные ящички цвета слоновой кости.

Выбирая между колонками и IPS, инженеры остановились на первом варианте, поскольку эта система сможет обеспечить необходимую для лодки такого размера скорость, управляемость и маневренность.

ОСОБЕННОСТИ

- Дизайн
- Планировка нижней палубы

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 52 ф (15,94 м) Ширина 14 ф (4,42 м)

Двигатели 2×Cummins QSC (600 л.с.)

Максимальная скорость 35 узлов

Стоимость не объявлена



Atlantis 48

Новинка в спортивной линейке Atlantis дебютирует на Каннской выставке. Эта яхта подверглась доскональной проработке, прежде чем предстать перед публикой. Разработчики сфокусировались на оптимизации палубного пространства и улучшенной защите от непогоды, что для открытых лодок немаловажно. Результат первого сотрудничества итальянских судостроителей со студией NeoDesign

налицо: лодка с запоминающейся внешностью, спортивная «осанка» с агрессивным черным «макияжем» жесткой крыши надстройки. За тиковым столом в кокпите помещаются восемь человек, по правому борту расположен бар с холодильником, грилем и генератором льда. Электрическая подъемная купальная платформа упрощает спуск тендера на воду. Место рядом с кокпитом

ОСОБЕННОСТИ

- Трансформируемый лежак в кокпите
- Три зоны для загара
- Эффектный дизайн

ПРЕМЬЕРА
БОУТ-ШОУ
CANNES
2010



используется под объемные рундуки. Пара кают на нижней палубе с высокими потолками (почти два метра) выгодно отличает Atlantis 48 от конкурентов. Инженеры основательно поколдовали над корпусом, в итоге 16-метровое судно с двумя 600-сильными двигателями способно разогнаться до 35 узлов.

Kotka
YACHT STORE
www.kotkayachtstore.fi

Enjoy
YOUR BOAT

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

NEW PORT *Kotka*
ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЙ ЯХТОВЫЙ ПОРТ И ЦЕНТР УСЛУГ



ОСОБЕННОСТИ

- Практичный дизайн
- Полуглиссирующий корпус
- Вместительный флайбридж



Clipper 48

Когда разговор заходит о клиперах, европейцы подразумевают шхуны с острыми обводами корпуса, некогда производимые в Балтиморе, нежели моторные яхты траулерного типа. Действительно, в Старом Свете верфь Clipper не на слуху, но на родине в Австралии за 25 лет существования компания заработала себе отличную репутацию. Clipper 48 дебютировал на прошлогодней выставке в Сауттемптоне и является второй по размеру яхтой модельного ряда, возглавляет который 60-футовый флагман. Все лодки производства Clipper имеют характерный внешний вид, создающий ощущение надежности и солидности.

С виду это стопроцентный бизнес-класс, и интерьеры такого типа судов созданы для длительного пребывания на борту. Немаленький салон визуально кажется просторней из-за большой площади остекления.

На флайбридже хватило места не только для тендера и поста управления, но и для дополнительной обеденной зоны, рядом с которой можно расслабиться в шезлонгах. Планировка нижней палубы предусматривает две каюты: апартаменты владельца с санузлом и двухместную гостевую по левому борту. Возможна и трехкаютная версия, но тогда вам придется отказаться от дополнительного санузла.

Полуглиссирующий корпус судна вкпе с парой дизелей Cummins по 425 л.с., по нашим оценкам, сможет обеспечить максимальную скорость в 20 узлов и крейсерскую порядка 16 узлов.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 46 ф (14,00 м) **Ширина** 15 ф (4,58 м)
Двигатели 2×Cummins QSB (425 л.с.)
Максимальная скорость ≈ 20 узлов
Стоимость в Европе от €570 700



С виду это стопроцентный бизнес-класс: комфортабельные интерьеры, располагающие к длительному пребыванию на борту

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 50 ф (15,4 м) **Ширина** 14 ф (4,50 м)
Двигатели 2×Volvo Penta D9 (575 л.с.)
Максимальная скорость ≈31 узел
Стоимость в Европе от €712 000

Fairline Squadron 50

Миссия нового Squadron'a заключается в том, чтобы залатать брешь в модельном ряду верфи, став промежуточной моделью между новинкой начального уровня Squadron 41 и более продвинутой Squadron 55. Яхта построена на базе того же корпуса, который лег в основу другой новинки верфи — Targa 50 Grand Turismo. Соответственно, все практические нововведения вроде уникальной системы спуска тендера перекочевали на Squadron 50.

Конструкторы разместили на нижней палубе три двухместные каюты, причем, по их уверениям, каюта владельца по размеру и свободному месту не уступает аналогичным апартаментам на 60-футовых спортивных яхтах. Салон Squadron 50, как и у Targa, оснащен автоматическими боковыми иллюминаторами, которые опускаются по нажатию кнопки. Если на флайбридже слишком ветрено, а пребывание в закрытом салоне не

приносит радости, то, опустив иллюминаторы, вы получите некий промежуточный вариант.

Камбуз на яхте расположен ближе к корме рядом с дверями кокпита, причем опционально вы можете встроить автоматическую «форточку» для подачи пищи в кокпит. На новом Squadron'e 18 иллюминаторов, благодаря чему все помещения лодки наполнены естественным освещением, приятным глазу в длительных морских путешествиях.

ОСОБЕННОСТИ

- Планировка нижней палубы как у Targa 50
- Большая площадь остекления

МНЕНИЕ:

Даже разглядывая полноразмерный макет лодки, понимаешь, что места в каюте владельца действительно много.
Дэвид Марш



Marquis 720 Fly & Marquis 500 Sport Bridge

Американские яхты Marquis среди наших яхтсменов пока не очень известны, но это только пока.

На Западе эти лодки пользуются уважением и популярностью благодаря исключительному дизайну и традиционно высокому качеству изготовления. Кстати, именно дизайн Marquis 500 SB отмечен высшей наградой на Каннской выставке, что не удивительно, поскольку этим вопросом для Marquis занимается известная в яхтенных кругах венецианская компания Nuvolari-Lenard Naval Architecture. Модельный ряд верфи состоит из девяти яхт, и в каждой из них

покупателям предоставлено большое поле для выбора двигателей. Сегодня производителей, которые предлагают по 5-6 вариантов силовых установок для любой лодки, можно пересчитать по пальцам, и американцы входят в их число. Marquis 500 SB и 720 Fly дебютировали в прошлом году, но до нас добрались только сейчас с помощью компании Whale Yachts, ставшей первым официальным дилером верфи в России.

ОСОБЕННОСТИ

- Богатый выбор двигателей
- Продвинутый пост управления на флайбридже

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 72 ф (22,00 м) **Ширина** 18 ф (5,50 м)
Двигатели 2×MTU 2000 (1360/1500 л.с.)
 или 2×CAT C32 (1421/1676 л.с.)
Максимальная скорость 29 узлов
Стоимость в США от \$3 248 500

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 49 ф (15,09 м)
Ширина 15 ф (4,70 м) **Двигатели** 3×Volvo Penta D6 IPS 500/600 (370/437 л.с.)
Максимальная скорость 37 узлов
Стоимость в США от \$1 105 000

ОСОБЕННОСТИ

- Высокие потолки в каютах
- Отличная производительность

Официальный дистрибьютор в

России Whale Yachts, www.whaleyachts.com,
 тел./факс: +7 (495) 258-16-13,
 моб.: +7 (926) 658-98-89



**ОСОБЕННОСТИ**

- Хорошее соотношение цена/качество
- Нестандартный внешний вид
- Подъемные двери кокпита

Galeon 700 Raptor

С этим амбициозным проектом польской верфи не стыдно появиться на любой европейской выставке. «Мужественный» внешний вид яхты привлечет внимание посетителей. В интерьерах доминируют черный лак, дерево венге и белая кожа. Планировка лодки интересна: полоса бортовых иллюминаторов тянется более чем на половину корпуса, двери кокпита скрыты глубоко под полупрозрачной крышей, а сам кокпит плавно переходит в салон. Возможно, белая кожа в сочетании с красной светодиодной подсветкой приборной панели выглядит пижонством, но интерьеры можно назвать современными и выдержанными в едином с корпусом яхты стиле.

На яхте четыре каюты, в каждой предусмотрен отдельный санузел. Каюта владельца занимает наиболее выгодное положение в середине корпуса. С самыми мощными из предлагаемых двигателей (MAN 1550 л.с.) яхта способна развить скорость 35 узлов. При заявленной стоимости яхты в почти полтора миллиона евро Raptor конкурентоспособен в классе 70-футовых спортивных яхт.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 71 ф (21,70 м) **Ширина** 17 ф (5,25 м)
Двигатели 2×MAN (1550 л.с.)
Максимальная скорость 35 узлов
Стоимость в Европе от €1 440 000

**ОСОБЕННОСТИ**

- Броский внешний вид
- Мощные двигатели
- Надежный и крепкий корпус

BWA 40 WL

Компания BWA появилась на рынке как производитель шлюпок, но теперь модельный ряд расширился и включает стандартные тендеры и скоростные катера RIB. Надо ли понимать, что перед нами очередной итальянский катер, эффектный внешне но не продуманный с точки зрения практического использования? Однозначно нет! Усиленный кевларовый корпус 40 WL максимально защищает пассажиров от брызг в беспокойной воде. Такой аппарат не предназначен для долгих стоянок в солнечных маринах. Он создан для настоящей морской работы. В стандартном варианте вам предложат оснастить RIB парой 400-сильных моторов, но если хочется

погонять, лучше установить два 500-сильных агрегата, которые в связке с приводами Арнесона дадут вам 45 узлов «максималки». Конструкторы позаботились и о комфорте — на лодке с удовольствием можно проводить выходные в кругу друзей и семьи, нежась под солнцем или тренируясь в приготовлении коктейлей в вет-баре. На катере даже можно переночевать — двухместная каюта с раздельным санузлом вполне подходит для путешествующей пары.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 41 ф (12,60 м) **Ширина** 12 ф (3,90 м)
Двигатели 2×FPT (500 л.с.)
Максимальная скорость 45 узлов
Стоимость в Европе от €260 000

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

БУРЕВЕСТНИК **Boat** **Show** '10

September 2-5 сентября

+7 495 287 8003; www.bibs.ru

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

Генеральный информационный партнер:
General Information partner:

YACHTING
RUSSIA'S PREMIER MARINE MAGAZINE

Генеральный спонсор:
General sponsor:



ASTON MARTIN

Riviera 43 OF

Интересно, сможет ли эта лодка вновь вывести в европейские лидеры верфи Riviera? Во время недавней выставки в австралийском городе Сенкчури Коув компания продала девять корпусов и теперь надеется на успех и в Старом Свете. Признаем, что 43 OF — одна из самых привлекательных моделей, которые когда-либо строила Riviera. В ней сочетаются самые лучшие качества спортивного рыболовного судна и круизной лодки с навесом на жесткой крыше. Верфь сосредоточила усилия на интерьерах: по словам производителя, при планировке помещений акцент был сделан на том, чтобы яхта получилась как можно более светлая и просторная. Плавный переход из салона в кокпит превращает почти всю главную палубу

в единую зону для отдыха.

Для централизации управления бортовой электроникой можно установить опциональную систему CZone, контролирующую все приборы с одного сенсорного экрана. Каюта владельца находится посередине судна, перед ней расположена VIP-каюта. Место под небольшие гостевые апартаменты отведено по правому борту. Некоторые двуспальные кровати трансформируются в пары отдельных коек. Яхта в стандартной комплектации оснащена двумя двигателями Volvo Penta (435 л.с.) с приводом IPS и способна развивать скорость 31 узел.

ОСОБЕННОСТИ

- Элегантная внешность
- Объединенные салон и кокпит
- Функциональные интерьеры

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 47 ф (14,45 м) **Ширина** 15 ф (4,60 м)
Двигатели 2×Volvo IPS 600 (435 л.с.)
Максимальная скорость 31 узел
Стоимость в Европе от €600 750



ОСОБЕННОСТИ

- Классика со штрихами модерна
- Отличные скоростные характеристики
- Ограниченная серия



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 33 ф (10,10 м) **Ширина** 9 ф (2,80 м)
Двигатели 2×Yanmar (360 л.с.)
Максимальная скорость 41 узел
Стоимость не определена

Riva Aquariva

Можно ли улучшить то, что уже совершенно? Именно такая задача была поставлена перед австралийским дизайнером Марком Ньюсаном, когда он приступал к работе над новой версией ставшей «классикой» Aquariva. Ранее Ньюсан занимался дизайном разных предметов, начиная с часов и заканчивая автомобилями. Главные изменения коснулись кормы – сужающийся корпус напоминает очертания гоночного болида середины 1950-х. Древесину в отделке было

решено заменить на более современные материалы на текстильной основе, что может шокировать фанатов бренда, однако поверьте, выглядит это вполне современно.

Два дизеля Yanmar по 360 л.с. каждый разгонят лодку минимум до 40 узлов. Планируется изготовить всего 22 экземпляра Riva Aquariva. Что любопытно, яхта будет продаваться через Нью-Йоркскую арт-галерею Gagosian.



Bénéteau Swift Trawler 44

Эта модель пришла на смену родоначальнику популярной серии траулеров от Beneteau – Swift Trawler 42. Французская верфь пересмотрела свой подход к производству яхт данного типа, и у новинки есть все шансы, чтобы стать

бестселлером. Палуба с правого борта стала на 42 см шире. Несмотря на то что дизайнеры убрали проход по левому борту и демонтировали сдвижные двери, путешествия на яхте будут доставлять удовольствия. Вертикальные ветровые стекла делают

судно похожим на небольшой буксир, но в то же время не понижают уровень естественного освещения в салоне. На флайбридже появилось место для полноценного тендера. Опционально вы можете вынести туда кресла или шезлонги для загара. Теперь рядом с рулевым на верхнем посту может находиться еще один человек – вам не придется скучать за штурвалом.

Оба совмещенных санузла стали просторнее, что делает яхту более приспособленной к длительным переходам. Новой формы иллюминаторы создают дополнительное освещение носовой каюты. Два 300-сильных дизеля

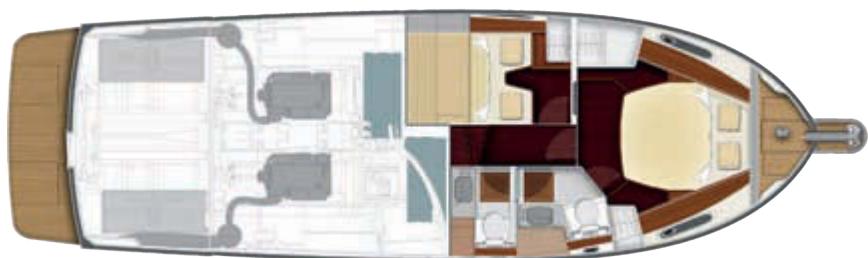
гарантируют, по заверениям производителя, «максималку» в 24 узла и комфортабельное передвижение на крейсерской скорости в диапазоне от 9 до 18 узлов. Яхта дебютирует на Парижском боут-шоу в декабре этого года.

ОСОБЕННОСТИ

- Современный вид
- Просторный салон
- Вертикальные ветровые окна

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 45 ф (13,88 м) **Ширина** 14 ф (4,25 м)
Двигатели 2×300 л.с., дизели
Максимальная скорость 24 узла
Стоимость не определена



Rodman 31 Spirit

Верфь Rodman Yachts запускает новую линейку яхт, состоящую из трех корпусов. Открывает его 31-я модель, а 36-я и 42-я яхты заменят на конвейере соответственно 38-ю и 41-ю. Дизайном новых лодок занимался Фулвио де Симони – человек, разработавший линейку Muse. Все три яхты будут доступны в вариантах open, hardtop и flybridge. Вместо обычной «калитки» на транце сделаны эффектные сдвижные кресла, объединяющие в одно целое салон, кокпит и купальную платформу.

Согласно эскизам 31-я будет иметь двухместную носовую каюту и одну двухместную гостевую. Носовая каюта будет освещаться через иллюминатор на носу яхты. Лодка оборудуется двумя дизелями Volvo D3 (170–220 л.с.) или

D4 (300 л.с.), которые разгонят ее до максимальной скорости 25–27 узлов. Rodman 31 Spirit дебютирует на боут-шоу в Саутгемптоне.

ОСОБЕННОСТИ

- Сдвижные сиденья на транце
- Две отдельные каюты
- Обновленный корпус

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 31 ф (9,48 м) **Ширина** 11 ф (3,36 м)
Двигатели Volvo D3 или D4
Максимальная скорость 25 узлов
Стоимость в Европе от €150 000



**ТОЛЬКО ФАКТЫ
YAMAHA 242 LIMITED S**

Длина 23 ф (7,2 м) **Ширина** 8 ф (2,6 м)

Двигатели 2×Yamaha Marine (180 л.с.)

Максимальная скорость 44 узла

Стоимость в РФ от €75 000



Yamaha 242 Limited S Yamaha 212 SS

Текст: Антон Черкасов Фото: Роман Романишин

По количеству мест 242-й может претендовать на звание водного такси



Фирменный двухуровневый транец



В кокпите предусмотрен небольшой складной столик

На рынке прогулочных катеров с водометными движителями компания Yamaha — игрок известный и весьма уважаемый, причем это репутация действительно заслуженная. Во-первых, стоит отметить отличный функциональный дизайн корпусов, а именно концепцию двухуровневого транца. Еще в 2004 году компания разработала удобную низкую платформу для купания с сиденьями на транце, и повторить такой успех сумели лишь очень немногие конкуренты. Во-вторых, практически все катера могут похвастаться исключительной производительностью: мощность, скорость и управляемость у Yamaha всегда на высоте. И, наконец, людям нравится, что все элементы судна изготовлены одним производителем, а значит, и вопрос сервиса решается проще, чем в случае, когда у лодки мотор, корпус и привод разных брендов. Кстати, водометные движители для катеров набирают популярность не по дням, а по часам, поскольку их плюсы очевидны и оправдывают более высокую по сравнению с винтовыми приводами стоимость. А учитывая тот факт, что, например, власти США планируют обязать яхтсменов использовать

защитные кожухи на винтах для предотвращения травм купальщиков, для консерваторов самое время по-новому взглянуть на водометы.

Недавно компания Yamaha представила две свежие модели: венчает линейку мощный флагман 242 Limited S, а следом идет младший, но, заметим, отнюдь не худший вариант — 212 SS. Обе новинки позиционируются в качестве лодок для активного семейного отдыха и водных развлечений и поступят в продажу к началу сезона 2011 года.

YAMAHA 242 LS

По спецификациям катер Yamaha 242 LS может принять на борт до десяти человек, и если судить по посадочным местам, то, не считая транца, их ровно столько. Однако вряд ли вы отправитесь кататься на семиметровой лодке такой большой компанией, а вот пять-шесть человек будут чувствовать себя вполне комфортно. Причем в таком составе на катере можно свободно передвигаться и загорать, не пугаясь в личных вещах. Нас приятно поразило огромное количество вместительных рундуков, куда можно положить все необходимое для однодневной поездки двух-трех пар. Места для хранения вещей действительно очень много — почти 3000 литров, а полтора десятка подстаканников вполне очевидно подчеркивают одно из



ТОЛЬКО ФАКТЫ YAMAHA 212 SS

Длина 21 ф (6,4 м) **Ширина** 8 ф (2,6 м)
Двигатели 2×Yamaha Marine (160 л.с.)
Максимальная скорость 46 узлов
Стоимость в РФ от €60 000

назначений лодки. Над кокпитом и постом управления возвышается арка характерной формы из толстых и прочных труб, которая выполняет несколько функций. Во-первых, трубы являются хорошими поручнями и держат тент-бимини, причем высота последнего впечатляет — даже игрокам баскетбольной сборной не придется нагибать голову, перемещаясь по лодке. Во-вторых, на верхушке арки есть крепление для фала вейкборда, поскольку 242-я модель позиционируется как отличный буксировщик. К сожалению, конструкция не предполагает одновременного использования тента и буксировки вейкбордиста, но это не всегда и нужно. Купальная платформа находится на высоте менее 20 см над уровнем воды и выполнена в стиле Yamaha: присутствуют душ, колонки и пульт управления стереосистемой, который позволяет менять композиции и громкость, не прерывая купания. Как и полагается топовой модели, отделка 242 LS выполнена очень добротно и аккуратно, на катере просто приятно находиться. Безопасность пассажиров также обеспечивается на должном уровне, однако для большой компании не мешало бы добавить еще несколько поручней в кормовой части.

Управление катером доставляет настоящее удовольствие — этому способствует удобное регулируемое кресло рулевого, эргономичное расположение дросселей и хороший круговой обзор. Приборная панель выполнена в спортивном стиле, однако помимо пары аналоговых тахометров и спидометра хотелось бы видеть более информативные комплексные дисплеи, чтобы скипер

получал одновременный доступ к большому набору показателей, не отвлекаясь на переключение режимов отображения на маленьких жидкокристаллических экранчиках. Впрочем, это ведь не экспедиционная яхта, и такое решение конструкторов вполне объяснимо.

В моторном отсеке под транцем скрыта пара 1,8-литровых двигателей Yamaha Marine, которые выдают суммарную мощность 360 л.с. В связке с водометами они способны разогнать катер до 80 с лишним километров в час, но при этом приготовьтесь раскошелиться на топливо, ведь 95 л/ч для семиметрового судна показатель немаленький. В более спокойном режиме на крейсерской скорости порядка 50 км/ч «прожорливость» падает, и запас хода составляет около 200 км при емкости топливного бака 190 л. Кстати, до полусотни Yamaha 242 разгоняется всего за какие-то четыре с небольшим секунды, а функция круиз-контроля облегчает работу капитана. Однако за мощность двигателей, к сожалению, приходится расплачиваться довольно высоким уровнем шума — на максимальных оборотах в кокпите мы порядком напрягли голос и слух, чтобы продолжать общение.

Корпус ведет себя на скорости хорошо (угол килеватости 20°) и позволяет совершать достаточно сложные маневры. Присущая водометным катерам «вертявость» здесь не выражена, лодка твердо держит курс и уверенно справляется с небольшой волной. Маневрирование у причала чем-то напоминает швартовку яхты с rod-приводом и не требует особых усилий: вы можете

раздельно управлять водометами, а трехскоростная система по-wake тонко контролирует движение на малых скоростях. И не забудьте про осадку — у катера 242 LS она составляет всего 40 см, а это значит, что для него открыты даже самые мелкие акватории.

YAMAHA 212 SS

Младшая модель во многом повторяет все сильные стороны и преимущества старшей сестры. Этот катер для семейного отдыха короче почти на метр, позволяет взять на борт девять пассажиров и лишен буксировочной арки. Тент-бимини устанавливается на собственной раме и не доставляет неудобств людям среднего роста. Прекрасное исполнение всех деталей и элементов наряду с многочисленными рундуками уже не удивляет — от такой серьезной компании, как Yamaha, подобного и следовало ожидать. Здесь также предусмотрено крепление для небольшой отсек с разъемом для подключения iPod или iPhone рядом с постом управления. Благодаря паре литровых двигателей Yamaha MR-1 общей мощностью 320 л.с. Yamaha 212 SS по скоростным характеристикам не уступает флагману: максимальная скорость составляет чуть более 80 км/ч при расходе топлива порядка 80 л/ч, а самый эффективный режим обеспечивает дальность хода 250 км при 45 км/ч.



Приборная панель 212 SS в спортивном стиле



Аккуратный моторный отсек с двумя двигателями MR-1

Водомет впервые появился на гидроциклах этой марки почти 25 лет назад, и с тех пор инженеры и конструкторы Yamaha добиваются того, чтобы продукты компании не доставляли проблем владельцам и были легки и надежны в использовании. Две представленные лодки наглядно демонстрируют, что судостроительная ветвь корпорации не только идет в ногу со временем, но и во многом задает темп своим конкурентам. **MBY**

СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 80 футов



Эксперт МВУ
Алан Харпер
E-mail: editor@mby.ru



Johnson 125

Когда мы вспоминаем тест-драйв Johnson 105, — МВУ проводил его несколько лет назад, — в памяти тут же всплывает превосходный дизайн яхты. Эта модель заметно упрочила репутацию тайваньской верфи, которая недавно обнародовала свои планы по выпуску новой лодки. Спроектированная британским дизайнером Биллом Диксоном, она всего на шесть метров длиннее предшественницы, однако судостроители заверяют, что свободного места на судне стало в разы больше.

На Johnson 125 сохранилось узнаваемое, практически вертикальное ветровое стекло — оно одновременно является несущей конструкцией и элементом дизайна. При ширине корпуса 8,4 м

задуманы четыре гостевые каюты и помещения для восьми членов экипажа, расположенные так, чтобы гости и команда пересекались как можно реже. Два дизельных двигателя по 3460 л.с. по расчетам должны обеспечить крейсерскую скорость 20 узлов и «максималку» в 24 узла. Как и полагается суперяхте, просторный салон снабжен внушительным обеденным столом. На судне найдется несколько мест для отдыха — в том числе в кокпите и на верхней палубе. На флайбридже есть джакузи, предусмотрены площадка для загара и столик под навесом бимини. Самая привлекательная — конечно, каюта владельца. Шикарные двухуровневые апартаменты с панорамным остеклением находятся



на главной палубе. Помимо кровати и санузла в каюте имеются вместительный гардероб и рабочий кабинет.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 124 ф (38,00 м) **Ширина** 27 ф (8,40 м) **Двигатели** 2×3460 л.с.

Максимальная скорость 24 узла

Стоимость не определена



ОСОБЕННОСТИ

- Двухуровневая каюта владельца
- Просторные палубы
- Дизайн ветрового стекла



**ОСОБЕННОСТИ**

- Салон во всю ширину корпуса
- Выбор планировки нижней палубы
- Мощные двигатели



Numarine 130

В наши дни яхты подобного дизайна заметно выделяются среди одноклассников, но турецкую верфь Numarine это мало беспокоит. Со стапелей продолжают сходиться все более экстравагантные и мощные суда.

Представляем самую большую (правда, еще не построенную) яхту в модельном ряду Numarine. С шестью тысячами «лошадей» в моторном отсеке 150-тонная лодка сможет развивать скорость до 27 узлов — такое под силу далеко не всем яхтам и в половину меньшего размера. Впрочем, производительность стоит не на первом месте в списке характеристик 130-й модели. Внимание сразу же приковывает основная палуба, полностью закрытая надстройкой. Конструкторы приподняли боковые проходы до одного уровня с рубкой, тем самым расширив салон до восьми с лишним метров. Такое решение создает ощущение, что вы находитесь на борту как минимум 160-футовой яхты.

За обеденным столом свободно расположится с десяток гостей, а салон рассчитан человек на шестнадцать. Если же вам захочется уединиться, вы можете переместиться в небольшой второй салон на верхней палубе.

Каюта владельца занимает большую часть основной палубы, и если вы планируете перенести камбуз вниз, рядом освободится место для тренажерного зала. На нижней палубе располагаются четыре или пять двухместных гостевых кают одинакового размера с отдельными и двухспальными кроватями. Четырехкаютный вариант позволяет добавить дополнительные помещения для команды.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 131 ф (40,00 м) **Ширина** 27 ф (8,50 м) **Двигатели** 2×3140 л.с.
Максимальная скорость 27 узлов
Стоимость не определена **Официальный дистрибьютор в России** Whale Yachts, www.whaleyachts.com, тел/ факс: +7 (495) 258-16-13, моб.: +7 (926) 658-98-89

Feadship Lady Christine

Эта уникальная суперяхта производства старейшей и авторитетнейшей голландской верфи Feadship не так давно отправилась к своим первым владельцам. *Lady Christine* построена по индивидуальному проекту, и разве что название осталось такое же, какое носила предыдущая лодка заказчика. Стальной 68-метровый водоизмещающий корпус создавался в расчете на длительные океанские переходы. Автономность яхты поражает: баки судна вмещают 179 500 л топлива, 45 300 л воды, а на крейсерской скорости в 12 узлов *Lady Christine* способна без дозаправки покрыть расстояние в 5000 миль. Безусловно, места для размещения всего необходимого для комфортной жизни 10 гостей и 19 членов экипажа больше чем достаточно.

Разработкой дизайна *Lady Christine* занималось ателье De Voogt Naval Architects, интерьеры проектировал англичанин Родни Блэк. Этой команде удалось сделать судно внешне ярким и индивидуальным. Обратите внимание на выдвигающиеся по обоим бортам балконы, которые увеличивают ширину судна до 15 м, и на необычное остекление надстройки: вытянутой формы иллюминаторы внешне напоминают силуэты рыб. Иногда

**ОСОБЕННОСТИ**

- Фальш-иллюминаторы
- Выдвигающиеся балконы
- Многоуровневые палубы

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 223 ф (68,00 м) **Ширина** 41 ф (12,50 м)
Двигатели 2×MTU 12V4000 (1800 л.с.)
Максимальная скорость 15 узлов

дизайнеры использовали фальш-окна.

Владельцы *Lady Christine* решили не превращать роскошную яхту в круизный теплоход и заложили в планировку всего четыре гостевые каюты для гостей, однако размер этих помещений впечатляет. Недостатка в «подсобных» помещениях нет: бары, кинотеатр, спортивный зал и зоны для отдыха с

бассейном и небольшим уходящим за корму водопадом превращают судно в небольшой плавучий дворец.

Одна из палуб полностью отдана во владение хозяину судна, а для того, чтобы максимально использовать имеющееся пространство, инженеры использовали принцип

многоуровневости. Интерьеры выдержаны в стиле ар-деко с обилием древесины разных сортов в отделке. На борту предусмотрена вертолетная площадка и полный набор водных игрушек, включая оборудование для подводного плавания. Яхту представят осенью 2010 года на выставке в Монако.



Хитрый рычажок

Система управления с помощью джойстика от Twin Disk теперь справляется даже с прямовальными приводами на катерах

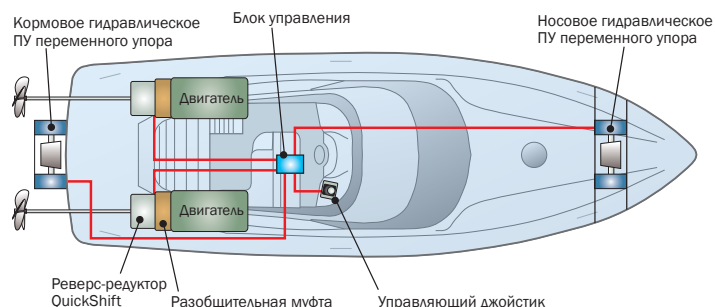
Система управления с помощью джойстика (EJS, Express Joystick System) компании Twin Disk предназначена для судов, оборудованных приводом на прямые гребные валы. Спроектированные для работы совместно с редукторами QuickShift, разобщительные муфты Twin Disk действуют подобно автомобильному сцеплению, используя проскальзывание для снижения передаваемого момента. В EJS также применено гидравлическое ПУ, которое, в отличие от электрических вариантов, не потребляет энергии, а значит, может функционировать сколь угодно долго.

По заявлению Twin Disk, реверс-редукторы QuickShift за миллисекунды включают привод и меняют направление его вращения благодаря встроенным муфтам, способным, кстати, поглощать ударные нагрузки на гребные валы. Это не только гарантирует плавность маневрирования, но с помощью электронной системы управления позволяет судну двигаться в любом направлении. На яхте с прямым приводом гребных винтов при повороте применяется раздельное управление двигателями, запущенными на малых оборотах,

и корпус неизбежно смещается вперед. EJS действует так же, но использует эффект проскальзывания муфт при одновременной работе двигателей. Преодолеть сползание вперед на обычном судне можно, работая реверсивным двигателем более интенсивно, а это повышает скорость маневрирования, что затрудняет швартовку. Как уверяют в Twin Disk, редукторы QuickShift снижают обороты валов до менее чем 100 об/мин, что выгодно для крупных судов, ведь их скорость даже при минимальных оборотах двигателя больше пяти узлов.

При управлении судном с помощью джойстика двигатели работают на оборотах малого хода, предоставляя возможность быстро дать достаточный упор только посредством муфт, не управляя «газом». Их совместные действия с подруливающими устройствами под контролем электроники еще более повышают плавность маневрирования.

Так же как и на поддвиговых приводах (подобных IPS), EJS реагирует на движения джойстика. Отклоните его вперед, вбок или по диагонали — и судно сдвинется в этом направлении. Хотите двигаться



Нажатием кнопки управление переключается от дросселей к джойстику

Все на поверхности

Представляем спасательный жилет плавучестью 175 Н

Новый жилет Kru Sport Pro – легкое, не стесняющее движений спасательное средство, обеспечивающее высокий уровень безопасности. Жилет превосходит требования стандарта плавучести в 150 Н, под который изготавливается большинство индивидуальных современных спассредств. Надувание Kru Sport Pro осуществляется

от 38-граммового газового баллона и запускается как вручную, так и автоматически. Sport Pro, оснащенный защитой от брызг, может использоваться вместе с ремнями либо без них. Жилет предназначен для

тех, кто хотел бы иметь дополнительную степень безопасности, не переплачивая за громоздкий жилет океанского класса 250 Н.

Интернет: www.oceansafety.com



Kru Sport Pro сочетает высокую плавучесть и комфорт в использовании

С EJS значительно проще управлять прямовальным судном. На Maritimo C60 Sports Cabriolet эта система предустановлена

быстрее – сильнее орудуите джойстиком. Чтобы повернуть либо развернуться на месте, крутите колесико на его верхнем конце. EJS запускается по нажатию кнопки, как на всех рычажковых системах управления. Но не в пример поддншевым приводам, данная конструкция не требует специального проектирования корпуса. В отличие от многих судов, оборудованных поддншевыми приводами, прямые валы допускают сохранение равной килеватости по всему днищу.

Система монтируется на любом судне, снабженном редукторами QuickShift (они могут быть также установлены при переоборудовании, как и гидравлические ПУ). Это ограничивает ее использование достаточно крупными судами, двигатели которых способны обеспечить мощностью еще и гидросистему подруливающих устройств. Изначально проверенная на 46-футовике, новинка Twin Disk, возможно, лучше подойдет яхтам побольше, от 50 футов. Верфь Maritimo предлагает ее для своего C60 Sports Cabriolet.

Интернет: www.twindisc.com

Вода теплее – воздух прохладнее

Системы климат-контроля Webasto

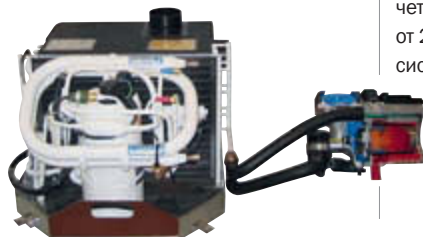
Компания Webasto освоила выпуск BlueComfort Classic – системы климат-контроля, сочетающей в одной установке функции кондиционера и водонагревателя. Многие кондиционеры действуют по принципу теплового насоса, но эффективны только при температуре забортной воды выше 6° С. Если она ниже, то системы обратимого цикла теряют эффективность. Инженеры Webasto решили задачу, встроив в BlueCool подогреватель воды на дизельном топливе. Устройство работает, прокачивая горячую воду через теплообменник, находящийся внутри

конденсатора кондиционера. Водонагреватель представляет собой отдельный блок, подключенный только через подающий и обратный патрубки.

Тепло производится быстро и независимо от наружной температуры. При необходимости режим обогрева обеспечивает высокую степень осушения воздуха. Одно из преимуществ устройства перед тепловым насосом в том, что температуру можно повысить без запуска генератора, и это весьма привлекательно для яхтсменов-крейсеров.

В семействе BlueComfort Classic – четыре модели от 2,6 до 5,8 кВт весом от 27 до 36 кг. Производительность системы легко увеличить за счет добавления модулей либо использования дополнительных обогревателей и охладителей.

Интернет: www.webasto.com



МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

ОПРЕСНИТЕЛИ



• **Устройства водоподготовки,** они же опреснители, в последние годы широко используются на малых судах. Работа всех современных опреснителей основана на принципе обратного осмоса, тогда как в прежние времена опреснение велось методом выпаривания: забортная вода нагревалась до кипения с последующим сбором пара и получением питьевой воды и конденсата, освобожденного от солей натрия, кальция и магния.

• **При обратном осмосе** забортная вода прокачивается под высоким давлением 55-65 атмосфер через мембрану, свернутую в трубку, подобно сигаре; вода прокачивается через нее так, чтобы не прошедшая через мельчайшие отверстия избыточная жидкость свободно выходила наружу в забортный слив.

• **Процент воды,** прошедший через мембрану, определяет эффективность устройства: 30% – низкий показатель, 60% – признак качественного опреснения. Преимущество малоэффективных систем состоит в возможности самоочищения мембраны от солевого раствора, тогда как более действенное устройство может потребовать периодической промывки пресной водой. Объем полученной пресной воды зависит от развиваемого насосом давления и размеров фильтрующей мембраны. Узкая и короткая труба опреснителя менее производительна, чем длинная и широкая.

• **Надо заметить,** что обычно опреснители потребляют довольно много электроэнергии, впрочем, системы компании Dessalator, рассчитанные на 12 или 24 В рабочего напряжения, могут работать напрямую от генератора двигателя.



Кормой – с умом

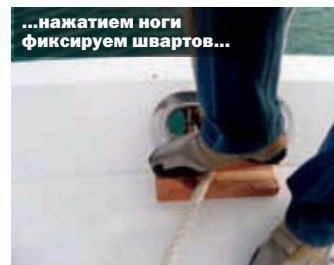
Новый способ работать со швартовными при подходе кормой

Швартовка кормой по-средиземноморски может доставить капитану немало проблем. Обычно вам нужно отыскать затопленный швартов и перенести его на нос. Согласитесь, процедура хлопотная и грязная. Затем канат надо протаскать под релинг и завести вокруг барабана якорной лебедки. После того, как швартов выбран, чтобы оттянуть корму

от бона, приходит черед последней и наиболее трудной стадии. Именно в этот момент самое время использовать GV Ropegripper. Устройство монтируется у фальшборта или возле ножного леера, его захват цепляется за натянутый швартов, фиксируясь простым нажатием ноги. Швартов оказывается надежно закрепленным, а обе руки – свободными для того,



Когда конец заведен...



...нажатием ноги фиксируем швартов...



...руки свободны для работы с уткой!

чтобы потравить лебедку и заложить конец швартова за утку, не потеряв натяжения и не поранив пальцы. Приспособление размером 280×90×80 мм весит 750 г. Оно сделано из 13-миллиметровой водостойкой фанеры и стоит в зависимости от места приобретения около 50 евро.

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

Полируем борта

Средство Tribos защитит от выцветания декоративный слой

Компания Tribos предлагает новую систему защиты и восстановления декоративного покрытия стеклопластика. Состав, разработанный специально для эпоксидных и полиэфирных гелькоутов, содержит аминосилкаты и силикон. Эти компоненты химически связываются друг с другом во влажной атмосфере в течение 24 часов. Силикон проникает в микротрещины, возникающие под воздействием соленой воды и являющиеся основной причиной потери цвета при старении покрытия. В результате образуется водомаслостойкая пленка, сохраняющая свои свойства даже после мытья борта и благодаря содержанию частиц окиси титана отражающая ультрафиолет. Tribos предупреждает, что продукт относится к профессиональным средствам и перед его применением требуется обработка поверхности специальным инструментом.



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

А где весла?

Каяк Torque Angler с электрическим приводом

Компания Ocean Kayak представила 4,2-метровый каяк Torque Angler с электроприводом, предназначенный для рыболовов-любителей. Оснащенный двигателем Minn Kota весом 9 кг, он успешно справляется с приливным течением. Мотор вместе со встроенным редуктором

размещается в колодце за сиденьем, а аккумуляторная батарея – посередине лодки.

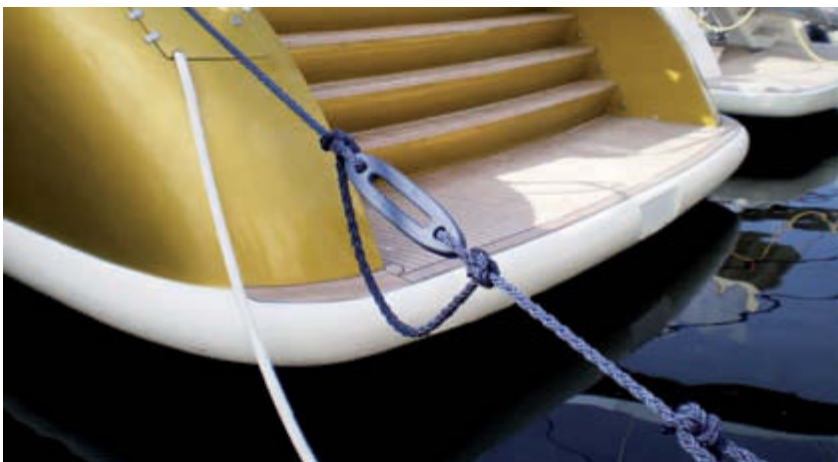
Двигатель снимается и заменяется съемным скегом, после чего каяк можно использовать обычным образом. Скорость хода регулируется с помощью контроллера. Большое перо руля

оснащено ножным приводом, поэтому руки остаются свободными. Мотор почти бесшумен в работе и имеет специальное покрытие для защиты от морской воды. Выключатель «массы» и предохранитель также входят в комплект. Для большего комфорта седока каяк снабжен спинкой и упорами для ног.

В числе прочего оборудования – запираемый носовой отсек, места для размещения снастей, гнездо для датчика эхолота и крепление для весла. Лодка предлагается в двух вариантах цвета – желтом и песочном и стоит €1900.

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





«Сырая» резина

Простое и эффективное устройство для гашения рывков швартова

Всякий, кто имел несчастье провести бессонную ночь из-за постоянных рывков судна на швартовах, будет рад узнать о новом амортизаторе от Inmare Marine. Фиксируемый парой узлов к швартовому концу, он избавит вас от беспокойного сна в плохую погоду, когда собственной эластичности троса оказывается недостаточно. Несмотря на то что

амортизатор изготовлен из резинопластика, он обладает великолепной прочностью на разрыв. Надо отдать должное производителю, Inmare Marine выдержал испытание в экстремальных условиях шторма, изрядно трепавшего судно, пришвартованное к бетонному плавучему причалу.

Интернет: www.inmare.net

Ненавязчивый кондиционер

Кондиционирующий модуль Dometic с питанием от батарей

Каждый яхтсмен сталкивался с проблемой охлаждения салона яхты в жаркий летний день при отсутствии полноценного 220-вольтового питания и генератора. Компания Dometic выпустила компактную систему кондиционирования, работающую от обычной бортовой сети на 12 В.

Изначально кондиционер предназначался для малых каютных катеров до 27 футов длиной, но его мощности оказалось вполне достаточно для охлаждения каюты и на более крупных яхтах. Установка такого модуля для охлаждения мастер-каюты на 40-футовой лодке обойдется заметно дешевле, чем монтаж мощной системы на 240 В с генератором.

И хотя Dometic заявляет новинку как 12-вольтовую, аппарат имеет встроенный инвертор на 240 В, работающий от сети и на 12, и на 24 В. Он потребляет ток в 29 А, поэтому типичная бортовая батарея в 240 А•ч легко справится с полуденной жарой, а генератор дизеля зарядит ее по пути домой. На стоянке в марине береговая сеть одновременно и зарядит батарею, и обеспечит работу кондиционера, который стоит €2050.

Информация на www.dometic.com



СТРАННОВЕДЕНИЕ

СУДНО МЕСЯЦА: «гиперсаб» *Fathom*

По-английски Fathom означает «морская сажень». Перед нами гиперсаб — наполовину катер, наполовину подводная лодка, дорогостоящая игрушка для тех, кто никак не может повзрослеть.

В чем уникальность?

Это судно, оборудованное двумя дизелями Yanmar по 440 л.с. каждый, может развивать 40 узлов на поверхности воды при дальности плавания до 500 миль. Благодаря самоподзаряжающемуся электрогидравлическому приводу Fathom способен погружаться на глубину до 80 м, скорость при этом, правда, не превышает 3,7 узла.

Тем, кто любит выходить сухим из воды, лодка откроет океанские глубины. При максимальной подводной скорости в 3,7 узла заряда батарей хватит на час хода. Если вы будете



экономить и передвигаться со скоростью 1,4 узла, вы сможете созерцать подводную жизнь уже в течение 20 часов. Полный цикл зарядки батарей длится всего 90 минут.

Область применения

Это великолепный тендер для

суперяхты, однако проектировщики прочат судну блестящую военную и поисково-спасательную карьеру.

Устройство

С помощью насосов высокого давления балластные цистерны Fathom быстро заполняются водой.

При этом лодка способна уйти на глубину менее чем за минуту, приняв свыше 12 т балласта.

Основные характеристики

Fathom имеет длину 34 фута (10,3 м) при ширине 4,1 м и порожней массе 13 т.



Не дай мне провод

Монтируем беспроводную контрольно-измерительную систему Tacktick

Не могу вспомнить, когда в последний раз я пользовался стационарным телефоном. Практически все мои друзья подключают и в офисе, и дома компьютеры к Интернету и локальной сети с помощью Wi-Fi. Мы постоянно используем беспроводные технологии на суше, так почему бы не начать их активно применять в море? Сколько можно искать «пробой» в соединительных клеммах на вашей лодке? Зачем тратить деньги на дорогостоящую замену гнившей корабельной проводки?

Альтернатива существует довольно давно — еще в далеких 1980-х некоторые приборы можно было заменить простейшими по нынешним меркам беспроводными датчиками компании Tacktick. Этот бренд известен скорее владельцам парусных судов, нежели тем, кто ходит в море на моторных яхтах, поскольку в Tacktick до недавнего времени специализировались на производстве беспроводных устройств с питанием от солнечных батарей. Однако последние разработки компании ориентированы на тех, кто хочет усовершенствовать свою моторную яхту, но слишком ленив, чтобы заниматься сверлением отверстий и прокладкой кабель-трасс. На «рабочих» лодках обычно нет проблем с электропитанием, ведь трансдюсеры, которые предполагается перевести на «беспроводной режим», уже запитаны.

Первый шаг в монтаже системы от Tacktick — осмотр уже существующих датчиков и их индикации, а также источников питания, планирование процесса инсталляции нового оборудования. Особое внимание следует уделить тому, где расположить

распределительную коробку — передатчик, который подает питание на трансдюсеры и конвертирует аналоговый сигнал в «цифру» для передачи по беспроводным каналам.

В нашем конкретном случае мы собирались использовать ранее установленные трансдюсеры и уместить трансмиттер в небольшой секции для хранения, находящейся в паре метров от них. Определенное время потребовалось для демонтажа старых контрольных приборов и установки новых. Через час после того, как началась работа, были смонтированы все новые дисплеи.

Следующий шаг — закрепить их промаркированные разными цветами жилы к соответствующим клеммам трансмиттера. Провода, поставляемые с устройствами Tacktick, показались нам слишком тонкими для силовых, но что поделать — ведь раньше компания выпускала электрооборудование с питанием от солнечных батарей.

Все трансдюсеры и силовые кабели присоединены к трансмиттеру, и можно включать электропитание. Через полтора часа с момента начала монтажа мы имеем готовую к работе систему. Мы выключили и включили вновь всю аппаратуру, чтобы убедиться, что она функционирует в штатном режиме.

Самым приятным делом оказался монтаж анемометра — этот прибор нужен не на каждой моторной яхте, но бывает весьма полезен при маневрах в узкой гавани. Он не требует проводного подключения и крепится к поверхности на три самореза. Системы измерения скорости и глубины стоят в Европе от €750. Система измерения скорости ветра обойдется вам в €520. Затраты будут гораздо меньше, если вы используете уже установленные на лодке трансдюсеры.

Интернет: www.tacktick.com

Смонтированные ранее трансдюсеры



1

Демонтируйте старые измерительные приборы



2

Замените их приборами от Tacktick



3

Подключите кабели к распределительной коробке



4



5

Подаем питание



6

Проверка функции самонастройки



7

Анемометр Tacktick



8

Беспроводная измерительная система в действии

ГЛОНАСС: три шага вперед

Произошел заметный скачок в развитии отечественной спутниковой навигационной системы

Федеральное космическое агентство — Роскосмос — объявило в марте об успешном запуске трех новых спутников системы «ГЛОНАСС». Группировка начала работать в штатном режиме с конца марта и заменила собой три устаревших спутника. Всего на орбите находится 23 спутника «ГЛОНАСС», два из них считаются резервными.

Роскосмос опубликовал данные, согласно которым система обеспечивает стопроцентное спутниковое покрытие Земли к северу от 45-го градуса северной широты и к югу от 45-го градуса южной широты. Остальная часть планеты покрывается с вероятностью в 95 процентов. В течение 2010 года планируется запустить еще шесть спутников, причем ни один из уже работающих аппаратов не будет выведен из системы. К концу года на орбите должно быть 24 активных спутника и три запасных, что гарантирует стопроцентное покрытие поверхности Земли.



Первый спутник отправился на орбиту в 1982 году

«Галилео» начнет работать не раньше 2016 года



«Галилео»: два шага назад

Запуск европейской навигационной системы вновь отложен

Два орбитальных спутника, которые должны были выйти на орбиту во второй половине этого года, чтобы стать первыми функционирующими аппаратами навигационной системы «Галилео», готовы к запуску в ноябре. Еще два спутника собираются запустить двумя месяцами позже. Однако, по оценкам независимых экспертов, первая пара будет выведена на орбиту не раньше начала 2011 года.

Соответственно, сместились сроки эксплуатационной готовности всей системы «Галилео». Теперь

специалисты считают, что «Галилео» начнет работу не раньше 2016 года и не позже 2019-го. Точная дата зависит от того, получит ли проект дополнительное финансирование (в его разработку уже вложено больше, чем планировалось).

Руководители «Галилео» считают, что страны Евросоюза, все еще испытывающие финансовые проблемы в связи с кризисом, попытаются оттянуть выплаты по запуску 14 остальных спутников, необходимых для полноценного функционирования системы «Галилео».

ПРАВОСУДИЕ?



«Мы отвечаем за те продукты, которые создаем», — заявил не так давно пресс-секретарь американской корпорации Brunswick, которая владеет брендами Mercruiser и Sea Ray. Проверить на деле эти слова стало возможным буквально сразу же. Компания только что потеряла 3,8 миллиона долларов. Суд обязал выплатить эту сумму жителю Техаса, который пострадал в результате того, что приятель случайно направил на него задним ходом воднолыжный буксировщик. Неосмотрительный маневр привел к тяжелой травме: 18-летнему Джейкобу Брочтрапу пришлось ампутировать ногу. После двух судебных заседаний судьи не пришли к единогласному мнению. На третьем присяжные вынесли единогласный приговор, согласно которому Brunswick, выпустившая катер и привод, несет 66%-ную ответственность за произошедшее.

Вина человека, управлявшего лодкой, составила 17%, но Брочтрап не стал подавать заявление на своего друга, поэтому тот избежал штрафа. Давайте взглянем на ситуацию трезво: подросток не мог не понимать, что у катера есть винты, тем не менее он прыгнул за борт с кормы, в то время как другой дал задний ход. Как минимум странно, что вина за травму юноши была возложена на производителя техники. Адвокаты Brunswick собираются подать апелляцию.

Мы искренне сожалеем о том, что случилось с Джейкобом, но все же надеемся, что Brunswick сможет выиграть дело. В проти вном случае скоро всем нам предстоит ходить на медленных и неповоротливых катерах с защитными кожухами на винтах и платить астрономические страховые взносы, необходимые для защиты производителей от судебной машины.

Умный малыш

Пятидюймовый плоттер со встроенным AIS

Компания Digital Yacht выпустила первый в мире компактный (150×190 мм) картплоттер со встроенным высокопроизводительным двухканальным AIS-ресивером. Пятидюймовый Smarter Chart 500A, подобно более крупным системам, работает с картами C-Map Max, поддерживает графические изображения (320×240 пикселей, 65 000 цветов), полученные со спутника, 3D-графику и элементы анимации. При наличии доступа в Интернет у вас появляется возможность бесплатной загрузки прогнозов погоды и данных по динамике течений и приливов. Интеграция AIS-ресивера с картплоттером заметно упрощает и удешевляет конструкцию. Аппарат питается от бортовой сети 12 или 24 В и требует для подключения УКВ- или AIS-антенны. При розничной цене в €690 предлагаемое Digital Yacht устройство является одним из наиболее интересных предложений на рынке. [Интернет: www.digitalyacht.co.uk](http://www.digitalyacht.co.uk)





Малые формы

ПИТЕР КАМБЕЛИДЖ: На мой взгляд, понятие «идеальный размер лодки» абсурдно

Каждый год я воодушевляюсь примерами тех, кто на небольших лодках пересекает Ла-Манш или совершает длительные круизы вдоль берегов Европы. Это утверждает меня в мысли, что страсть к открытию новых мест и желание чувствовать себя независимыми еще живы в людях. Как правило, для подобных походов европейцы используют относительно недорогие лодки, в то время как многие более крупные красавицы-яхты либо выставлены на продажу, либо арестованы банками, выдавшими кредиты на их приобретение. Все-таки сказывается кризис!

В Дартмут приблизительно с середины июня постоянно заходят спортивные яхты размером от 23 до 28 футов, проделавшие, вероятно, трудный путь откуда-нибудь со стороны Пула или через Солент. Их цель — путешествие по рекам Девоншира. Многие из этих плавсредств весьма уязвимы в ветреную погоду, и их шкиперы предпочитают выждать до наступления спокойных дней и затем отправляются в длительное плавание — идут настолько долго, насколько возможно.

Переход в Портленд пугает новичков, однако после ночи, проведенной на якоре в Уэймуте, вы можете идти дальше внутренними водными путями, что под силу даже неопытному шкиперу. Только будьте аккуратнее при обходе Билля, тут нельзя торопиться! Некоторые отправляются непосредственно в Бриксгем или Дартмут, ну а менее искушенные идут через залив Лайм. Если вы недавно стоите у штурвала, лучше предпочесть вояж вдоль берегов, поскольку даже в 40 милях от побережья в открытых водах погодные условия могут меняться очень быстро. На скорости 20 узлов пройти еще пару десятков миль — плевое дело. Придерживаясь побережья, по лагу вы пройдете 56 миль от Портленда до Бриксгема. Если срезать расстояние открытой водой, вам предстоит путь в 41 милю. Разница невелика, вы, правда,

Небольшие яхты оптимальны для переходов вдоль побережий в тихую погоду



проведете лишние три четверти часа в дороге и заплатите за топливо чуть больше, чем планировали. Кстати, лицезреть прибрежные скалы приятнее, нежели серые беспокойные воды до горизонта. На пути есть несколько марин — Бридпорт, Лайм Реджис и Ривер Экс. Все эти городки при надобности отлично подойдут для стоянки небольшой яхты.

Не сомневаюсь, стоит вам отправиться в подобное плавание, и вы с легкостью преодолеете все сложности и получите огромное удовольствие от визитов в крошечные рыбацкие гавани и обедов в маленьких бухтах, недоступных для крупных корпусов.

Безусловно, за возможность протиснуться в узкую марину приходится расплачиваться личным комфортом. Не верьте рекламным роликам, заявляющим, что на миниатюрном моторном катере гарантируется спокойный сон для четырех человек, — чудес не бывает. В благоприятную погоду лишь двое смогут сносно устроиться на борту такого судна.

Я знаю владельцев дорогих моторных яхт, которые почти никогда не выходят в море

Я знаю владельцев больших дорогих моторных яхт, у которых страх покинуть гавань настолько велик, что они практически никогда самостоятельно не выходят в море, тем самым лишая себя одного из главных удовольствий от владения лодкой. Иногда люди покупают роскошное судно в качестве своей первой яхты. Таких искренне жаль, ведь им недоступны радости путешествий на небольших катерах, у них нет и не будет должного опыта собственных переходов. Престижный статус владельца суперяхты, по-моему, одна из бед яхтенного мира, сформированная безжалостной рыночной экономикой.

На мой взгляд, понятие «идеальный размер лодки» абсурдно... Впрочем, я продолжаю наблюдать за скромными суденышками, которые преодолевают значительные расстояния и приносят владельцам массу положительных эмоций от путешествия, не сильно обременяя бюджет. Прошлым летом я познакомился с любопытной семейной парой. Мы с Джейн, моей супругой, сели на паром до Шербур (там была пришвартована наша яхта). Судно

остановилось в городке Барнвиль-Картере, где мы сошли на берег, чтобы пообедать.

В Картере очень приятная закрытая воротами шлюза марина, зайти в которую можно минуя две узкие полоски суши к востоку от маяка на мысе Кап Картере. Во время отлива естественная гавань перед городком пересыхает, но ворота чудесным образом удерживают во внутренней бухте два с лишним метра воды. Я подумал, что было бы неплохо прийти сюда на несколько дней, чтобы погулять по невысоким песчаным дюнам и исследовать заболоченное устье реки.

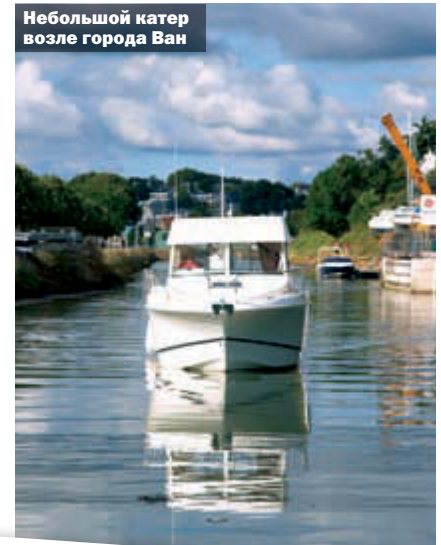
Победав у рыболовного причала, мы празднично наблюдали за прохожими и суетящимися возле лодок рыбаками. Это была середина недели, и гостевой понтон практически пустовал. К нему были пришвартованы всего две яхты — какая-то не опознанная мною «французенка» и Sealine 28 с развевающимся красным флагом, по нашему с женой предположению пришедшая из Джерси. Поболтав с владельцами, мы выяснили, что яхта пришла из Брайтона. Пожилая, однако вполне бодрая и активная семейная пара, недавно продавшая удачный антикварный бизнес, путешествовала вдоль побережья Франции, когда этому благоволила погода.

В первый же пасмурный день они прошли 40 миль от Брайтона до Бембриджа, придерживаясь берега возле Уэртинга и Литлхэмптона. Видимость была не очень хорошей, море, правда, не штормило. Легкий спортивный круизер отлично справился с поставленной задачей.

Трезво оценивая мореходные возможности лодки и не торопясь следовать намеченному маршруту, пара приняла решение дожидаться по-настоящему тихой погоды, перед тем как совершить переход через Ла-Манш. В итоге, в Шербуре они оказались замечательным летним утром. Миновав мыс Кэп Дю Хаг, англичане отправились в сторону Дилетт — живописной нормандской гавани и далее прибыли в Картере приблизительно в то время, когда мы сели обедать, потратив чуть меньше часа на переход. Наши «пилигримы» собирались провести лето в странствиях по Атлантическому побережью



Англия с ее бесчисленными милыми городками идеально приспособлена для путешествий на яхтах



Небольшой катер возле города Ван

Франции. В их планах значились Испания и Турция, ведь в хорошую погоду дойти до Барселоны или даже Стамбула не проблема.

Позже в Оя-Рош-Бернар мы познакомились с четой учителей из Бреста, которые путешествовали со своей маленькой дочкой на юг от Ла-Рошели на Beneteau Antares 7.60. Предназначенная скорее для рыбалки, яхта обладает просторной рулевой рубкой, удобной передней каютой и широким кокпитом. Семья проводила лето, исследуя побережье с его крошечными гаванями и бросая якорь вдали от населенных пунктов на уединенных пляжах. Эти люди грамотно подошли к организации своего отдыха: с финансовой точки зрения путешествие не нанесло серьезный урон их материальному достатку, что немаловажно в наше беспокойное время. **МВУ**



Семейная пара из Брайтона передвигается на Sealine 28 вдоль побережья Франции короткими переходами

Не верьте рекламе — на крошечном катере невозможно с комфортом устроится вчетвером



Лайм Реджис — территория для миниатюрных яхт

ОТКРЫТИЯ MAGELLANO

МВУ тестирует Azimut Magellano 74 — судно, на примере которого
всемирно известная верфь пытается переосмыслить концепцию
строительства яхт-эксплореров

Текст **Алан Харпер**

Фото **Azimut и Алан Харпер**





Восхищаясь хищным оранжевым носом стоящего передо мной судна, я отчетливо осознала: Magellano 74 — определенно иная порода яхт от Azimut. Итальянская верфь отошла от принесшего ей славу стандарта скоростных и броских внешне моторных яхт и сконцентрировала усилия на создании судна, приспособленного для морских путешествий совершенно другого типа. «Мы поверили в перспективы строительства не показушных лодок, — объяснил руководитель компании Паоло Вителли во время пресс-конференции на выставке в Канне, — поскольку в мире повысился интерес к более функциональным яхтам, передвигающимся на большие расстояния с умеренной скоростью».

В 2007 году перед дизайнером Кеном Фрейвохом из города Хамбл была поставлена задача спроектировать яхту, рассчитанную на продолжительные плавания. «Мной руководило стремление сделать первоклассное дальнобойное судно, — рассказывает он. — Мы не стремились превзойти уже существующие проекты лодок переходного режима движения. Мы хотели придумать новые принципы. Мне дали карт-бланш, и единственным ограничением было предназначение яхты. Мы сделали почти вертикальный нос для увеличения длины ватерлинии, а следовательно, скорости и дальности плавания в водоизмещающем режиме. Я попытался создать элегантную маленькую яхту».

Возможно, из уст человека, проектирующего суперяхты, эти слова звучат странно, но, признаемся, Кену с командой удалось претворить в жизнь по крайней мере первую часть задумки: Magellano отличается от своих собратьев по верфи. Насколько комфортно это судно для проживания, как хорошо управляется? Давайте попытаемся разобраться!

ДИЗАЙН ИНТЕРЬЕРОВ

Всего три каюты на 74-футовом судне — это может показаться чрезмерной расточительностью, однако если

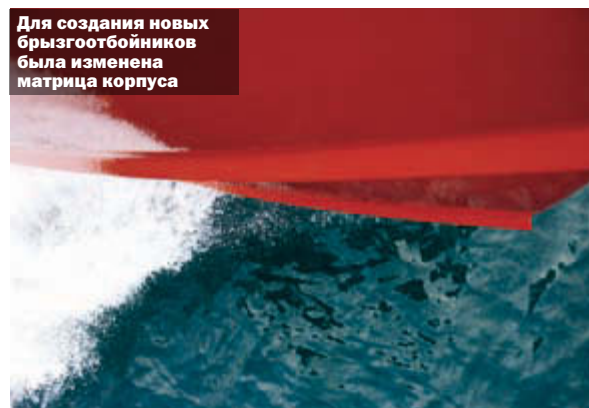
вы отправляетесь в долгое путешествие, на первом месте стоит вопрос качества, нежели количества. Жизненное пространство, по мнению Фрейвоха, гораздо важнее, да и личные вещи нужно куда-то складывать. Каюта владельца располагается посередине лодки: кровать примыкает к левому борту, оставляя место для письменного стола или туалетного столика вдоль правого. Иллюминаторы здесь узкие, но они хорошо пропускают дневной свет. Высота потолков в мастер-каюте составляет 1,96 м и даже больше в остальных помещениях этой палубы. Отдельно отметим, что солидная туалетная комната мастер-каюты имеет великолепную планировку.

Большое внимание было уделено размещению секций для хранения багажа. Для этих целей в каюте хозяина есть стандартный двустворчатый шкаф и несколько небольших дополнительных стеновых полостей. Громоздкие вещи вы можете сложить под кровать в специальную секцию под матрасом. Аналогичная схема используется и в VIP-каюте в носовой части яхты. Двухместная каюта по правому борту, хотя и не столь хорошо обеспечена местами для багажа, все же является просторной и практичной зоной отдыха, гарантирующей путешественникам должную степень комфорта. На первом экземпляре Magellano была только одна каюта для экипажа, однако стандартная компоновка предусматривает две — по обеим сторонам от гаража. Доступ в эти помещения осуществляется по трапу в задней части салона.

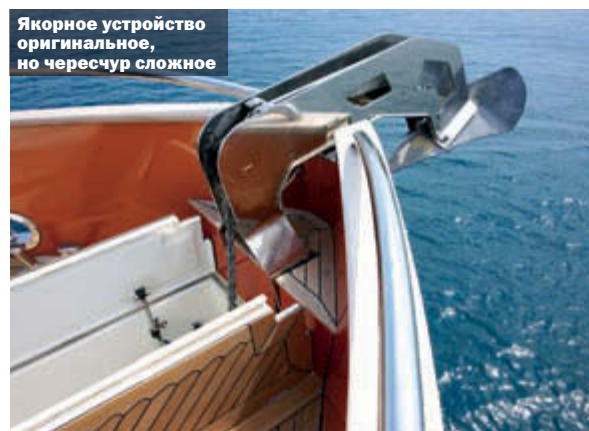
Главный объект гордости Кена Фрейвоха — круговой обзор с главной палубы. Через панорамные окна открывается захватывающий вид на океанские просторы, и даже трап флайбриджа имеет по бокам стекла. Если что-то и разочаровывает в новинке от Azimut, претендующей на место законодателя мод среди круизных яхт, то это немного вычурные угловатые интерьеры. У ограничителей полок на камбузе и обеденного стола слишком грубые края. То же относится и к пластиковой окантовке окон на нижней




С флайбриджа открывается восхитительный вид




Для создания новых брызгоотбойников была изменена матрица корпуса



Якорное устройство оригинальное, но чересчур сложное

 Острые края и углы в элементах интерьера, нехватка поручней. Впрочем, в следующей лодке все недостатки будут исправлены

 Великолепный корпус, разумная мощность, хорошая дальность плавания, отличный круговой обзор

**«МНЕ ДАЛИ КАРТ-БЛАНШ,
И ЕДИНСТВЕННЫМ ОГРАНИЧЕНИЕМ
БЫЛО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ ЯХТЫ»**



ГЛАВНЫЙ ОБЪЕКТ ГОРДОСТИ КЕНА ФРЕЙВОХА — КРУГОВОЙ ОБЗОР С ГЛАВНОЙ ПАЛУБЫ



палубе. Как только лодку сильно качнет на волне и вы упадете на край туалетного столика, то тут же поймете, что мы имеем в виду. Вызывает удивление отсутствие нужных поручней — однажды во время шторма вам потребуется дополнительная точка опоры, и есть подозрения, что вы ее не найдете. Впрочем, Azimut принимает критику. Разработчики пообещали, что на следующих версиях детали интерьера скруглят и установят дополнительные поручни на подволоке салона.

С позиций морской практики не внушает доверия якорное устройство — внешне изящная, но слишком сложная конструкция поднимает якорь с горизонтальной опоры на носу, разворачивает на 180°, чтобы он лег поперек форштевня, готовый к отдаче. Впрочем, гидравлический привод питается от любого из двух генераторов, и даже если оба источника энергии выйдут из строя, вы всегда можете отдать якорь вручную. Якорь на любом круизном судне должен отдаваться простым и надежным способом, желательно под силой собственного веса, поскольку иногда это приходится делать в спешке. Мы заглянули в машинное отделение — небольшое помещение может похвастаться отличной эргономикой.

Даже в базовой комплектации Magellano, по сравнению с конкурентами тех же размеров, кажется выгодным

приобретением, к тому же верфь предлагает внушительный список дополнительного оборудования. Странно, что среди опций оказались такие «обязательные» элементы, как ковры, тент на кокпит, тиковое покрытие флайбриджа и кормовое подруливающее устройство. Дороже всего потенциальному покупателю обойдутся гидростабилизаторы Seakeeper — от €150 000.

«ДАЛЬНОБОЙЩИК»?

Передовые технические преобразования коснулись и подводной части корпуса. Дизайнер Билл Диксон позаботился об обеспечении высоких мореходных качеств и основательно поколдовал над обводами судна ниже ватерлинии. Azimut напоминает гибриды традиционного водоизмещающего и современного килевого корпусов: полные, круглоскулые обводы днища сопрягаются с широкими плоскими участками, есть длинный центральный скег.

Полезно сравнить параметры и ходовые качества Magellano с ближайшими конкурентами, например с глиссером Mochi Dolphin 74. Эта яхта имеет практически ту же длину и порожнее водоизмещение, как и Azimut, при большей наполовину мощности и меньшем на треть запасе топлива. На скорости 21,5 узла (1750 оборотов в минуту) двигателя



Шикарная туалетная комната мастер-каюты



В кормовой части может быть оборудована дополнительная каюта для экипажа



Салон Magellano с круговым обзором



Хорошая эргономика и отличный обзор с нижнего поста управления



Стильно оформленный камбуз удобно расположен по отношению к кокпиту и обеденному столу



Остекление тянется до самого трапа на флайбридж. На следующих лодках появятся дополнительные поручни



Мастер-каюта во всю ширину лодки с массой мест для хранения



В носовой части Magellano удобная VIP-каюта



Гостевая каюта элегантна и просторна



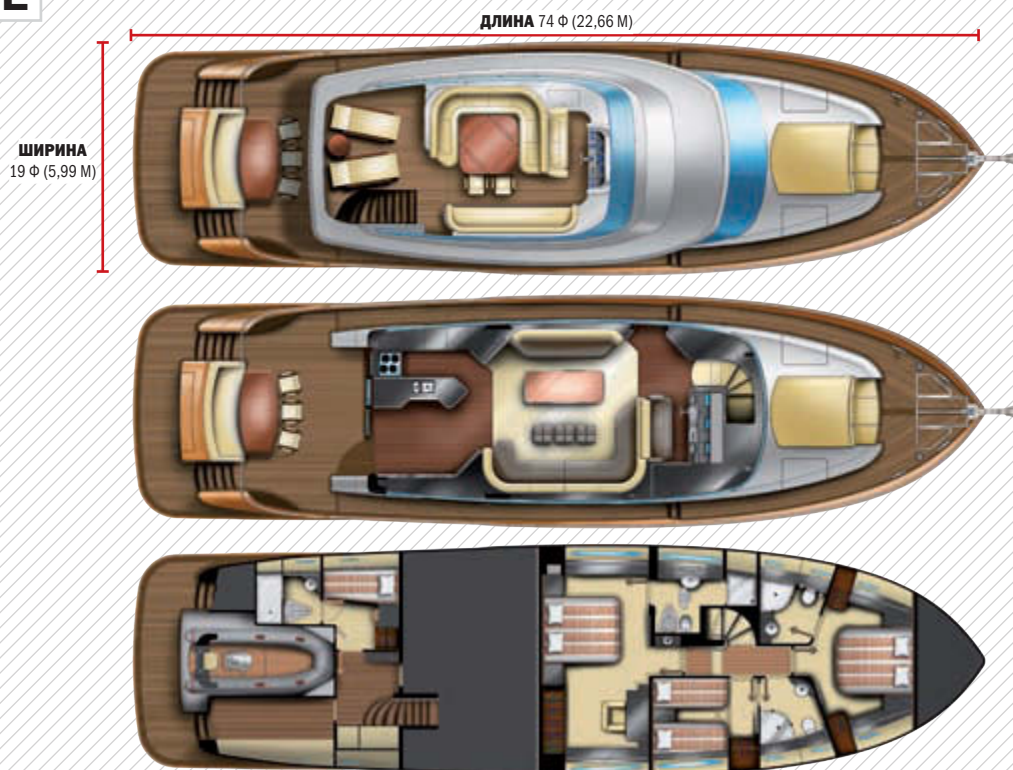
Dolphin 74 мощностью 3044 л.с. потребляют в час 337 л дизельного топлива, в то время как в тех же условиях (21,7 узла, 2250 оборотов в минуту) Magellano «съедает» 345 л. На скоростях водоизмещающего режима цифры практически совпадают.

Сравним теперь Azimut с Arcadia 85, обладающей широким корпусом переходного типа. Эта яхта существенно длиннее Magellano, ее стеклянная надстройка имеет специфическую архитектуру. При этом Arcadia на 10 процентов тяжелее и на треть уступает в мощности. На 1000 оборотах в минуту и скорости

8,9 узла она расходует 35 л в час. Magellano на той же скорости сжигает 53,4 л в час. На скорости 15 узлов (2000 об/мин) Arcadia потребляет 188 л против 199,7 у Magellano. Как ни странно, на максимальных оборотах (скорость 18,2 узла, волнение на море) расход топлива Arcadia был выше, чем у Azimut.

Так какие же преимущества обеспечивает необычной формы подводная часть Magellano? Наши замеры — скорость, обороты двигателя, потребление топлива — дают лишь частичный ответ на этот вопрос. Корпус имеет великолепные мореходные качества — прекрасно стоит

ДОСЬЕ



Длина
74 ф (22,66 м)

Ширина
19 ф (5,99 м)

Водоизмещение
48 т; 56 т
в снаряженном состоянии (включая топливо и воду)

Запас топлива
7600 л

Запас воды
1500 л

Стоимость
в Европе
от €2 900 000

Компактное, но хорошо спроектированное машинное отделение



Электроника от ZF мягко ускоряет судно



на воде и не подвержен дрейфу по ветру. Подруливающие устройства не будут лишними, поскольку новая яхта склонна к небольшому сносу вокруг своей оси, как и все плоскодонные суда, но в отличие от последних делать это она будет медленно.

Ощущение надежности усиливается, когда вы выходите в открытое море. Чтобы почувствовать ускорение, стоит лишь слегка сдвинуть рукоятки дросселей вперед. Дифферент почти не изменяется — у яхты нет выраженного «горба» сопротивления. С 0 до 20 узлов (при «максималке» в 23,3 узла) Magellano разгоняется за 15 секунд. Живой при разгоне, точный и послушный рулю в повороте, «семьдесят четвертый» показывает стабильный, устойчивый ход на прямом курсе, что, без сомнений, важно в длительных путешествиях. Яхта ведет себя как тяжелое судно с длинным килем и не утомляет вас качкой благодаря относительно небольшому водоизмещению, низкому центру тяжести и широкому скулам. Поведение Magellano стабильно на любой скорости в диапазоне от 10 до 20 узлов.

На спокойной воде нам было сложно оценить работу двух опциональных гиростабилизаторов Seakeeper. Лагом

к собственной волне, без вмешательства стабилизаторов, лодка Magellano казалась весьма устойчивой, но не обошлось без качки с малой амплитудой и периодом. Стабилизаторы, конечно, немного умерили колебания, но стоит задуматься — насколько оправданы весьма серьезные расходы на это дополнительное оборудование на данной модели.

Сразу после дебюта яхты в 2009 году на выставке в Генуе компания Azimut отправила Magellano в длительный, протяженностью 2000 миль, круиз по западному Средиземноморью. Помимо синяков, полученных от ударов об острые углы мебели, члены экипажа отметили, что лодка получилась «мокрой». Вертикальный нос идеально резал волны, однако маленький брызгоотбойник прямо над ватерлинией не справлялся, и дворники ветрового стекла работали практически постоянно. Инженеры увеличили существующий и добавили дополнительный брызгоотбойник чуть выше на носу судна. Были изменены матрицы, по которым изготавливаются «семьдесят четвертые». Марко Томеи, капитан Magellano во время того долгого пробного похода, считает, что все недочеты исправлены. Поверим ему на слово, поскольку большее, что мы могли сделать во время нашего теста в штиль, — «атаковать» собственный кильватер. Результат был великолепен, и ни одна капля морской воды не попала на борт. Низкий уровень шума — очень важная характеристика, поскольку назойливый рокот двигателей при утомительном переходе может вывести из себя даже самого уравновешенного путешественника. Каюта владельца оказалась наиболее шумным местом на лодке из-за близости к двигателям, однако, кроме раздражающего «нытья» на 2250 об/мин, уровень шума внизу оказался приемлемым. В салоне, где благодаря исключительному комфорту гости будут проводить значительную часть времени, было достаточно тихо. **MBV**

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛЬ 2xCATERPILLAR C18; 1001 Л.С. ПРИ 2350 ОБ/МИН

РЕЖИМЫ	ECO		SEMI		FAST		MAX
Об/мин	700	1000	1250	1500	1750	2250	2350
Скорость	6,8	9,2	11,3	13,0	15,1	18,5	21,7
Дифферент	0,0	0,5	1,0	2,0	3,0	4,0	3,5
Расход	14,5	53,4	79,8	135,6	199,7	273	345
Миль/л	0,47	0,17	0,14	0,10	0,07	0,07	0,06
Дальность	2832	1055	868	588	454	414	387

УРОВНИ ШУМА, дБА

Салон	70	74	80	81
Каюта владельца	70	76	79	83
VIP-каюта	65	69	77	77

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 45% топлива, 55% воды, 5 человек на борту, тендер. Температура воздуха 22°C, температура воды 18°C, давление 1030 мбар, влажность 55%, волна 60 см, море спокойное, ветер при скоростных заездах отсутствовал.

КОНТАКТЫ:

Официальный представитель Azimut Yachts в России:
компания Azimut Yachts Russia
Тел: +7 (495) 980-77-00
E-mail: info@azimutyachts.ru
Интернет: www.azimutyachts.ru

КОНКУРЕНТЫ

Arcadia 85,
цена в Европе от €3 800 000

«Заточенная» под экологию океанская яхта с великолепным корпусом, почти такая же быстрая, как Magellano, но с двигателями меньшей мощности. Идеально подходит для долгих переходов на крейсерской скорости.



Custom Line Navetta 26,
цена в Европе от €4 672 000

Весьма «мореходная» океанская яхта с удивительно высокой надстройкой и просторной палубой. «Наветта» обладает большой дальностью хода, но проигрывает Azimut по части динамики.



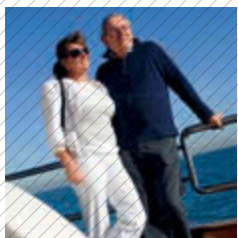
Mochi Long Range 23,
цена в Европе от € 3 300 000

Сопоставимая с Magellano длина, менее мощные двигатели и гораздо больший вес обуславливают «прожорливость» этого судна. Из плюсов отметим мореходный корпус и дополнительную палубу.



А вы бы купили?

**AZIMUT
MAGELLANO 74
ФРЭНК И ФИОНА
УОЛКЕР**



Они провели прошлый год в путешествиях по Средиземному морю на борту Azimut 62 Zaffina и не понаслышке знают о том, в чем нуждаются путешественники, и о том, каков Azimut в повседневной жизни. В этом году пара планирует досконально изучить пляжи и гавани Италии.

Несколько месяцев назад мы с мужем решили досконально изучить красоты Средиземного моря на нашей яхте Azimut 62 Zaffina. Давняя мечта наконец-то нашла воплощение, и казалось бы, нам нет никакого смысла размышлять о приобретении новой лодки. Когда представитель отдела маркетинга Azimut связался с нами, чтобы предложить поучаствовать в расширенных морских испытаниях Magellano 74, мы были удивлены. Однако компания действительно заинтересована в том, чтобы узнать, понравится ли новинка потенциальным клиентам, таким, как мы, любителям дальних круизов.

Что нам импонировало в 62-й модели, так это «сглаженные» обводы корпуса. Новинка Magellano 74 — совсем другой «зверь». Впервые мы увидели Azimut в порту Сиди-Бу-Саид в Тунисе. Яхта выглядела слишком по-деловому и не показалась нам привлекательной. Это, правда, наводило на мысль, что лодка сможет выдержать любые шторма и бури. В общем, на наш взгляд, у Azimut получилась броская и оставляющая яркие впечатления яхта.

Мы поднялись на борт, и я влюбилась в залитый солнечным светом салон. Для меня важно, чтобы на судне было просторно, и наша «шестьдесят вторая», конечно, вместительна, но не до такой степени. Большие иллюминаторы подчеркивают это ощущение, особенно когда вы находитесь в море.

Мы идем вдоль берега, Фрэнк берет в руки штурвал и с широкой улыбкой закладывает несколько крутых поворотов на полной скорости. К его удовольствию, Magellano с помощью эффективных стабилизаторов выполняет циркуляцию без намека на крен. Обзор с обоих постов управления великолепен, причем внизу у руля достаточно место для нас двоих. На Azimut 62 вместе стоять у штурвала невозможно. Лодка маневрирует на десяти узлах так же легко, как на двадцати четырех: идеальное судно для путешествий на большие расстояния, экономно расходующее топливо.

В числе критериев, важных при выборе яхты, — расположение камбуза на одном уровне с салоном. Я не хочу пропускать никакие события у штурвала, даже



Фрэнк и Фиона у штурвала Magellano 74

если занимаюсь рутинными хозяйственными работами на борту. На Magellano камбуз находится в центре, прямо возле дверей в кокпит. Я заметила, что некоторые элементы интерьера имеют острые углы, и их неплохо бы сгладить. Едва ли тело женщины украсят ссадины и синяки.

Представители Azimut сказали, что лодка предназначена для таких, как мы, — людей, проводящих много времени в морских путешествиях. Насколько продумана жилая зона на лодке? Хотя на Magellano недостает великолепной гардеробной, как на Azimut Zaffina, во всех трех каютах с избытком мест для хранения. Безусловно, я буду скучать по великолепному виду на море, открывающемуся из мастер-каюты Azimut 62. Иллюминаторы на Magellano показались мне на удивление маленькими.

Ключевой вопрос: будем ли мы рассматривать вариант обмена нашей «шестьдесят второй» на Magellano 74? Не забывайте, что я нахожусь под впечатлением от восхитительного салона! После долгих обсуждений с супругом всех достоинств и недостатков Azimut мы пришли к выводу, что, пожалуй, новая лодка слишком велика для пары восторженных любителей морских путешествий. Чтобы ею управлять, необходим экипаж. И я не хотела бы в одиночку мыть огромные окна в салоне!



Magellano в Тунисе во время длительного тест-драйва



*Волна спокойствия и комфорта
10 лет в Петербурге*

www.radiohermitage.ru

тел. (812) 542-12-60, факс (812) 542-50-19

реклама

Лицензия: РВ №14669 от 27.02.2009г.



Bluegame 60

Эта практичная скоростная лодка создана специально для морской рыбалки, но означает ли это, что спокойный семейный отдых на Bluegame невозможен?

Текст **Алан Харпер**

Некоторые весьма эффектные внешне и продвинутые технически яхты проектировались под вполне определенные цели — для океанской рыбалки или участия в гонках и регатах, но их владельцы так ни разу и не надели гоночный шлем, не взяли в руки спиннинги. Когда вы наблюдаете за Bluegame 60 на полном ходу, напрашивается очевидный вывод: лодка создана, чтобы бороздить прибрежные океанские воды в поисках рыбных стай. Поверьте, в жизни никто этого делать не будет, поскольку модель позиционируется в качестве судна для семейного отдыха и поддерживается на рынке компанией, которая занимается строительством суперяхт.

Bluegame — бренд достаточно молодой; верфь, расположенная в Южной Африке, была основана пять лет назад при участии известного морехода и парусного гонщика Луки Сантеллы. Инвесторы поставили задачу построить судно на базе спортивно-рыболовного корпуса с круговым проходом по палубе. Форму корпуса Сантелла проектировал совместно с американским инженером Лу Кодеги, а остальные элементы разработал самостоятельно. В 2007-м Лука переехал в Италию и договорился с верфью Ameglia (где строит свои суда компания Sanlorenzo), чтобы те представляли бренд Bluegame.

Под вечер жаркого дня, проведенного на выставке в Монако, мы не могли отказать себе в удовольствии

совершить скоростную прогулку на этой интересной яхте. Выставочный экземпляр был снабжен парой двигателей MTU (по 1085 л. с.), которые инженеры поместили в тесный, но логично организованный моторный отсек. На серийных лодках будут стоять 1100-сильные двигатели MAN, по словам Луки, занимающие меньше места и обеспечивающие более высокую максимальную скорость.

Не совсем обычную планировку главной палубы можно назвать практичной: здесь две обеденные зоны, которые быстро преобразуются в площадку для загара, и хорошо оборудованный бар с холодильником и грилем. На просторной купальной платформе установлена карбоновая шлюпбалка Atlas, а за сиденьями на транце спрятан люк, ведущий через каюту экипажа в моторный отсек. Боковые проходы широки и вместе с высокими фальшбортами и двумя парами поручней обеспечивают безопасное перемещение к зоне отдыха на баке. Производитель предлагает аж семь вариантов надстройки: наша лодка была



На Bluegame 60 есть место и для загара, и для обеда в тени



Ничто в кокпите не выдает рыбацкую лодку



Тент от солнца придется ставить вручную



Приборная панель оформлена в спортивном стиле



Широкая купальная платформа с карбоновой шлюпбалкой



Яхта без подстаканников — не яхта

«заточена» под рыбалку, однако покупатель вправе выбрать как полностью открытую версию, так и модель с жесткой крышей.

Нижняя палуба в нашем случае предусматривала две каюты. Двухместные апартаменты владельца находились в середине корпуса, гостевую каюту V-образной формы расположили в носу, а между ними удалось уместить камбуз и небольшой салон с диваном и столиком. V-образная койка в носовой каюте может показаться анахронизмом, впрочем, и лодка задумана в стиле ретро, она адресована тем, кто ценит традиции. При работе со шлюпбалкой и защитным тентом от вас потребуются навыки обращения с тросами и веревками, поскольку от автоматики конструктор отказался. Bluegame разрабатывался как тендер для суперяхт, и дизайнеры могли бы подобрать для катера роскошные интерьеры, но этого решено было не делать.

Салон напоминает гостевой садовый домик, созданный эксцентричным архитектором. Впервые



Слишком крутая лестница

Благодаря отделке каюта владельца выглядит светлой



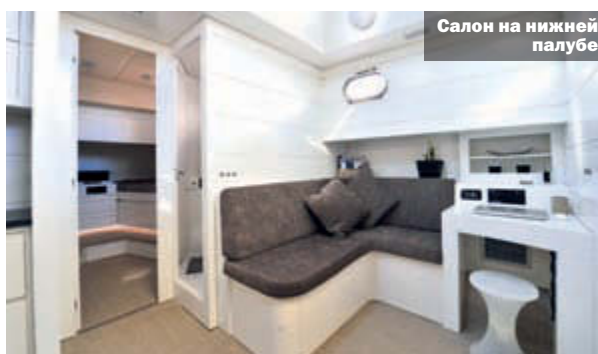
поднявшись на борт Bluegame 60, спрашиваешь себя: почему каюта владельца намного меньше гостевой и почему лестница вверх настолько узкая и крутая, что нести поднос с горячей пищей из камбуза по ней решится лишь камикадзе? Эргономика на главной палубе реализована великолепно, а солидный запас лошадиных сил позволяет отлично погонять по гавани, несмотря на полную загрузку. Нос V-образного корпуса на ходу приподнимается, но транцевые плиты компенсируют дифферент по усмотрению шкипера.

Лодка четко слушается команд с поста управления и лихо входит в повороты, словно легкий катер в два раза меньшего размера. Производитель даже предусмотрел ручку на штурвале для облегчения перекладки.

Лука Сантелла пояснил, что двигатели во время теста работали на повышенных оборотах из-за неверно выставленного угла наклона винтов, что, впрочем, не мешало Bluegame без проблем разогнаться до максимальной скорости 34 узла. Мы тестировали тендер при полной нагрузке и полагаем, что «налегке» лодка вполне может набрать 35 узлов, а серийные экземпляры с силовой установкой MAN улучшат результат еще на один узел.

Море было тихим и спокойным, и нам казалось, что все вокруг начало плавиться от жары. Мы мчались по гавани и испытывали корпус на прочность, пересекая собственные кильватерные волны. Новинка Bluegame не разочаровала: корпус тендера вспарывал волны без ударов и хлопков, сохраняя хорошую курсовую устойчивость.

После знойного летнего дня на улицах Монако эта морская прогулка оживила команду MBY. Должны признаться, за время тест-драйва ни у кого не возникло даже мысли об удочках. Мы предпочли наслаждаться средиземноморской кухней, сидя в тени на террасе одного из уютных ресторанчиков неподалеку от города. **MBY**



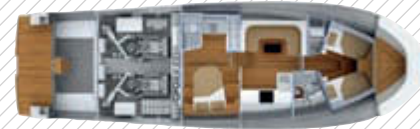
Салон на нижней палубе



Санузел в каюте владельца

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина	57 ф (17,63 м)
Ширина	17 ф (5,38 м)
Водоизмещение	26,5 т (в снаряженном состоянии)
Запас топлива	3500 л



РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

Малая крейсерская скорость	22,6 узла при 1750 об/мин
Полная крейсерская скорость	30,7 узла при 2250 об/мин
Максимальная скорость	33,8 узла при 2460 об/мин

расход 246 л/ч
расход 362 л/ч
расход 423 л/ч

запас хода 259 мили
запас хода 234 мили
запас хода 223 мили

Двигатели 2×MTU 2000 M92 V8, 1085 л.с. при 2450 об/мин
Стоимость в Европе с двигателями MAN (1100 л.с.) от €1 550 000



ЮМОР НИЖЕ ВАТЕРЛИНИИ

КАПИТАН КРЮК: Работа в новом коллективе часто начинается с розыгрыша. Что нужно знать, чтобы не попасться «на крючок» будущих коллег?

Текучка кадров в яхтенном бизнесе — явление известное. Есть моряки, которые меняют судно каждый сезон или даже чаще. Когда трудолюбивый матрос, опытный шкипер или механик ищет новое место только из-за того, что просто пришло время, становится немного грустно. Впрочем, у каждой медали есть и оборотная сторона — новички на борту почти всегда становятся объектом для дружеских шуток и розыгрышей.

Традиция розыгрышей среди моряков имеет богатую историю. Взять хотя бы шотландские верфи — только что нанятых работников там всегда посылали на поиски клетчатой краски. В наши дни новичков озадачивают покупкой свежей одноглазой форели на местных рынках или свечей зажигания для дизельного двигателя. Однажды мы дали задание одному парню найти 25 литров жидкости для мытья винтов, снабдив его внушительным списком магазинов. Стоит ли говорить, что продавцы в домашнем порту готовы нам подыграть. С озабоченным видом они объявляют, что весь товар, к сожалению, распродан, и посылают наивного матроса в следующую лавку. Бывало, человек проводил в поисках несуществующей жидкости целый день.

Разумеется, сам я уже давно не попадаюсь на подобные уловки, но должен признать, что во время кадетской юности провел несколько часов, перегнувшись через релинги и поливая подсолнечным маслом винты для лучшей смазки. Причем делал я это очень медленно, ибо, по словам капитана, если с маслом переборщить,

то винт начнет проскальзывать из-за плохого сцепления лопастей с водой. Лишь через пару дней кто-то сжалился надо мной и рассказал о розыгрыше.

Я уже не работаю в торговом флоте, но самая любимая шутка тех времен прекрасно подходит и для мира суперяхт. Чтобы розыгрыш удался, нужно заручиться поддержкой всей команды, включая главного механика и капитана, поскольку начальство внушает новичкам особое доверие.

Кроме того, крайне желательно пришвартоваться у многолюдной набережной, чтобы вокруг не было недостатка в наблюдателях.

Когда все роли будут расписаны, можно позвать жертву и с серьезным лицом объявить, что на судне требуется провести калибровку радара. Для этого, естественно, необходим человек на



пришвартоваться у многолюдной набережной, чтобы вокруг не было недостатка в наблюдателях.

Масло нужно лить очень медленно, чтобы винт не начал скользить в воде

берегу, который поможет инженеру произвести настройку оборудования. Обычно новички всегда готовы оказать любую помощь, поэтому редко возражают против того, чтобы их обмотали алюминиевой фольгой с головы до ног. И вот среди зевак, собравшихся на берегу, появляется гуманоид в серебристом скафандре с рацией и GPS в руках. Невзирая на дискомфорт, жару и смех толпы, он передвигается вдоль набережной, точно следуя указаниям инженера. Просто поразительно, сколько может пройти времени, прежде чем человек начнет подозревать подвох.

Случись вам увидеть такую космическую мумию на какой-нибудь оживленной набережной, не торопитесь звать полицию, а просто с серьезным видом объясните вашим попутчикам, что именно так правильно калибруют радары. Ну и, конечно, не стоит вызываться добровольцем, если кто-то просит оказать помощь в подобном деле. **MBY**

На новом судне вам всегда готовы оказать радушный прием



А мы уйдем на север!

Лучшее лекарство от скуки — отправиться на своей яхте в длительное путешествие по Скандинавским странам Текст и фото: Гленда Стеннет





Двух-трехдневные плавания вокруг Великобритании на нашей любимице Vroom 50 с гордым именем *Lady Genevieve* дали возможность проникнуться идеей длительных круизов. В итоге, вместо очередного перехода через Ла-Манш вместе с мужем Малкольмом я решила попробовать дойти до Скандинавских стран — Швеции и Норвегии. Подготовка к путешествию была, разумеется, очень тщательной, однако мы предусмотрели немного свободного времени в круизном графике, рассчитывая на незапланированные отклонения от маршрута, если наше настроение или погода того потребуют. Почти целое лето мы наслаждались морем и вели дневник, фрагменты из которого и предлагаются вашему вниманию.

МАЙ 2 ТЕРШЕЛЛИНГ

Теплым туманным утром мы покинули нашу якорную стоянку в Левингтоне и направились к Текселю, самому большому из Фризских островов, где провели две ночи. Поднялся ветер, и мы решили идти насколько можно дальше на север внутренними водами — через Ваттовое море в сторону Тершеллинга. Непогода не утихала, и мы встали на якорь вблизи этого острова. Арендовав скутер,



2 мая. Кафе на мельнице в Ландеруме

осмотрели достопримечательности. В городке Ландерум отведали отличный кофе в заведении, расположенном в здании старой мельницы с соломенной крышей. Хотя погода не радовала, мы все же немного погуляли по безлюдным пляжам острова.

МАЙ 9 ХЕЛЬГОЛАНД

Наконец погодные условия улучшились, и мы смогли продолжить путь на запад. Следующей остановкой должен был стать Хельголанд, немецкий остров в Северном море, крошечный скалистый кусочек земли невероятной красоты. Двигаясь вдоль одного из его побережий, мы наткнулись на старые рыбацкие хижинки, переделанные в магазины и офисы. Пристав к берегу, погуляли по холмам, вдоль которых разбиты огороды с овощными грядками и цветниками, по-немецки очень аккуратными. На отвесных скалах вьют гнезда птицы — мы долго наблюдали за тем, как пернатые кормят своих птенцов. Местный метеоролог предупредил



10 мая. Большие корабли в Кильском канале

нас, что не стоит идти дальше на север через открытые воды по причине девятибалльного ветра. Он же посоветовал воспользоваться Кильским каналом.

МАЙ 10 КИЛЬСКИЙ КАНАЛ

Оказавшись в Кильском канале, мы были поражены красотой этого инженерного сооружения, построенного столет назад. В канале существует ограничение

11 мая. На якоре в проливе Большой Бельт



скорости, а движение в темное время суток и вовсе запрещено. Впрочем, мы не сочли это большой проблемой, поскольку здесь можно легко найти множество мест для отдыха, находящихся в некотором отдалении от фарватера. Движение всевозможных судов — от небольших яхт до круизных лайнеров управляется системой семафоров. Мы провели вечер в яхт-клубе Рендсбурга в компании двух яхтсменов из Ипсвича: парни узнали на швартовке нашу *Lady Genevieve*.

МАЙ 11 ПРОЛИВ БОЛЬШОЙ БЕЛЬТ

На выходе из канала мы сделали остановку, чтобы посмотреть Киль, выпить кофе, перекусить и запастись навигационными картами. Ночевали в гавани Экернфорд, расположенной рядом с военно-морской базой, а на следующее утро вовсю рассекали по проливу Алс, старательно обходили многочисленные маленькие острова по пути к острову Фюн, который произвел на нас неизгладимое впечатление. Мы даже решили бросить здесь якорь на оставшуюся часть дня. Покатавшись немного на моторной лодке, Малкольм отправился удить рыбу к ужину. Засыпая, мы наслаждались волшебным закатом. Ну что еще нужно путешественникам?





13 мая. Скульптура дракона на Самсо



МАЙ ОСТРОВ САМСО

13 Следующий вечер мы провели в маленьком порту Колби на датском острове Самсо, изрядно, кстати, удаленном от материка. Гавань этой деревушки не слишком хорошо оборудована с точки зрения различных удобств, впрочем, наши запросы скромны. Крошечный магазинчик в порту предлагает различные алкогольные напитки, и недостатка в покупателях нет. Но для того чтобы запастись провиантом, нам пришлось совершить велосипедную прогулку в Транебьерг, городок в 14 километрах от Колби. По пути мы остановились полюбоваться старой мельницей и великолепной скульптурой — головой дракона, вырезанной из ствола дерева. Начальник порта сообщил, что в прошлом году только четыре европейские лодки наведались в эти края.

8 июня. Разноцветные дома в Гулльхолмене

6 июня. Башня Skanskaskropan в Гётеборге



МАЙ ЭБЕЛЬФТ

14 Для заправки пришлось зайти в гавань Эбельффт. Здесь очень тесно для маневров. Наш корпус занял два швартовочных места у заправочной станции. Работники смотрели с интересом и удивлением на счетчик литров на колонке — слишком много топлива по их меркам помещается в наши баки. Чуть позже мы совершили велосипедную

Мы были поражены красотой Кильского канала, инженерного сооружения, построенного сто лет назад



7 июня. Приближаемся к Марстранду

прогулку по очаровательному старому городу, выпили по чашечке кофе у здания мэрии. Наши знакомые Крис и Кэролин держат здесь свою яхту. Вместе с их друзьями Луффе и Випу мы отправились ужинать. Сосед по причалу одолжил нам автомашину, чтобы мы могли осмотреть окрестности. Датчане очень дружелюбные люди, и мы с удовольствием остались бы на их земле навсегда.

ИЮНЬ АНХОЛЬТ

4

Круиз прервали похороны нашего родственника, и на лодку мы смогли вернуться лишь через пару недель. Продолжили маршрут. Нам предстоял переход к острову Анхольт, который лежит на полпути между Данией и Швецией. Пришвартовав лодку в гавани Анхольта, мы решили полакомиться мороженым, затем переправили на тендере на берег велосипеды и совершили небольшую вылазку на остров. Мы даже обнаружили крошечный аэродром и наблюдали за приземлением небольшого самолета с семьей датчан на борту. На Анхольте мы задержались на несколько дней в ожидании улучшения погодных условий.

11 июня. Фонтан, изображающий охоту на китов, Сандефьорд



ИЮНЬ

6

ГЁТЕБОРГ

Поставив будильник, мы намеревались воспользоваться тихой погодой и отправиться в Гётеборг пораньше. Утро оказалось неожиданно прохладным, но живописный восход солнца заставил забыть о холоде. Наверное, именно за такими ощущениями и отправляешься в морское путешествие. Мы бросили якорь в гавани Lilla Vommen Hamn, расположенной по соседству с оперным театром и красно-белым офисным зданием Skanskaskropan. Ко всему прочему, мы приплыли сюда в день национального праздника, и все местные жители, встречавшиеся по пути, пребывали в приподнятом настроении. В городском парке огромный монитор транслировал репортаж с автомобильных гонок, в которых принимал участие наследник престола Швеции.

ИЮНЬ

7

МАРСТРАНД

Нагулявшись по Гётеборгу, мы продолжили наш вояж в северном направлении, проплывая мимо маленьких островов и наслаждаясь прелестными пейзажами. Вход в гавань приморского городка Марstrand лежал через узкий



17 июня. Lady Genevieve в Nyhaven в Копенгагене

Гавань Колби не слишком хорошо оборудована с точки зрения различных удобств, впрочем, наши запросы скромны



пролом между двумя отвесными скалами. Город с богатыми морскими традициями был очень оживлен в связи с подготовкой к яхтенной гонке Volvo Ocean Race. Мы вышли на шумную пристань, потом отправились к старому форту, затем вернулись в центр к магазинам и кафе, чтобы за чашечкой кофе немного понаблюдать за происходящим.

ИЮНЬ 8 ГУЛЛХОЛМЕН

В обед мы покинули Марстранд и отправились дальше, маневрируя между островами. Надо сказать, что передвижение довольно опасно в этих водах — глубина под килем нашего судна была всего 2,7 м, со всех сторон нас окружали скалы: пейзаж суровый и прекрасный одновременно. Причем прибрежные скалы

по мере удаления от Марстранда становятся все выше и выше. Около пяти часов вечера мы подошли к острову Хармано. Хотелось чаю, остановились в деревне Гуллхолмен и с удивлением обнаружили, что этот когда-то оживленный рыболовецкий порт сейчас практически заброшен. Вечером мы поднялись на самую высокую точку города, откуда открывается панорама на все ближайшие острова.

ИЮНЬ 9 ОСТРОВА КОСТЕР

День начинался медленно, мы лениво ползли в сторону Костерских островов. По мере приближения заметили, что на архипелаге преобладают карликовые лиственные деревья — флора, не характерная для данной

широты. Мы бросили якорь в канале между двух островов рядом с обветшалыми рыбацкими хижинами. В полдень мы встретились с друзьями — английской парой, которых пригласили в гости на борт яхты.



10 июня. Норвежская королевская яхта Norge в Ларвике



13 июня. Здание оперного театра в Осло

ИЮНЬ ЛАРВИК И СТАВЕРН

10

Мы решили ненадолго зайти в Ларвик, чтобы отобедать. Двигаясь вдоль фьорда, Малкольм узнал королевскую норвежскую яхту *Norge*, пришвартованную в гостевой зоне. Последний раз мы видели судно в Фолмуте. К сожалению, сильный ветер воспрепятствовал ночной остановке — нам пришлось вернуться на три мили назад к причалу в Ставерне — самом маленьком городке в Норвегии. Ставерн приятно удивил нас — старый форт на его территории заслуживает внимания туристов.

ИЮНЬ САНДЕФЬОРД

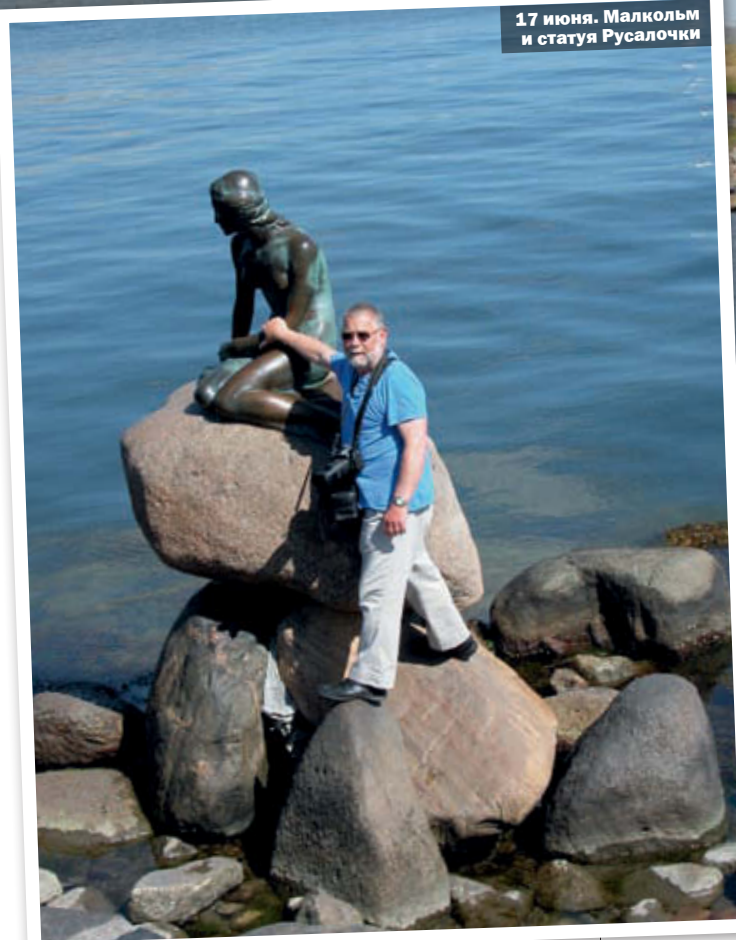
11

В гостевой гавани Сандефьорда мы провели два дня в ожидании друга, который должен был прилететь в ближайший аэропорт в городе Тонсбург, чтобы присоединиться к нашему круизу. Рядом с *Lady Genevieve* пришвартовалось китобойное судно с гарпунной пушкой на борту. Во время одной из прогулок по городу в центре большой оживленной площади мы заметили любопытный фонтан, изображающий сцену охоты на китов.

ИЮНЬ ОСЛО

13

Мы отбываем в Осло. Пейзажи за бортом изумительные: мы заметили, что многие дома стоят поразительно близко к воде. Наше 60-мильное путешествие проходит очень быстро, и вскоре мы швартуемся на пристани Aker Brygge's Herbern в самом сердце Осло.



17 июня. Малкольм и статуя Русалочки

Живописный восход солнца в Гётеборге заставил забыть о холоде

ИЮНЬ

16 ХЕЛЬСИНГЁР

Грустно от того, что *Lady Genevieve* придется отправиться обратно в Левингтон. Метеорологи обещают плохую погоду, но нам совсем не хочется застрять надолго в Осло. Мы предприняли сумасшедший бросок на 255 миль в Копенгаген, остановившись только



Вид с яхты захватывающий. Мы забрались на смотровую площадку на крыше здания оперного театра, видели королевский дворец и выпили чаю в баре Grand Hotel под звуки джаза. В понедельник паром *Vygdøy* отвез нас к кораблю-музею викингов и на выставку Kon-Tiki.



16 июня. По следам Гамлета — замок Кронберг

однажды в Марстранде для дозаправки. К счастью, день был дивный, и переход прошел незаметно. К вечеру мы стояли у замка Кронберг в Хельсингёре, более известном как замок Гамлета.

ИЮНЬ 17 **КОПЕНГАГЕН** До Копенгагена рукой подать, и вот мы нашли почти якорное место в Nyhavn, канале, находящемся вблизи центра датской столицы. Нам, конечно, нужно было время, чтобы осмотреть достопримечательности. Мы гуляли в районе порта, видели знаменитую Русалочку, бродили по магазинчикам. Вечером отправились в сады Тиволи, чтобы полюбоваться ночной подсветкой и посмотреть театральные и концертные выступления.

ИЮНЬ 19 **КЛИНТХОЛЬМ** Этим утром мы попали в сильнейший шквальный ветер вблизи острова Мэн. Порывы были такими мощными, что нам пришлось искать убежище в Клинтхольме. Малкольм поддерживал высокую скорость, и мы буквально вломились в рыболовецкий порт. Пришлось сдать назад и под правильным углом войти к причалам для яхт. Ночь была беспокойной, но с наступлением утра мы продолжили наше путешествие по направлению к Кильскому каналу, сначала двигаясь медленно и осторожно, затем смелее после острова Фальстер.

ИЮНЬ 22 **КАНАЛЫ ГОЛЛАНДИИ** Выход из дельты Эльбы оказался не из приятных: шесть часов мы

сражались с волнами до тех пор, пока смогли повернуть к Делфзигл и наконец спокойно войти в систему голландских каналов. В Гронингене мы встали на якорь, чтобы посетить самый большой паб в мире — в заведении 20 барных стоек. В Эдаме купили несколько головок сыра, а в Крукьюисе осмотрели одну из трех насосных установок, которые откачивают воду с прибрежных земель в Голландии. Через несколько дней мы наконец добрались до побережья. Англия встретила нас привычными густыми туманами. Навигация в таких условиях заметно затруднена, но, к счастью, у нас был AIS-приемник и устройство ARPA. Надеюсь, они еще не раз помогут нам найти безопасную дорогу домой! **МВУ**



Клубная карта

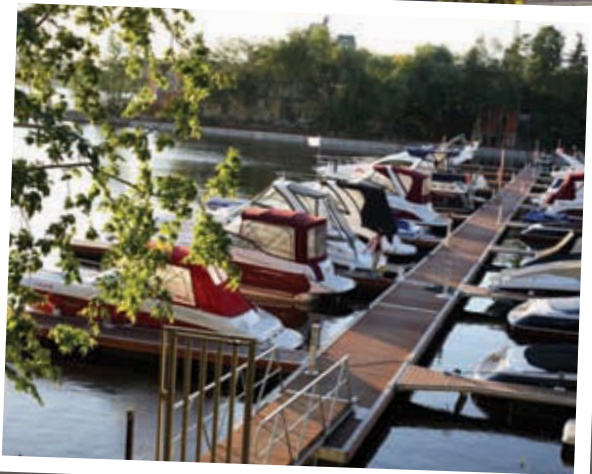
Столица российская, хоть и не имеет непосредственного выхода к морским просторам, в советские времена считалась портом пяти морей. Раньше это было правдой, ведь через систему шлюзов и каналов из Москвы можно было дойти до Каспия, Балтики, Белого, Черного, Азовского морей. Сейчас это название утратило свой смысл — шлюзы обветшали, каналы давно не чистили, буи в разгар перестройки лихие деревенские мужики сдали на металлолом. Каким образом расставлены уцелевшие — не знает никто, но количество сломанных винтов и поврежденных корпусов (сказывается все-таки национальная любовь к быстрой езде) в России зашкаливает. Едва ли какой здравомыслящий человек рискнет отправиться на собственном новеньком Sunseeker из Москвы, скажем, в Сочи или Астрахань. В лучшем случае, чертыхаясь, он дойдет до Северной столицы и аккуратно вернется назад.

Привычная Европе и Америке яхтенная инфраструктура у нас только зарождается, и процесс это небыстрый. Те, кто путешествовал, к примеру, из Москвы в Петербург, знают, что зачастую ориентирами

служат не плавучие СНО, а сгоревший дом на берегу или севший на мель лет десять назад сухогруз. Телефонный номер бабы Дуси, открывающей шлюз на Волго-Балте, помнят наизусть многие капитаны. По слухам, последние четверть века никто не вложил ни копейки в развитие речной системы страны. А если и вложил, дошли ли деньги до адресата? Кто знает... Советские власти не уделяли должного внимания воспитанию яхтенной культуры у населения: белоснежные красавицы вызывали четкую ассоциацию с буржуазным миром и были не всегда доступны даже элите — простенькая парусная яхта в СССР стоила как несколько «Жигулей». Перелом наступил на заре 1990-х, когда частный бизнес начал наращивать капитал. Черный седан бизнес-класса перестал быть символом достатка — его заменила новенькая моторная яхта — «лодка», и яхт-клубы стали расти как грибы после дождя.

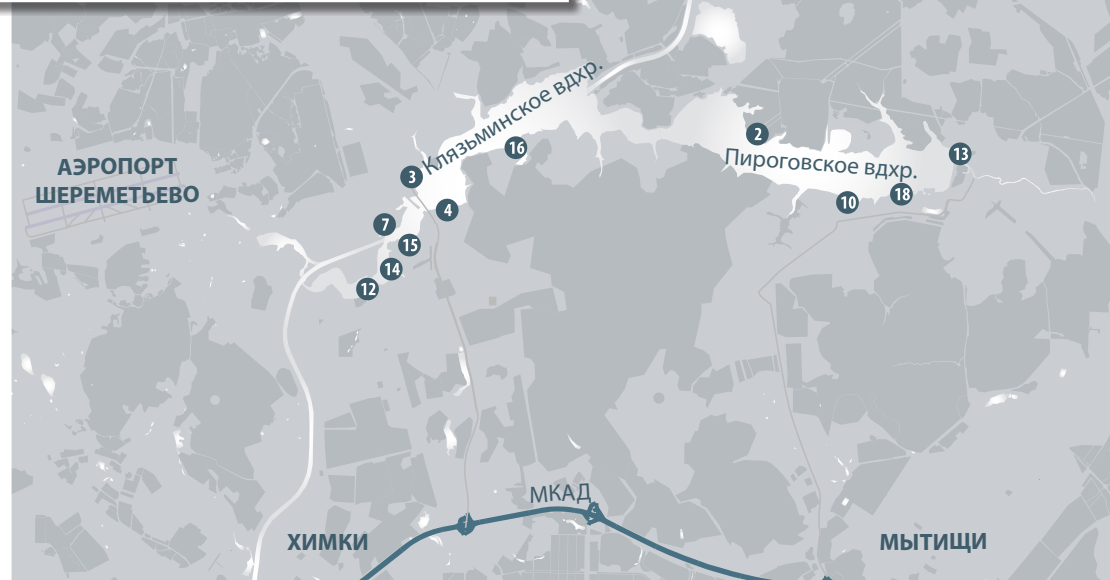
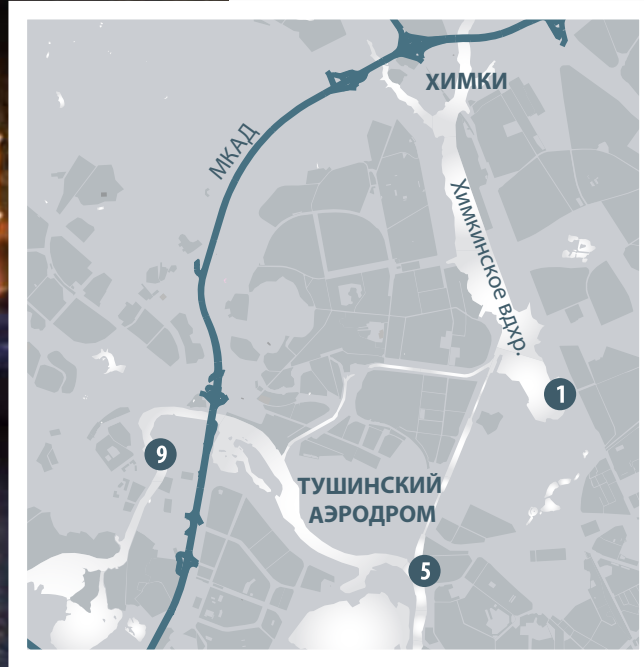
1. ROYAL YACHT CLUB

Этот стратегически удачно расположенный клуб (станция «Водный стадион» столичного метро) ориентирован прежде всего на обслуживание гедонистов от мира яхт: к вашим услугам бизнес-центр, пляж, апарта-





Если вы недавно приобрели моторную яхту, то скорее всего уже слышали от друзей названия «Буревестник», «Пестово», «Пирогово». С рассказа о столичных яхт-клубах мы начинаем серию материалов о ведущих маринах наших городов



отель, ресторан и бар с огромной пляжной стойкой и видом на прибрежные пески. Акватория способна принять до 190 судов длиной до 30 м. Причал оборудован всем необходимым для путешествий и жизни на яхте: Wi-Fi, холодная вода, электричество. Есть кран для подъема и спуска судов по слипу, предусмотрены возможности для зимнего хранения яхт.

Мероприятия: С 3 по 5 сентября пройдет ежегодная выставка яхт «Moscow Yacht Show».

Адрес:

Москва, Ленинградское ш., владение 39

Контакты: +7 (495) 961 8866

ИНТЕРНЕТ: www.royalyachtclub.ru

2. ЯХТ-КЛУБ «ПИРОГОВО»

Еще в 1960 годы северное побережье Клязьминского водохранилища приглянулось Никите Сергеевичу Хрущеву, и возле поселка Пирогово был основан курорт площадью около 100 га. В начале 2000-х «ПИРОГОВО» подвергли серьезной модернизации с участием зарубежных архитекторов. Сейчас в составе комплекса яхт- и гольф-клубы, два ресторана, гостевые домики. Акватория вмещает до 40 яхт, имеются слип и эллинг. Сервис предоставляется по требованию.

Мероприятия

- 02–05.09.2010 Открытый чемпионат России в классе яхт «Дракон» (С.-Петербург)
- 06–10.09.2010 Чемпионат России в классе яхт «Финн»
- 10–12.09.2010 III Открытый чемпионат России в национальном классе яхт «ЭМ-Ка»
- 26.09.2010 Финал Кубка Федерации парусного спорта
- 02–03.10.2010 Парусная регата «Серебряный Кубок Дракона»
- 16–17.10.2010 «Первый снег». Парусная регата яхт-клуба «ПИРОГОВО» в классе «Дракон», закрытие парусного сезона в «ПИРОГОВО».

Адрес:

141015, Московская обл., Мытищинский р-н, пансионат «Клязьминское водохранилище», 3А

Контакты: +7 (495) 223 2200

call@pirogovo-club.ru

ИНТЕРНЕТ: www.pirogovo-club.ru

3. ЯХТ-КЛУБ «БУРЕВЕСТИК»

Самый престижный, посему закрытый яхт-клуб в Московской области, один из центров столичной светской жизни.

На полутора километрах побережья Клязьминского водохранилища размещены электрифицированные яхтенные причалы (вмещают до 250 судов длиной до 100 футов). Для спуска на воду и подъема судов в наличии 100-тонный кран, есть сервисные мастерские и эллинг для хранения яхт. В ресторане подают главным образом восточные (китайские, японские и модные нынче в столице узбекские) блюда, впрочем, и любители борщей или итальянской пасты смогут найти себе что-нибудь по вкусу. Меню постоянно обновляется.

Мероприятия

Со 2 по 5 сентября в яхт-клубе пройдет Burevestnik International Boat Show. В восьмой раз крупнейший российский яхтенный салон соберет вместе профессионалов индустрии, владельцев и любителей яхт.

Адрес:

141721, Московская обл., Мытищинский р-н, пос. Красная Горка, 27-й км Дмитровского ш.

Контакты: +7 (495) 796 6041

ИНТЕРНЕТ: club.burevestnik.ru



Гавань яхт-клуба «Адмирал»



Охраняемая яхтенная стоянка



В сезон свободных причальных мест нет

4. ЯХТ-КЛУБ «АДМИРАЛ»

Гавань этого яхт-клуба вмещает до 150 лодок и 60 гидроциклов. Есть возможности аренды, сервисного обслуживания и зимнего хранения водномоторной техники. Территория идеально приспособлена для рекреационного отдыха и проведения праздников и вечеринок: шесть ресторанов различной кухни, спортивные площадки, отель, банный комплекс. Время от времени в «Адмирале» проходят вечеринки современной электронной музыки.

Адрес:

7-й км Дмитровского ш. от МКАД, левый берег Клязьминского водохранилища

Контакты: +7 (495) 925 7702

ИНТЕРНЕТ: www.admiral-group.ru

5. ЯХТ-КЛУБ «АЛЫЕ ПАРУСА»

Наряду с вертолетной площадкой этот яхт-клуб входит в список атрибутов первого в столице привилегированного жилого комплекса возле метро «Щукинская». «Алые паруса» находятся в управлении яхтенной компанией «Гранд Марин» и принимают лодки длиной до 30 м и двухметровой осадкой. Причалы электрифицированы и оборудованы колонками для подачи воды. Есть услуги лоцмана, капитана и сервисная служба.

Адрес:

Москва, Авиационная ул., 79, корп. 1, стр. 2, жилой комплекс «Алые паруса», набережная

Контакты: +7 (495) 925 8599, +7 (495) 925 8414

ИНТЕРНЕТ: www.club-ap.ru

6. ЯХТ-КЛУБ «АВРОРА»

Этот вполне демократичный яхт-клуб располагается на левом берегу Хлебниковского затона Клязьминского водохранилища, всего в шести км от МКАД. Помимо отдыха «Аврора» предлагает весьма внушительный список услуг по ремонту и обслуживанию яхт. Гавань клуба вмещает суда до 50 м длиной.

Адрес:

141707, Московская обл., г. Долгопрудный, Набережная ул., 22

Контакты: +7 (495) 739 2081

info@avrora-club.ru

ИНТЕРНЕТ: www.avrora-club.ru/

7. ЯХТ-КЛУБ МРП

Один из самых старых столичных яхт-клубов может похвастаться гаванью, оборудованной для приема как маломерных, так и крупных речных судов. По слипу можно поднять из воды или спустить судно весом до 120 т, а возле причалов хватит места для более чем 100 судов длиной до 150 футов.

Мероприятия

11 июля 2010 года на территории МРП успешно завершилась Первая российская ярмарка яхт и катеров «Водный базар». Экспозиция разместилась как на воде, так и на берегу. В ней приняли участие как профильные так и непрофильные компании.

Адрес:

Московская обл., г. Долгопрудный, ул. Якова Гунина, 1

Контакты: +7 (495) 626 9696

ИНТЕРНЕТ: www.yachtclub-mrp.ru

8. ЯХТ-КЛУБ «ПЕСТОВО»

Недавно отпраздновавший трехлетие яхт-клуб является частью закрытого частного комплекса «премиум-класса». В распоряжении членов и гостей клуба ресторан на воде, летняя терраса, бассейн под открытым небом, охраняемая парковка. Современная гавань способна принять до 100 судов до 30 м длиной, оказываются услуги по обслуживанию и ремонту яхт. Закрытый яхт-клуб работает по системе членства.

Мероприятия

«Пестово» рассматривается как база для проведения крупных спортивных соревнований. 10 июля яхт-клуб совместно с компанией Nordmarine — дилером моторных яхт Princess — провел яхтенный open air «Yachts Fest 2010».

Адрес:

141052, Московская обл., Мытищинский р-н,

сельское поселение Федоскинское, дер. Румянцево, Никольская ул., владение 1, стр. 1

Контакты: +7 (495) 739 2020, +7 (495) 739 2424

ИНТЕРНЕТ: www.pestovogolf.ru

9. ЯХТ-КЛУБ «КРОКУС СИТИ»

Стоянка рассчитана на 100 судов, к услугам гостей швартовая команда. На территории открыт клубный ресторан Shore House — один из проектов Аркадия Новикова.

Адрес:

143400, Московская обл., г. Красногорск, 65–66-й км МКАД, ТВК, 2

Контакты: +7 (495) 727 2577, +7 (495) 727 2481

ИНТЕРНЕТ: www.sh-crocus.ru

10. ЯХТ-КЛУБ «ГАЛС»

Причалные сооружения, вытянувшиеся на 800 м вдоль левого берега Пироговского рукава Клязьминского водохранилища, способны принять до 200 лодок длиной до 100 футов и осадкой до шести метров. «Галс» существует с 1986 года и оказывает услуги по сервису и ремонту яхт.

Адрес:

Московская обл., Осташковское ш., дер. Болтино

Контакты: +7 (495) 580 2464

ИНТЕРНЕТ: www.gals-club.ru

11. ЯХТ-КЛУБ «ЗАВИДОВО»

Несмотря на то, что центр отдыха находится за пределами Московской области, он явно ориентирован на обслуживание жителей столицы. «Завидово» формально принадлежит МИДУ России, что гарантирует определенный уровень услуг и вполне приемлемые цены. Гавань принимает яхты длиной до 12 м, для хранения техники зимой предлагаются оборудованные теплые эллинги. Дополнительные услуги: рестораны, бары, гостиница, SPA-центр.

Адрес:

171270, Тверская обл., Конаковский р-н,



Великолепно оборудованная гавань яхт-клуба «Пестово»



За завтраком можно полюбоваться своей яхтой



Отдельный причал для парусных яхт

Все столичные яхт-клубы сосредоточены на водохранилищах в северной части города



пос. Новозавидовский, дер. Шоша

Контакты: +7 (495) 9825270, +7 (495) 9825280

ИНТЕРНЕТ: www.zavidovo.ru

12. ЯХТ-КЛУБ «СПАРТАК»

Вероятно, самый старый из столичных яхт-клубов — существует с августа 1937 года. Гавань, стандартный набор технических услуг и ресторан. Кроме того, клуб активно работает с молодежью: при «Спартаке» действует детская парусная школа. Есть возможность проката яхт.

Адрес:

141700, Московская обл., г. Долгопрудный, Набережная ул., 4А

Контакты: +7 (495) 408 2500, +7 (926) 983 7171

ИНТЕРНЕТ: www.spartak.ws

13. ЯХТ-КЛУБ «ЭЛИТ КРОУС»

Яхт-клуб может принять до 50 яхт. Пирсы электрифицированы и оснащены колонками для подачи воды. Имеются холодные эллинги для длительного хранения 20 судов. Гостиница, спортивные площадки, прокат гидроциклов и прочей водной техники.

Адрес:

Пироговское водохранилище, 11-й км от МКАД по Осташковскому ш.

Контакты: +7 (495) 988 8278

ИНТЕРНЕТ: www.yahtclub.biz

14. ЯХТ-КЛУБ «НЕПТУН»

Находится на месте знаменитого ЦКБ «Нептун», конструировавшего амфибии и суда на воздушной подушке. Причалы готовы принять до 100 яхт, в наличии места для зимнего хранения в отопляемых эллингах. Клуб отличается демократичными ценами на стоянку, хранение и обслуживание судов.

Адрес:

Московская обл., г. Долгопрудный, Набережная ул., 18.

Контакты: +7 (495) 408 2233

ИНТЕРНЕТ: www.neptun-club.ru

15. ЯХТ-КЛУБ «ВОДНИК»

На территории клуба сделаны благоустроенные причалы, есть возможность проведения сервисных и ремонтных работ для яхт, катеров, гидроциклов.

Адрес:

Московская обл., г. Долгопрудный, Набережная ул., 24, 6-й км от МКАД по Дмитровскому ш.

Контакты: +7 (495) 576 3387, +7 (495) 576 1413

ИНТЕРНЕТ: www.club-vodnik.ru

16. ЯХТ-КЛУБ «КОМАНДОР»

Клуб закрытого типа на берегу Клязьминского водохранилища. Гавань вмещает до 40 судов длиной до 20 м. На причале работает швартовочная команда. Пирсы оборудованы электричеством, системой подачи питьевой воды. Имеется собственный технический сервис.

Адрес:

141044, Московская обл., Мытищинский р-н, дер. Новоалександрово, Александровская ул., 55, владение 2

Контакты: +7 (495) 579 2211

komandor@komandor-marina.com

ИНТЕРНЕТ: www.komandor-marina.com

17. ЯХТЕННЫЙ ПОРТ «СТРОГИНО»

Яхт-клуб находится на территории Москвы. Пирсы рассчитаны на прием 50 судов длиной до 15 м и оснащены колонками для подачи воды и электричества. Есть службы лоцмана, капитана, оказывается помощь в прохождении шлюзов. На территории «Строгино» работают ресторан и школа обучению езды на аквабайке.

Адрес:

Москва, ул. Твардовского, владение 16

Контакты: +7 (495) 222 8283

ИНТЕРНЕТ: www.portstroginno.ru

18. ЯХТ-КЛУБ «ФАРВАТЕР»

Небольшой частный яхт-клуб (бывший городской яхт-клуб Мытищ) расположен на южном берегу Пироговского рукава Клязьминского водохранилища в живописном месте вблизи деревни Подрезово. Количество швартовочных мест — 16.

Адрес:

141063, Московская обл., Мытищинский р-н, дер. Подрезово, Прибрежная ул., 5

Контакты: +7 (495) 588 4269, +7 (495) 937 7207.

ИНТЕРНЕТ: www.fairwater.ru

19. КОМПЛЕКС АКТИВНОГО ОТДЫХА GRAND ADVENTURE ABSOLUTE RESULT

Адрес:

152760, Ярославская обл., село Брейтово, ул. Механизаторов, 2

Контакты: +7 (245) 221 56, +7 (245) 221 07, +7 (245) 2 15 39

ИНТЕРНЕТ: www.aresult.ru/grand-adventure.phtml

20. ЯХТ-КЛУБ FORDEWIND

Адрес:

171503, Тверская обл., Кимрский р-н, дер. Пригыкино

Контакты: +7 (495) 542 2726

ИНТЕРНЕТ: www.aresult.ru/fordewind.phtml

Абсолютное значение

Absolute 70 имеет идеальный с точки зрения современного яхтенного дизайна внешний вид, но означает ли это, что красивая лодка обладает завидными мореходными качествами?

Текст **Роб Пике**



**ВЕРДИКТ ДЛЯ БЛОНДИНОК
ABSOLUTE 70**

Планируете приобрести особняк на Средиземноморском побережье? Есть повод призадуматься. На борту яхты можно всласть покутить, провести отпуск с семьей и даже спрятаться от всего мира, уединившись в роскошной каюте



М

ы проверяли:
Absolute 70 непременно
заставляет
соседей по гавани с интересом
оглядываться на вас. Даже
самый циничный противник
моторных яхт не откажется
подняться на борт такой
лодки, а после небольшой

экскурсии «с пристрастием», очень даже вероятно, отправится уточнять состояние своего банковского счета, чтобы впоследствии оформить сделку на приобретение Absolute. Из собственного опыта мы знаем, что лодка, вызывающая максимальное количество охов и вздохов на яхтенном шоу, иногда бывает далека от совершенства по части ходовых качеств. Сможет ли наша «прекрасная леди», нашпигованная самыми высокотехнологичными новинками, справиться со сколь-либо серьезным штормом в Средиземноморье или ее удел — покачиваться у пристани и вызывать зависть у праздных отдыхающих? Именно с этими мыслями ранним солнечным утром мы вышли в беспокойные воды Средиземного моря из порта Барселоны.

Пока капитан выводит судно из гавани, мы производим внешний осмотр. Сразу же бросается в глаза огромная площадь остекления Absolute 70, притом что количество опорных стоек и балок, усиливающих стеклянные конструкции, очень невелико. Свет свободно проникает в салон через многочисленные иллюминаторы, и создается впечатление, будто вы находитесь не на моторной яхте, а в роскошном пентхаусе — инженеры и дизайнеры верфи прекрасно справились с задачей планировки салона судна. Не стоит беспокоиться о посторонних взглядах — боковые стеклянные панели затонированы на заводе. Все шесть прямоугольных иллюминаторов в мастер-каюте также подвергнуты тонировке. Отметим, эти иллюминаторы расположены всего на 20 сантиметров выше ватерлинии, что на первый взгляд выглядит как недочет конструкции, но на якорной стоянке понимаешь, что все обстоит совершенно иначе. А если вам надоест созерцать волны, можете наслаждаться видом неба, благо на лодке есть два люка — в задней части салона и над рулевым постом.

Absolute 70 — совершенство во всем, от носа до транца, и даже ваннные комнаты досконально продуманы и сделаны с высочайшим качеством. Эффектные водопроводные краны были разработаны специально для этой модели — они имеют красноватую подсветку, когда течет горячая вода, и голубую, если вы включаете холодную. Раковины выполнены из выгнутых керамических плит, и вы можете видеть, как по глубокому желобку внутри бежит вода. Изысканная сантехника и мебель притягивают взгляды, нам же остается надеяться, что и с практической точки зрения все это безупречно.

Звучит немного банально, но верфи Absolute удалось обустроить комфортабельную квартиру на воде. В каютах сделаны платяные шкафы высотой от пола до потолка, с вращающимися зеркальными дверцами, в которые вмонтированы телевизионные панели. Гостям будет удобно спать на широких койках. В качестве подсветки салона используются уютные светильники, утопленные в стены и выдвигающиеся наружу, стоит лишь нажать на кнопку выключателя. Центральная телевизионная панель передвигается вверх и вниз по консоли.

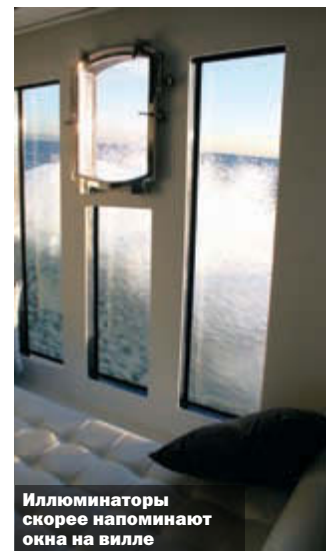
Надо заметить, в этом году инженеры внесли несколько



*С сентября 2010 года
яхта будет
оборудована двумя
более мощными Volvo
Penta D13-IPS1200*

конструктивных изменений. Значительно увеличилась площадь гаража — теперь сюда поместится водометный тендер Siner G 3 m. Ванная комната гостевой каюты стала просторнее. Кресло рулевого заменено на более эргономичную модель с кожаной обивкой и электрическим сервоприводом, а на консоль вместе с телевизионной панелью устанавливается аудиовидеооборудование.

Как управляется яхта? Absolute 70 приводится в движение в стандартной комплектации четырьмя «вольвовскими» IPS 600, что уже обеспечивает судну неплохую динамику. Однако с сентября 2010 года лодку будут опционально оборудовать двумя более мощными Volvo Penta D13-IPS1200. Обновленное кресло рулевого имеет достаточное количество регулировок, чтобы устроиться с комфортом вне зависимости от того, предпочитаете вы управлять яхтой сидя или стоя. «Семидесятая» обладает динамикой спортивной лодки, и все же от судна такой длины не следует ждать столь четких и острых реакций на руль, как,



**Иллюминаторы
скорее напоминают
окна на вилле**



**Смесители меняют
цвет в зависимости
от температуры воды**



**Разработчики учли
пожелания владельцев
и оптимизировали пост
управления**



Белоснежный салон практически безупречен



Тонированные иллюминаторы находятся близко к поверхности воды



Комбинированная зона для загара и трапез



В обновленной модели увеличен размер гаража

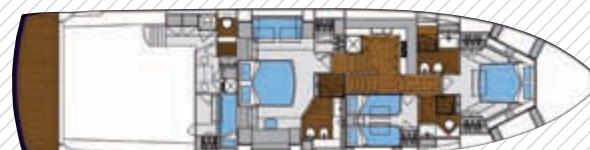
скажем, у скоростного тендера. В то же время Absolute безупречно держит курс, невзирая на то, что волны из всех сил стараются сбить судно с «истинного пути». Мы смогли выжать из яхты «максималку» в 30 узлов, что практически совпадает с величиной, заявленной производителем, и минимальную разницу мы списали на изрядное волнение вблизи порта Барселоны. Несмотря на солидную ширину — 5,45 м, яхта великолепно идет по волнам. Процесс швартовки к причалу возле Порт Велл доставил нам настоящее удовольствие — все благодаря джойстикам IPS. На заключительном этапе с помощью электрических лебедок на корме мы с легкостью выровняли огромное судно относительно причала. Не совсем понятно, почему инженеры и дизайнеры верфи Absolute, приложившие титанические усилия для создания современных интерьеров, упустили из виду несколько простых, но очень важных в морской практике моментов. Кормовые комингсы и дверца на транце показали нам слишком низкими, а в некоторых местах салона явно не хватает поручней.

Мнения наших специалистов относительно Absolute 70 разделились: прагматикам эта лодка категорически не подходит, а любители роскоши и передовых технических решений пребывают в полном восторге от безупречной, с их точки зрения, яхты. Никто не отрицает: верфи удалось создать красивое суперсовременное судно, которое, безусловно, является одним из лидеров в своем секторе рынка. **MBY**

ДОСЬЕ

ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина	72 ф (22 м)
Ширина	18 ф (5,45 м)
Водоизмещение	31 т
Запас топлива	3000 л
Запас воды	800 л
Кол-во спальных мест	6+2
Двигатели	4×Volvo Penta D6-IPS600, 2×Volvo Penta D13-IPS1200
Максимальная скорость	30 узлов
Стоимость	в Европе от € 1 830 000



Контакт

Официальный дистрибьютор в России
«Ройял Марин» (ROYALE MARINE)

Тел.:	+7 495 796-34-96 +7 495 795-00-05
Факс:	+7 495 795-00-05
E-mail:	sales@royalemarine.ru
Интернет:	www.absoluteyachts.ru

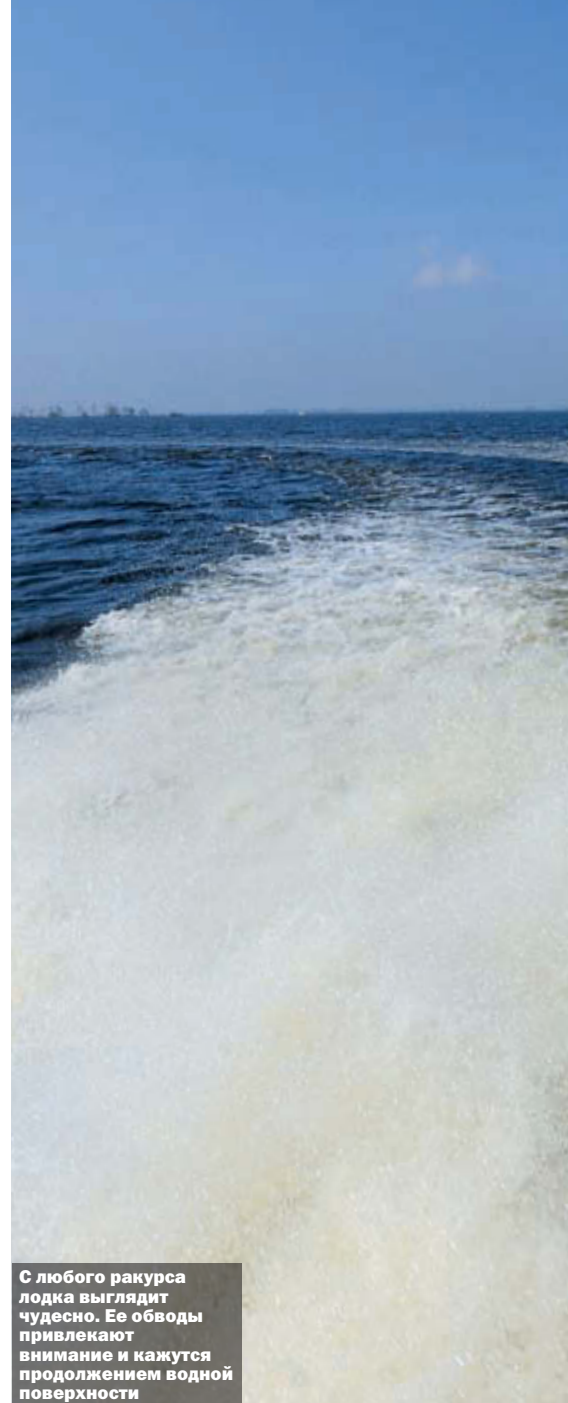


Богемская рапсодия

Мы тестируем голландскую спортивную яхту, выделяющуюся среди конкурентов не только высоким качеством отделки, но и харизмой

Текст **Джек Хэйнс** Фото **Лестер МакКарти**



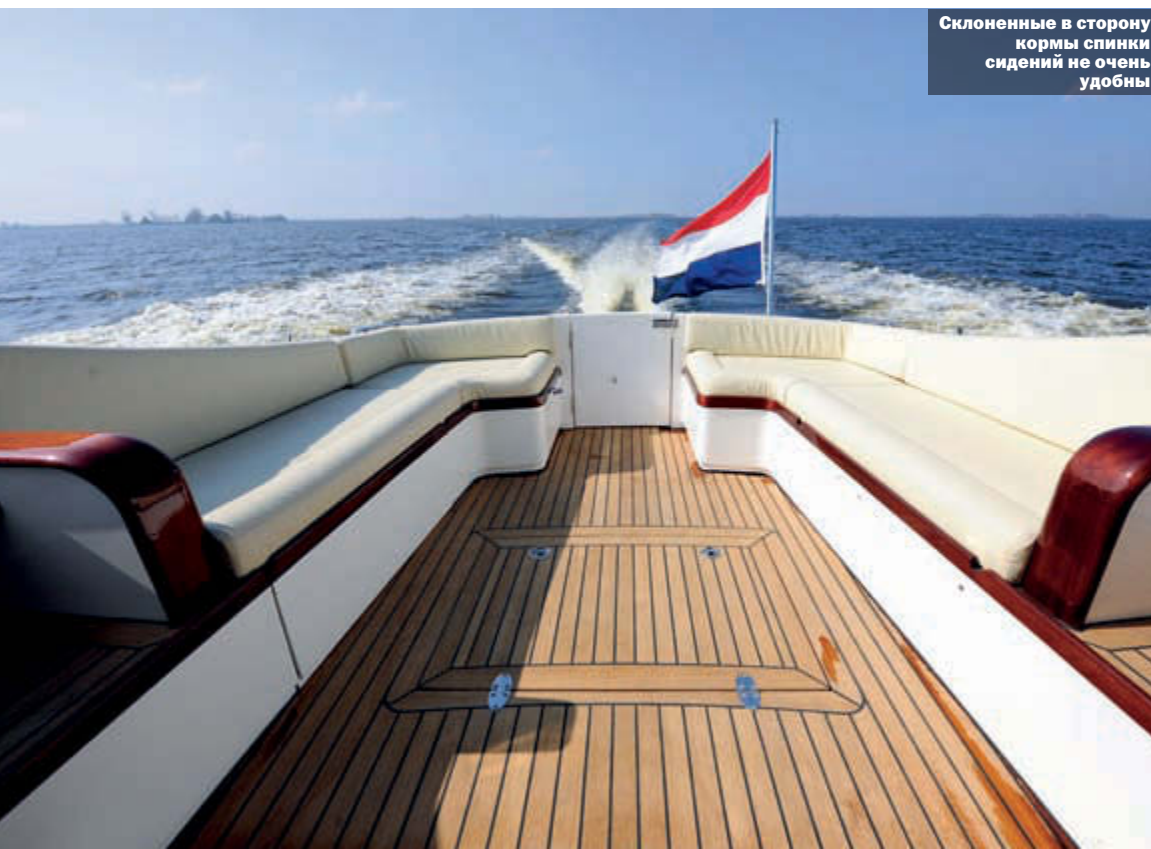


С любого ракурса лодка выглядит чудесно. Ее обводы привлекают внимание и кажутся продолжением водной поверхности

Голландские лодки любят за их дух суровой надежности. Этот образ долгие годы с успехом эксплуатируют такие компании, как Linssen, Wim Van der Valk и Voornstream. Типичная нидерландская яхта нетороплива, тиха, «угловата», сделана из стали и основательна, как кирпичное здание. Однако Rapsody November 55, происходящая из фрисландского городка Хеге, не имеет стального корпуса, а ее спрятанные под палубой двигатели точно не назовешь бесшумными. С корпусом из стеклопластика, с большим числом изгибов, нежели у какой-либо гламурной модели, и двумя мощными дизелями Volvo Penta D9 (по 575 л.с.) в моторном отсеке,

Rapsody явно противоречит голландским судостроительным традициям.

Верфь Rapsody отличается славным судостроительным прошлым, о котором рассказывает выставка в головном офисе вблизи залива Эйссельмер. Невероятно красивые деревянные катера и шлюпки стоят борт к борту в залитом светом ангаре. Восторгаясь многообразием моделей и искусной обработкой деталей, не замечаешь, как тикают часы. Переход к использованию стеклопластика в производстве корпусов случился в 1999 году. Именно тогда начала обретать форму современная линейка лодок Rapsody. Сегодня корпуса формуют в Турции, а окончательный монтаж по-прежнему происходит в Хеге. Применяемые материалы постоянно обновляются — корпус 55-й модели,



Склоненные в сторону кормы спинки сидений не очень удобны



Внимание к деталям: швартовое оборудование из нержавеющей стали смотрится великолепно и прекрасно завершает дизайн палубы



КОРПУСА RAPSODY ФОРМУЮТ В ТУРЦИИ, А ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ МОНТАЖ ПО-ПРЕЖНЕМУ ПРОИСХОДИТ В ХЕГЕ

к примеру, укреплен кевларом.

На воде Rapsody кажется одной из самых красивых яхт, какие только бывают в данном размере. От кормы не отвести глаз, линии надстройки, выхлопные трубы из нержавеющей стали и лакированное дерево планшера фальшборта вызывают восторг. В интерьерах сочетаются мягкая рыжая кожа и вишневое дерево, что идеально соответствует духу лодки типа «лобстер», даже если отделка здесь и не лучшая из лучших. Дабы отвести всякие сомнения по поводу красоты корпуса и ходовых качеств 55-й, скажем, что тестируемое нами судно изначально строилось как тендер для суперяхт. И раз уж лодка достаточно хороша, чтобы

перевозить супербогатых людей в средиземноморских портах, она определенно готова к мощному старту в продажах.

ПРОЯВЛЕНИЕ КЛАССА

Чтобы донести до вас концепцию Rapsody 55, имеет смысл сравнить ее с Aston Martin DB9 Volante. Класс проявляется в изгибе каждой линии корпуса — детализация великолепна, материалы, использованные для приборной панели и переключателей, смотрятся дорого. Каждый раз глядя на лодку, вы ощущаете приступ мальчишеского восторга. Обратная сторона отличительного признака «сделано вручную» — одно-два «слабых места» на борту лодки. Например, в день



Развал бортов гарантирует высокий комфорт при движении



Сразу смиритесь с тем, что сиденье рулевого расположено далеко от штурвала. Управлять яхтой гораздо удобнее стоя

В салоне комфортно, уютно и безопасно. Внутренняя отделка полностью соответствует всем канонам яхтенного стиля «лобстер»



Спальное место достойных размеров. Из-за маленьких иллюминаторов ощущается дефицит естественного освещения



В трехкаютной компоновке гостевые помещения кажутся тесными

В ИНТЕРЬЕРАХ СОЧЕТАЮТСЯ МЯГКАЯ РЫЖАЯ КОЖА И ВИШНЕВОЕ ДЕРЕВО

наших испытаний не работала гидравлическая платформа для купания. Кроме того, многие шкафчики и ящички лишены защелок, поэтому в бурном море их содержимое легко бы разлетелось по лодке.

Сравнение с Aston Martin идет дальше схожести внешнего вида: обе машины ведут себя похоже в движении. Как и DB9, Rapsody 55 не является самой быстрой в своем классе. Так же, как если бы вы выбрали Ferrari F430 вместо Aston Martin для агрессивной езды по извилистой загородной трассе, вы, вероятно, купили бы Pershing 56 вместо Rapsody, чтобы ощутить скорость, постоянно прищипывая лодку. Подобно тому как модель DB9 создана, чтобы ездить с исполненным достоинства видом, так и Rapsody 55 оптимально подходит для

продолжительных неспешных прогулок вдоль побережья. Рулить яхтой в состоянии и ленивый. Дизели Volvo и вальный привод идеально сочетаются с корпусом, который выглядит так, будто спокойно выдержит в море все невзгоды.

К сожалению, мы не смогли испытать лодку на 100 процентов, поскольку тест проходил на такой тихой воде, что даже купание в ванне может показаться более опасным мероприятием. Однако устойчивый ход, на котором судно перепыхивало кильватерный след от проходящих лодок, а также ощущения при перекладке штурвала с борта на борт внушали уверенность, что даже случись непогода, вы не колеблясь выйдете в море. Высокий нос поначалу вызывал сомнения — сможет ли рулевой видеть что-либо на ходу, однако обзор



Устройтесь на диванах поудобнее и наслаждайтесь морскими пейзажами



На камбузе есть посудомоечная машина, но отсутствуют защелки у верхних шкафов

через нетонированные стекла оставался хорошим при любом дифференте.

Пока мы тащились по фарватеру на скорости шесть узлов в направлении тестового озера, двухвальная моторная установка обеспечивала равный ход, постоянной подработкой штурвалом не требовалось: управляя 55-й на малых ходах, просто отдыхаешь. Подвинули рукоятки управления двигателями, и дизели отозвались благородным урчанием, которое скорее усиливало «джентльменскую» репутацию Rapsody. Судно быстро вышло на глиссирование без помощи транцевых плит, по набору оборотов можно было судить о наличии запаса мощности. На 1400 оборотах в минуту лодка уже преодолела горб сопротивления, и такое спокойное движение сохранялось все время по мере нарастания оборотов. Идеальная (на спокойной воде) круизная скорость представляется близкой к 22 узлам, когда двигатели умиротворенно рокочут на заднем плане, позволяя общаться,

не повышая голос. Впрочем, и скоростное движение на 25 узлах обещает быть вполне комфортным. Смотреть назад, через фигурный транец, на убегающий кильватерный след, а потом — вперед, поверх изящного носа, настолько приятно, что просто хочется без остановки гнать к горизонту.

МИНИМУМ УСИЛИЙ

Сиденье у штурвала регулируется и имеет откидывающийся bolster, однако штурвал и рукоятки дросселей расположены не так чтобы очень близко. Лучше смириться с тем, что управлять яхтой придется стоя, откинувшись на мягкую спинку кресла. Одной рукой вполне удобно держать штурвал и контролировать курс. Ориентироваться в пространстве вам поможет 12-дюймовый плоттер, установленный по центру приборной панели.

Дизайн вполне типичен для лодок типа «лобстер» — большой и оттого располагающий к общению кокпит



Из этого деревянного шкафчика выдвигается телевизионный экран

Табулеты можно придвинуть к столу





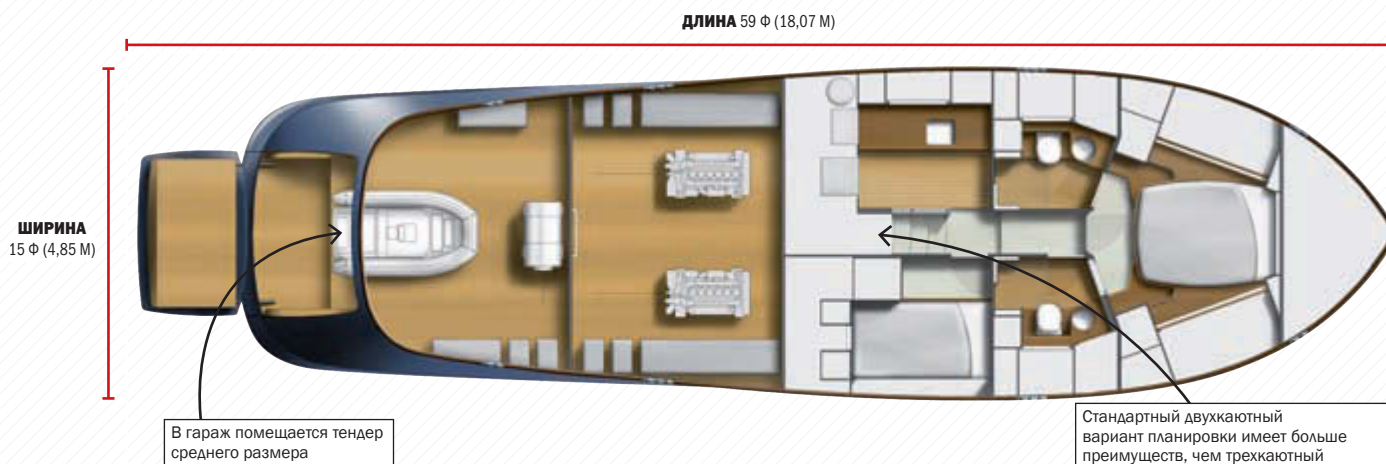
+ Перемещение по лодке достаточно безопасное — конструкторы не поспешили на поручни и релинги

отделен от верхнего салона раздвижными стеклянными дверями. Спинки сидений в кокпите для удобства установлены немного ниже обычного, и хотя на тестируемой лодке не было опционального стола, кокпит — именно то идеальное место, откуда можно любоваться меняющимися на скорости морскими пейзажами. В салоне комфортно, как в старых тапочках, — диван обтянут мягкой рыжей кожей, на него можно плюхнуться, чтобы посмотреть фильм или съесть что-нибудь вкусное, если непогода загнала вас под крышу.

Предоставленная для теста яхта имела опциональную компоновку с тремя каютами, хотя мы склонялись к стандартному двухкаютному варианту. Третья довольно тесная каюта и зажатый камбуз показали нам недостойными столь роскошного судна. Из-за этого две гостевые каюты втиснуты дизайнерами в слишком малое пространство для лодки такого размера. Обе каюты оборудованы двупспальными кроватями и помещениями для хранения багажа, однако их обитателям придется делить между собой галлеон. Конструкторы

**ДВУХВАЛЬНАЯ
МОТОРНАЯ
УСТАНОВКА
ОБЕСПЕЧИВАЕТ
РАВНЫЙ ХОД,
ПОСТОЯННОЙ
ПОДРАБОТКИ
ШТУРВАЛОМ
НЕ ТРЕБОВАЛОСЬ**

ДОСЬЕ





На большой волне высокий нос может затруднять обзор, но на спокойной воде проблем нет



Материалы приборной панели сочетаются между собой великолепно

придумали оснастить камбуз дополнительной рабочей поверхностью и посудомоечной машиной, а вот нехватка защелок у шкафчиков создаст проблему в морском путешествии.

Палубы более практичны, хотя при неработающей платформе для купания подняться на борт довольно сложно, и альтернативой здесь выступает большая ступенька прямо на борту. Как только вы оказались на Rapsody, поручни и высокий релинг гарантируют безопасный проход в нос. В кокпите есть огромная кладовая, пользу от которой можно оценить в полной мере только заполнив ее до предела всем необходимым для круиза.

С технической точки зрения Rapsody 55 не является лучшей в классе. Яхта не выделяется качеством постройки, как Hinckley или Grand Banks Eastbay, а в отношении динамики спорткруизеры от Pershing, Sunseeker или Fairline запросто ее обстают. Что

точно имеет Rapsody, так это душу — и новое волнующее чувство заставляет вас страстно ждать следующих встреч с лодкой. Яхта, безусловно, будет привлекать внимание гуляющих по набережной, возле которой она ошвартована.

«Рапсодию» не стоит покупать из соображений практичности — возиться с ручным приводом люка на крыше 55-футовой лодки понравится немногим, пусть вероятность поломки здесь меньше, чем при электрическом управлении. Подобные яхты приобретают, чтобы ощутить гордость от обладания красивой вещью. Схожие чувства вы испытываете, когда ставите на сигнализацию личный Aston Martin DB9. Ступите на борт Rapsody 55, и удивительным образом весь мир предстанет вам в слегка улучшенном виде. И будьте уверены, у голландских лодок есть душа, Rapsody 55 тому подтверждение. **MBY**

Водоизмещение

19,5 т

Осадка

6 ф (0,91 м)

Запас топлива

2000 л

Запас воды

500 л

Стоимость в Европе

от €1 300 000

Дизайн

B. Erelbant/Rapsody Yachts

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛЬ 2×Volvo Penta; 575 л.с. при 2400 об/мин; 6 цилиндров; 12,8 л

РЕЖИМЫ	ECO					FAST		MAX
Об/мин	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2400
Скорость	7,6	8,3	14,4	17,0	20,1	22,2	25,3	28,0
Дифферент	2,0	3,0	2,5	3,0	2,0	3,0	2,0	3,0
Расход	20	30	56	64	96	104	132	196
Дальность	608	442	444	427	303	342	307	228

УРОВНИ ШУМА, дБА

Пост управления	76	81
Кокпит	86	86
Салон	75	78

Скорость в узлах, расход топлива в л/ч, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и компьютеров и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 35% топлива, воды и багажа нет, 3 человека на борту. Температура воздуха 15°C, давление 1026 мбар, скорость ветра при скоростных заездах — 1 балл



ФРАНЦУЗСКАЯ КУХНЯ

Вы ищете удобную семейную
круизную яхту с практичным
дизайном и идеальным обзором
с поста управления и из салона?
Присмотритесь к Jeanneau
Prestige 60.

Текст Дэвид Марш Фото Лестер МакКарти

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 63 ф (19,5 м)

Максимальная скорость

28,8 узла

Тестируемый двигатель

2×Volvo D11 IPS900, 700 л.с.,

Цена в РФ от € 1 391 600





Если вы проследите историю модельного ряда верфей Jeanneau и Beneteau, то поймете, что французские лодки всегда являлись «оригинальным блюдом национальной кухни», в котором технические параметры и «начинка» имели неоспоримый приоритет над дизайном. Внешне французские яхты скромны и неброски, в их силуэтах нет сложных линий, коими щеголяют надстройки многих дорогих современных лодок. Вместо этого здесь правят бал огромные панорамные иллюминаторы строгой прямоугольной формы. Внутри тенденция сохраняется: в помещениях все просто и практично — от вычурных решений отказались дизайнеры почти всех компаний. Классические геометрические формы всегда удобнее в пользовании: эту аксиому мы, как владельцы яхт, уже давно усвоили и не хотим ничего другого.

Сезам, откройся

Все сказанное абсолютно верно в отношении Prestige 60. Конечно, вполне логично предположить, что на лодке такого размера «простота по-французски» грозит обернуться безликими интерьерами и скучным внешним видом. Оказывается, продуманная и практичная 60-футовая лодка может выглядеть очень даже неплохо. В салоне внимание сразу привлекают иллюминаторы — сплошная прозрачная стена из стекла. Лишь позади, в районе камбуза в отделке используется немного пластика. Стоит заметить, что при огромной площади остекления яхта не похожа на аквариум, поскольку дизайнеры Jeanneau позаботились о зеркальной тонировке. Если вы бросите якорь в каком-нибудь оживленном средиземноморском порту в сумерках,

случайные прохожие не смогут различить, что происходит в освещенном салоне. А чтобы в ночное время уж точно ничего не было видно внутри яхты, проектировщики предусмотрели плотные шторы.

Первоклассный панорамный обзор, как и следовало ожидать, доставляет массу удовольствия при управлении яхтой. На ходу рулевому не приходится просить кого-нибудь контролировать ситуацию по бортам всякий раз, когда лодка делает поворот.

«В помещениях все просто и практично — от вычурных решений отказались дизайнеры практически всех компаний»

Не менее комфортна и швартовка, причем не важно, подходите вы бортом или кормой, — в любом случае детали надстройки не мешают вам следить за процессом. Электрические открывающиеся иллюминаторы по бокам от поста управления позволяют капитану руководить матросами на причале. Не стоит забывать, что с системой IPS вы можете рассчитывать на дополнительный опциональный джойстик в кокпите. В итоге швартовка кормой настолько проста, что вы легко справитесь с этим самостоятельно практически в любых погодных условиях.

При проектировании внутреннего освещения инженеры Jeanneau не ограничились монтажом крупных иллюминаторов в салоне и добавили пару прозрачных люков в потолке, которые окажутся весьма кстати, если вы захотите быстро проветрить салон. Их конструкция была бы безупречной, открываясь они снаружи. На палубе перед ветровым стеклом есть еще три окна-люка, освещающие коридор и два передних санузла.

С кормы на нос

Камбуз находится в кормовой части салона рядом с кокпитом. Идея, безусловно, не нова: верфь Ferretti использует такую планировку на небольших яхтах с флайбриджем, да и модели T50 и T60 от Sealine сделаны в том же ключе. Несмотря на очевидные преимущества, немногие судостроители идут по этому пути. Сервировка столов при таком расположении камбуза проще и безопаснее, поскольку нет необходимости подниматься по лестнице и преодолевать значительное расстояние с занятыми руками. Готовить удобно и приятно, но если это занятие не для вас, нет ничего проще, чем превратить камбуз в отличный бар. Только не говорите, что вы никогда не выпиваете на лодке!

В центральной части салона нет проблем с посадочными местами — там с легкостью разместятся восемь человек, а если вы не боитесь тесноты, то и дюжина друзей устроится на отдых. На диванах очень удобно сидеть обедать, но тем, кто привык почитать на пуховых перинах, сиденья могут показаться жесткими. Положение и тип стола владельцу Prestige 60 предлагается выбрать согласно собственным представлениям о комфорте. На нашей лодке по левому борту стоял раздвижной обеденный стол, не регулирующий по высоте, который также можно сдвинуть ближе к правому борту, а на освободившееся место приставить кофейный столик. Однако мы считаем, что идеальным вариантом



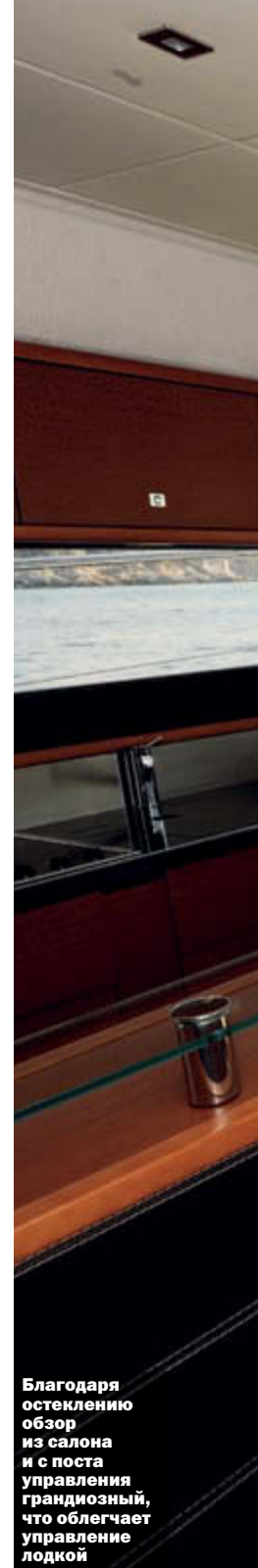
Ветровое стекло хорошо защищает рулевого во время движения



Арка радара по центру флайбриджа создает ощущение безопасности



Удобная лестница на флайбридж оборудована релингами



Благодаря остеклению обзору из салона и с поста управления грандиозный, что облегчает управление лодкой



Панель управления организована неплохо, но для джойстика IPS мало места



Искусственно занижена начальная стоимость: едва ли вы готовы выйти в море без генератора, транцевых плит, ради и навигационных приборов

Эта не претендующая на роскошь яхта имеет по-домашнему уютный и светлый салон. Она создана для размеренных путешествий, а не для демонстрации статуса владельца



В кормовой части салона расположен грамотно спланированный камбуз



Светлый салон практичен и радует глаз

Огромные иллюминаторы, качественная отделка и превосходное освещение в каюте владельца



В каюте экипажа определенно больше места, чем на яхтах-конкурентах



Гостевую каюту можно проветривать сразу с трех сторон благодаря подъемным иллюминаторам и люку





был бы более универсальный двухсекционный стол с регулируемой высотой ножки. В этом случае салон яхты был бы максимально удобен для общения. Впрочем, оставим мелкие придирки. Наше заключение: на яхте вы будете ощущать себя как в уютном загородном доме.

Да здравствуют различия!

Стоит снять шляпу перед проектировщиками Jeanneau, в частности перед конструктором Майклом Питерсом, за то, что на Prestige 60 установлены новейшие системы IPS900 с 700-сильными двигателями. Корпуса лодок с IPS проектируются несколько иначе, чем для других приводов, однако яхты, оснащенные этой «вольвовской» разработкой, выигрывают и по динамике, и по управлению. У компании Jeanneau не было в распоряжении систематизированных данных относительно поведения на воде других 60-футовых яхт с флайбриджем и IPS, поэтому вдвойне удивительно, что проект получился удачным. Лодка проворна и легка в управлении, но вместе с тем устойчива и хорошо сбалансирована, в чем мы убедились лично, погнав Prestige 60 по метровым волнам на выходе из гавани Марселя.

Как и следовало ожидать, судно с IPS ведет себя несколько бойчее по сравнению с аналогичной лодкой с валовыми приводами, хотя разница и невелика. Мы подозреваем, что причина кроется в правильном решении разместить двигатели ближе к центру корпуса и связать их с IPS-приводами метровыми валами. Таким образом вы получаете яхту с идеальным распределением веса, к тому же, поскольку двигатели смещены вперед, конструкторы смогли добавить сзади отличную каюту для экипажа с парой не самых маленьких кроватей и отдельным санузлом.

Машинное отделение на яхте устроено столь удачно, что даже более серьезным конкурентам придется задуматься. Ежедневные проверки двигателей не будут выводить вас из себя необходимостью протискиваться в узкие проходы, вжимаясь в стены. Пространство высвободилось благодаря отказу от традиционных топливных баков по бортам — здесь они расположены поперек машинного отделения за его передней стенкой. Как следствие, появилось дополнительно место для аккумуляторов и сливной цистерны, а такая необычная схема неминуемо повлияла на распределение веса. Нам представляется, что топливные баки размещены практически прямо над центром тяжести судна, поэтому их наполнение не должно оказывать значительного влияния на дифферент и управляемость.

Если говорить о ходовом дифференте, то необходимо признать, что лодка сильно выигрывает от наличия транцевых плит. Они не облегчат жизнь рулевому, поскольку обзор с его рабочего места и так хорош, но в беспокойном море и без того мягкий ход Prestige 60 становится буквально бархатным, притом что нос судна не задирается излишне вверх. Производители использовали быстрые транцевые плиты Lenco, и с их помощью нам не составило труда четко контролировать дифферент. К тому же Lenco увеличили «максималку» яхты еще на один узел, хоть это далось судну не очень-то и легко.

Пост управления показался нам удобным, но ряд моментов, на наш взгляд, следует усовершенствовать: приборная панель неплоха, только вот расположение элементов управления далеко от оптимального. В идеале



Раквины без острых углов были бы безопаснее

Сильная сторона Prestige 60 — освещение, как естественное, так и искусственное



ручки дросселей и блок управления транцевыми плитами стоило бы передвинуть вперед на место многофункционального дисплея. Для удобства пользования джойстиком IPS необходимо больше свободного места вокруг него, как это сделано в кокпите. Штурман с большими руками не должен испытывать неудобств при совершении маневра.

Простая приборная панель на флайбридже обеспечивает рулевого необходимой информацией. Ко всему прочему на консоли есть пара удобных ниш для хранения всякой всячины. Возможность быстро перемещаться от штурвала к борту трудно переоценить, когда вы маневрируете в узкой гавани. Регулируемый по высоте штурвал улучшает эргономику, хотя человек невысокого роста не сможет полностью откинуться на спинку кресла и не потерять контакт с рулевым колесом.

«При швартовке не важно, подходите вы бортом или кормой, — в любом случае детали надстройки не мешают вам контролировать процесс»

По сравнению с яхтами с валовым приводом двигателя Volvo D11 с IPS900 оказались очень тихими. Это не столь сильно ощущается в салоне, но в кокпите и на флайбридже такой покой несказанно радует. На низкой скорости, например маневрируя у причала, яхтой можно эффективно управлять и без джойстика, просто изменяя вектор тяги и используя при необходимости носовое подруливающее устройство. Конечно, в опытных руках джойстик творит чудеса, но и без него яхта ведет себя вполне предсказуемо.

Есть только один момент, связанный с IPS, который может расстроить владельцев Prestige 60. При относительно небольшой загруженности судна (45% топлива, четыре человека и никакого дополнительного груза) мы смогли разогнаться всего до 28,8 узла, что лишь немногим больше того, что можно ожидать от 60-футовой лодки с валом и двигателями такой же мощности. Например, более короткая и тяжелая

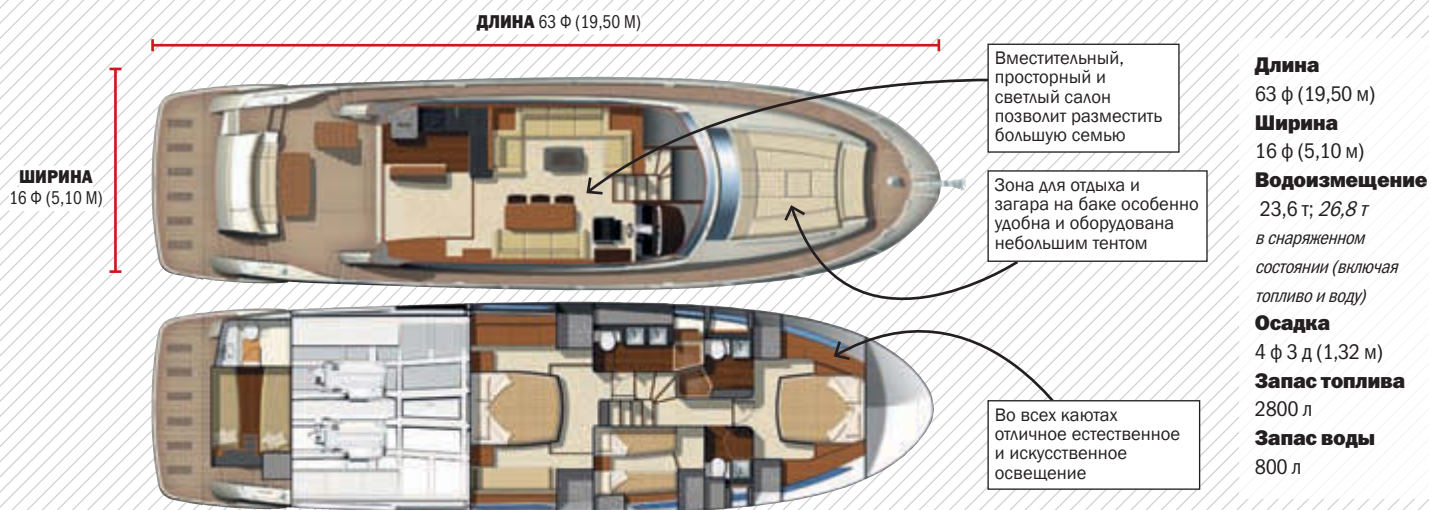


Тонировка скроет частную жизнь путешественников от посторонних глаз



Удобный доступ в машинное отделение

ДОСЬЕ





Зона для загара на баке

Sealine T60 с двигателями CAT по 800 л. с. развивает скорость 30,4 узла. Если полностью снарядить яхту, добавив 3,5 тонны топлива, воду, тендер, спасательное снаряжение и еще четырех человек с багажом, то максимальная скорость, по всей вероятности, опустится до скромных 27 узлов.

Что касается экономии горючего, то Prestige 60 немного уступает Sealine T60. На круизной скорости 25 узлов T60 сжигала 206 литров в час, в то время как Prestige 60 потребляет 228 литров. И заметьте, это реальные показатели, а не теоретические выкладки. Тем, кто рассчитывает на чудеса экономичности IPS на Prestige 60, придется сконцентрировать внимание на других достоинствах этой системы.

Когда финансы поют романсы

Как только было объявлено, сколько будет стоить Prestige 60, яхта немедленно поднялась на лидирующее место в нашем хит-параде лодок по соотношению «цена — качество». Впрочем, когда чуть позже в редакции стали

известны расценки на дополнительное оборудование, мы изрядно скорректировали свое мнение. Чтобы достичь столь соблазнительного базового ценника, в Jeanneau «раздели» лодку до такой степени, что даже весьма важные элементы вроде транцевых плит попали в категорию опций. Учитывая планировку с камбузом в кормовой части и привлекательную стартовую стоимость, Prestige 60 явно будет конкурировать с Sealine T60. При меньшей базовой цене на T60 уже имеется генератор на 13 кВт, полный навигационный набор с парой УКВ-раций, трап длиной 3,6 метра, кормовые швартовочные лебедки и высланный тиком флайбридж.

Если вы захотите, а вы непременно захотите, добавить те же опции на Prestige, то разница в стоимости составит уже почти €145 000. За крохотную одноместную каюту капитана британцы запросят еще почти €9000, в то время как французы предоставляют вам хорошие двухместные апартаменты без дополнительной платы. Однако не забывайте, что пара 900-сильных двигателей обеспечивает T60 максимальную скорость в 32 узла. Есть над чем задуматься, не правда ли?

В вопросах отделки французская лодка гарантированно не станет причиной паники и бессонных ночей для дизайнеров Sunseeker или Pearl, но по этому параметру она превосходит большинство яхт меньшего размера. Конструкторы Jeanneau добавили приятные мелочи вроде мягкой обивки внутри некоторых ящиков, чтобы имущество путешественников не дребезжало на ходу. Также они снабдили двери резиновыми прокладками для снижения шума. На улице стемнело, и мы включили на яхте свет и сразу оценили высокое качество освещения. Конечно, система «интеллектуальной» подсветки это здорово, однако чаще всего вам нужно просто несколько лампочек, установленных в необходимых местах.

Есть между тем область, в которой компания Jeanneau обошла всех своих противников, — это качество изготовления корпуса. Благодаря технологии вакуумной инфузии даже поверхности внутри рундуков и под палубой аккуратные и гладкие. Хорошо выполненный вручную «слоеный» корпус — это вовсе не катастрофа, однако «сэндвич» с полимерными смолами на поверку оказывается прочнее и легче. **MBY**

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛЬ 2xVOLVO D11. 700 л.с. ПРИ 2350 ОБ/МИН, 6 ЦИЛИНДРОВ, ОБЪЕМ 10,8 л

РЕЖИМЫ	ECO		FAST		MAX			
Об/мин	1600	1700	1800	1900	2000	2100	2200	2330
Скорость	15,0	17,1	19,2	21,0	22,9	24,9	27,0	28,8
Дифферент	4,0	4,5	4,5	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Расход	124	140	152	172	201	217	236	263
Миль/л	0,12	0,12	0,13	0,12	0,11	0,11	0,11	0,11
Дальность	271	274	283	274	255	257	256	245

УРОВНИ ШУМА, дБА

Пост управления	69	72	72
Салон	72	75	76
Кокпит	81	82	82
Флайбридж	70	71	72

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 45% топлива, незначительное количество воды, 4 человека на борту, спасательное снаряжение. Температура воздуха 8°C, давление 1019 мбар, волна 60 см, скорость ветра при скоростных заездах — 2 балла

КОНКУРЕНТЫ

Sealine T60 Aura, цена в Европе от €988 750

Яхта с похожей планировкой салона несколько превосходит Prestige 60 по отделке и базовым характеристикам. Небольшая каюта экипажа. С двигателями по 900 л. с. развивает 32 узла.



Pearl 60, цена в Европе от €1 060 000

Яхта с четырьмя каютами, причем кормовые апартаменты заслуживают отдельной похвалы. Великолепно выполненная отделка, обилие электроники. Множество деталей монтируется опционально по желанию заказчика, и это не влияет на цену.



Новый мир

Если вы пресытились красотами Старого Света, проведите отпуск на борту яхты в путешествии по северу Новой Зеландии — страны, где природа сохранилась в своем первозданном виде

Текст **Эван Льюис** Фото **Corbis** и **Эван Льюис**



Фитианга — одна
из лучших стоянок для
яхт в Новой Зеландии



Пляжи острова
Грэйт Меркьюри

С точки зрения европейца, Новая Зеландия и окружающие острова весьма удалены от цивилизованного мира, однако именно этот регион, который справедливо назвать раем на земле, идеально подходит для яхтенных круизов. Моя жена Линда родом из Ирландии, и морские путешествия вдоль побережий этой страны увлекательны и разнообразны, но даже она вынуждена признать, что прогулки на яхте у берегов Новой Зеландии не сравнить ни с какими другими, причем умеренный климат только усиливает удовольствие. Конечно, бывшая английская колония расположена далековато для вояжей на собственной яхте из Европы, но что может помешать жителям Старого Света добраться до Новой Зеландии на самолете и взять лодку в аренду уже на месте?!

Мы с женой любим морские путешествия и рыбалку. В этом году мы решили исследовать острова Меркьюри, затем пройти далее на север и осмотреть неизведанные для нас территории рядом с портом Тауранга. Последним пунктом нашего маршрута должен был стать Окленд, находящийся на 100 миль севернее. Сейчас январь, погода располагает к плаваниям, и мы в предвкушении трехнедельного круиза по невероятно живописным тихоокеанским рифам и рыбацким гаваням. Как обычно, мы путешествуем на яхте Azimut, наша 46-футовая лодка называется *Incognito*. Вы будете правы, если скажете, что в этих краях итальянские катера встречаются не так часто. Наша яхта — одна из двух «Азимутов 46» в Новой Зеландии. Аборигены предпочитают гораздо более



Свежайшая рыба на ужин



Тихие радости Санди Бэй

крупные яхты или довольствуются небольшими лодками местного производства.

Я хожу в море всю жизнь и успел побыть владельцем четырех судов, но именно яхты компании Azimut всегда были среди моих фаворитов. В 2002-м в Гонконге я купил подержанную лодку предыдущего года выпуска и переправил ее в Новую Зеландию. Вспоминая многочисленные выходные, проведенные в кругу семьи, могу смело сказать, что это приобретение было одним из самых правильных решений в жизни. Просторные каюты — огромный плюс для длительных круизов, к тому же нам нравится планировка всех помещений, особенно нижний рулевой пост. У большинства построенных здесь яхт штурвал находится только на флайбридже, но в жаркую погоду или в беспокойном море неплохо иметь крышу над головой, когда ты управляешь лодкой.

Мы держим наше судно на стоянке Taunganga Bridge Marina в 200 километрах на юго-восток от Окленда. К двум громадным яхтенным причалам Тауранги пришвартовано более тысячи яхт. Среди местных яхтсменов у нас много знакомых, и мы знаем множество живописных бухточек, куда можно отправиться на день-два.

На море штиль. Мы выходим из шумной гавани в Тихий океан и направляемся в первый пункт нашего путешествия — милый приморский городок Фитианга, куда благополучно прибываем в полдень, преодолев большую часть пути вдоль побережья. В Фитианге огромное количество уютных ресторанчиков, а сам город пропитан атмосферой отдыха. Пожалуй, Фитианга — одна из лучших стоянок для яхт в Новой Зеландии. Рестораны и магазины здесь расположены в непосредственной близости от берега.

Согласно метеосводкам океан должен был быть спокойным, поэтому мы приняли решение остановиться в городе на пару ночей, чтобы днем совершить короткие вылазки на *Incognito*. Утром второго дня мы направились в бухту Cathedral Cove, где возле берега плавают изумительных цветов рыбки, за которыми можно наблюдать с борта яхты. Мы высадились на берег и посетили горячие источники — выкопав яму в песке на пляже, вы погружаетесь в богатую минеральными солями воду и наслаждаетесь SPA-процедурами с видом на океан. К вечеру мы вернулись на стоянку Фитианги и славно отужинали в одном из местных ресторанов.

На следующее утро наш путь лежал в прекрасную маленькую бухточку

День начинается с утренней прогулки на лодке



В заливе Грейт Меркьюри



Линда наблюдает за дельфинами



Санди Бэй. Мы намеревались остановиться там лишь на пару часов, но, увидев восхитительные песчаные пляжи и необыкновенной чистоты бирюзовые воды, провели весь день, перемещаясь с лодки на пляж и обратно. На закате мы собрались порыбачить и поймали большого морского окуня. Этот океанский хищник с нежным и сочным мясом с наступлением вечера подходит близко к берегу, чтобы полакомиться мелкой рыбешкой. Поскольку погода была безупречной, мы заночевали в Санди Бэй.

Прыжок в воду с борта яхты — превосходное начало нового дня. Освежившись, мы отправились к острову Грейт Меркьюри и добрались до него к полудню, когда солнце было в зените. Стоя на корме, мы с Линдой заметили стаю дельфинов — флора и фауна этих мест почти не пострадали от цивилизации, что в наше время большая редкость.

В гавани Грейт Меркьюри множество живописных уголков, где можно устроиться на ночную стоянку. Вечер первого дня мы провели на яхте, потягивая белое вино. Мы путешествуем вдвоем, поэтому свободного места на борту *Incognito* более чем достаточно. По привычке мы завтракаем на кокпите, обедаем в тени тента, вечером иногда лениво дремлем на солнце

в шезлонгах на носу яхты. Чаще всего наш день завершается бокалом вина.

Через несколько дней я почувствовал, что нервное напряжение, накопившееся за время работы в офисе, и усталость от городской суеты улетучились, а все мои мысли сконцентрированы на том, в каком райском местечке мы бросим якорь, чтобы отужинать сегодня вечером.

Одна из причин, по которой нам нравятся морские прогулки в этой части света, заключается в том, что тут всегда немногочисленно, за исключением разве что нескольких недель в августе — так называемого «отпускного бума». От Бэй оф Пленти до Бэй оф Айлендс можно найти множество спокойных бухточек, где вы кинете якорь и будете чувствовать себя защищенным от стихии. И наверняка ваша яхта окажется единственной в гавани. Неизведанные острова, красивейшие пейзажи, разнообразие маршрутов — весомые аргументы в пользу выбора Новой Зеландии в качестве места для проведения очередного отпуска. А какая здесь богатая фауна! Мы наблюдали за птицами, вьющими гнезда на прибрежных скалах, любовались стаями дельфинов и китами.

В бухте Меркьюри наша яхта стояла две ночи, первая ночевка прошла в компании дельфинов, резвившихся вокруг нас. На следующий вечер я видел возле лодки



*Гавань Westhaven Marina в
Окленде — самый большой
яхтенный причал в Южном
полушарии*



Острова Мокохинау

полтораметрового ската, а Линда поймала морского окуня на семь килограммов. Чудо-рыбу мы взвесили и тут же отпустили на волю, она оказалась слишком большой для наших желудков!

Меркьюри — самый крупный из островов архипелага. Люди, живущие на его территории, в основном занимаются фермерством. Окунувшись в прохладную кристально-чистую воду и позавтракав на борту, мы сошли на берег для осмотра достопримечательностей. В обед мы решили сняться с якоря и идти к вытянувшемуся на 30 миль Большому Барьерному острову, находящемуся вблизи от Окленда. Мы направились в Порт-Фицрой с его прекрасной гаванью и удобными песчаными пляжами. Вода здесь прозрачная, а обстановка располагает как для купания, так и для ловли рыбы.

На следующий день мы высадились на берег и совершили четырехчасовую прогулку к горячим источникам. Остаток дня прошел на борту яхты, мы просто попили вино и любовались морскими видами. В Порт-Фицрой мы остались на четыре дня. Следующим пунктом в нашем путешествии значились острова Мокохинау. Этот архипелаг, лежащий в 20 милях севернее Большого Барьерного острова, известен богатым животным миром и необычайно красивой

природой. К Мокохинау мы подходили на скорости 8 узлов, сопровождаемые несколькими стаями дельфинов. Вблизи острова на обширном мелководье мы наблюдали за тем, как водоплавающие птицы охотятся на разноцветных рыб. Закинув спиннинг, я без усилий выловил несколько скумбрий — с белым вином это великолепный ужин. Добравшись до Мокохинау, мы встали на якорь в чистой бухте, где дно просматривается даже на 15-метровой глубине. К счастью, мы захватили с собой снаряжение для дайвинга и во второй половине дня совершили небольшую подводную экскурсию. К вечеру мы перешли ближе к маяку, но место оказалось слишком заросшим водорослями и мы вынуждены были вернуться назад к Большому Барьерному острову.

Следующим утром, прослушав по местному радио прогноз погоды, мы направились в конечный пункт маршрута — гавань Westhaven Marina в Окленде, самый большой яхтенный причал в Южном полушарии. Из залива Хаураки мы шли 50 миль при полном штиле. Дорога заняла около пяти часов. В Окленде мы оказались после обеда и сразу поняли, где наша яхта будет стоять ближайший месяц. Вокруг столько много любопытных мест, которые так хочется посетить! **IMBY**



Нетронутая природа архипелага



И днем, и ночью весь пляж в вашем распоряжении



Порт-Фицрой



Улов на 7 кг



ЧЕРНАЯ МАГИЯ

Владельцы и сотрудники верфи Riva строили серьезные планы насчет новой 92-футовой суперяхты. Изначально задумывался просторный, исключительно комфортный и элегантный «диван на воде». А что же получилось в итоге?

Текст **Алан Харпер**



**ВЕРДИКТ ДЛЯ БЛОНДИНОК
RIVA 92 DUCHESSA**

Ах, эта огромная красавица Duchess! На борту, конечно, не так тихо, как на домашнем диванчике, зато вокруг море. Riva есть Riva — за нее можно и банк ограбить, и последние деньги отдать.



Д

для некоторых судостроителей последние два года могли стать причиной глубокой депрессии, но верфь Riva не сдаётся и не падает духом. В пике кризису итальянцы выпустили новинку Duchessa — лодку невиданной красоты и качества, достойную носить всемирно известное имя производителя яхт класса люкс. «Дачесс» начали было называть «мегаяхтой», но, на наш взгляд, это является преувеличением. Впрочем, «мега»-амбиции выросли не на пустом месте. Судно имеет гораздо больше общего с 35-метровым флагманом верфи, чем с ниже стоящей в модельном ряду лодкой.

Амбиции — это то, что привлекает в Riva 92. Лодка сама по себе не маленькая, но она кажется еще больше, чем есть в действительности. Дизайнеры достигли такого эффекта за счет не совсем обычной планировки нижней палубы, которая позволила разместить четыре каюты для гостей в самой широкой части корпуса, а помещения для экипажа при этом оказались в носу. Преимущества такого решения более всего заметны в VIP-каюте, имеющей прямоугольную, а не традиционную V-образную форму и по площади немногим уступающей каюте владельца. В качестве изоляционного буфера между апартаментами владельца здесь выступают не топливные баки или каюты экипажа, а просторный и светлый санузел с ванной, расположенной по левому борту.

Не подумайте, что две гостевые каюты, расположенные между «царскими палатами», будут выглядеть как помещения второго класса. Каждая из гостевых кают наполнена естественным светом благодаря крупным прямоугольным иллюминаторам. Если говорить о количестве шкафчиков и полезной площади, то можете не сомневаться — комфортно проживание вашим друзьям или членам семьи гарантировано. К слову, в каюте по левому борту санузел заметно больше, чем в апартаментах напротив.

Все современные итальянские моторные яхты — это шедевры дизайнерской мысли, и Riva в особенности. Присмотритесь к деталям, Duchessa вас не разочарует. В отделке изобилует прекрасно обработанная и приятная на ощупь кожа. Никогда не думали, что даже кофейный столик может быть обтянут белой кожей? А ведь его дополняют того же цвета шкафчики и электрические жалюзи. Наслаждайтесь дизайном, а о сохранении белизны покрытий пусть беспокоится команда.

Пол в салоне сделан из беленого дуба, структура которого тонко контрастирует с глянцевой мраморной поверхностью из полимерного материала в обеденной зоне. За раскладывающимся к правому борту столом могут трапезничать одновременно до десяти человек. Очень активно используется в интерьерах нержавеющая сталь, как в качестве декоративного материала, так и в функциональных элементах. Большая часть отделки выполнена шпоном из древесины американского ореха каналетто. В уборной по правому борту главной палубы нас покорила роскошный стеклянный пьедестал под раковиной. Однако Duchessa радует не только эффектным дизайном, но и практичностью. В качестве примера можно привести пост управления,



Все современные итальянские моторные яхты — это настоящие шедевры дизайнерской мысли, и Duchessa — не исключение



Столик и пара сидений в рубке позволят гостям с комфортом наблюдать за работой капитана



Белая кожа придает интерьеру мягкость и воздушность



Салон плавно переходит в кокпит, составляя с ним единое пространство

который конструкторы приподняли над уровнем камбуза. К сиденью рулевого ведут ступени по правому борту, и, поднимаясь по ним, вы смотрите в огромное зеркало, создающее любопытный эффект: вокруг вас нет ничего, кроме рубки. Иногда возникает ощущение, что находишься в кабине звездолета: согласитесь, управлять такой яхтой интересно и весело.

Еще больший восторг вызывает гигантский лежак для загара, который выдвигается из гаража и превращает яхту в настоящий «диван на воде». Безусловно, он занимает место в гараже, где мог бы поместиться, скажем, дополнительный гидроцикл, но популярность этой конструкции столь велика среди поклонников бренда, что инженеры сохраняют его почти на всех лодках модельного ряда. Остальные зоны на палубах также организованы на высоком уровне. На баке есть отдельная площадка для отдыха с бимини и плексигласовой «обоймой» на 24 бокала с напитками. Насладиться обедом на открытом воздухе можно за столом под жесткой крышей на флайбридже. Там, где обычно находится джакузи, на тестовой лодке

Фактурная древесина американского ореха доминирует в отделке



Санузел в каюте владельца отличается большой ванной

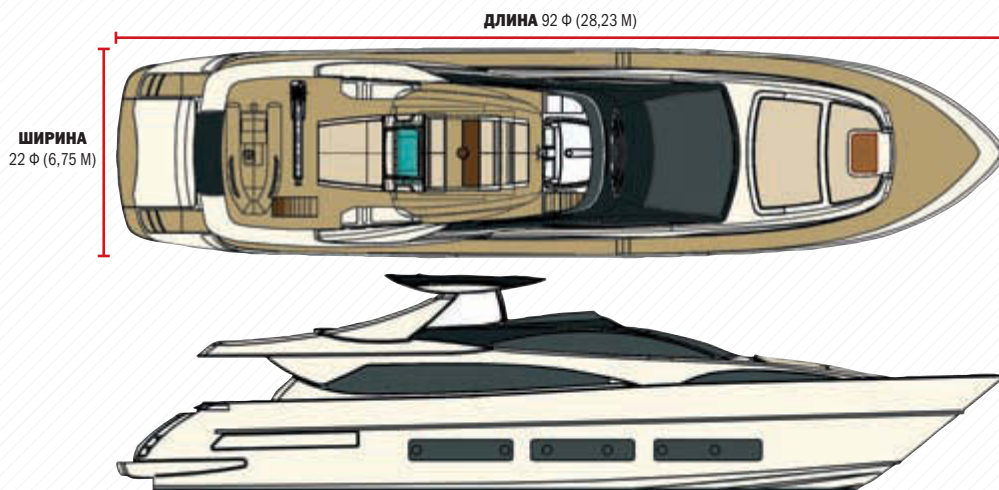


VIP-каюта по площади и уровню комфорта не уступает апартаментам владельца



Камбуз выполнен в строгом и функциональном стиле

ДОСЬЕ



Водоизмещение

81 т

в снаряженном состоянии

92 т

Осадка

6 ф 7 д (2,01 м)

Запас топлива

9000 л

Запас воды

1320 л

Стоимость в Европе

от €7 200 000

Дизайн

Riva/Officina Italia Design



Любители солнца будут чувствовать себя на флайбридже исключительно комфортно



Иногда возникает ощущение, что находишься в кабине звездолета, — управлять такой яхтой интересно и весело

располагается бар с тремя неподвижными стульями. Ближе к корме разместилась зона для загара и место под тендер с гидравлической лебедкой.

Оценив уровень комфорта и дизайн яхты, мы вышли в море. На Duchessa мы увидели странное решение: лобовое стекло затонировано, тогда как боковые иллюминаторы полностью прозрачные. Как минимум следовало бы сделать наоборот, хотя лучше всего вообще отказаться от тонировки в рубке. Инженеры верфи, присутствовавшие на тесте, сокрушались по поводу не очень высокой максимальной скорости тестового образца. Мы же считаем, что 27,5 узла вполне достойный результат для 86-тонного судна, которое разгоняется с 0 до 20 узлов всего за 20 секунд. Если итальянцы поэкспериментируют с винтами (а они собирались), то есть все шансы, что «максималка» перевалит отметку в 30 узлов.

В наших записях тест-драйва фигурирует отметка «большой радиус разворота». Что ж, не стоит забывать о размерах яхты — мы имеем дело не с 40-футовой спортивной лодкой. Отметим, что при этом маневре Duchessa не кренится на борт даже с отключенными стабилизаторами ARG. Чтобы достичь такого стабильного поведения, инженеры уделили особое внимание распределению веса.

Однако из недр конструкции на высокой скорости время от времени исходят скрипы и потрескивания, источники которых следовало бы устранить. Направив яхту на собственную кильватерную волну, мы остались удовлетворены результатом. «Дачесс» уверенно идет на различных скоростях, что крайне важно для универсальной круизной лодки. По словам капитана, самая комфортная крейсерская скорость находится в диапазоне от 20 до 25 узлов и зависит от пожеланий владельца, поскольку разница по расходу топлива в этих рамках составляет 250 литров в час. На высоких скоростях в салоне слышен не очень приятный воющий звук двигателей, он не столько оглушает, сколько раздражает, поэтому в серийных образцах конструкторам не мешало бы измерить его частоту и подобрать оптимальный изолирующий материал, что инженеры Riva пообещали сделать. В целом показатели уровня шума хорошие, и во время ночного перехода на 12 узлах вы не будете испытывать проблемы со сном: шум в каюте владельца по нашим замерам составил всего 68 дБА. На посту управления еще тише, поэтому позаботьтесь о том, чтобы у капитана под рукой всегда был солидный запас крепкого кофе, который не даст ему задремать и отклониться от курса. MBV

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛЬ 2×MTU; 1218 л.с. при 2450 об/мин, 16 цилиндров

РЕЖИМЫ	ЕСО			FAST		MAX	
Об/мин	1000	1250	1500	1750	2000	2250	2375
Скорость	10,4	12,6	14,4	17,1	21,2	25,4	27,5
Дифферент	0	1,0	2,0	3,5	4,0	4,0	4,0
Расход	81	142	303	436	636	856	929
Миль/л	0,13	0,09	0,05	0,04	0,03	0,03	0,02
Дальность	919	634	348	285	238	206	206
УРОВНИ ШУМА, дБА							
Пост управления	67			70		76	
Каюта владельца	68			74		79	
Салон	72			76		78	

Скорость в узлах, расход топлива в л/ч, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и компьютеров MTU. Загрузка: 60% топлива, 100% воды, тендер RIB (4,2 м) 6 человек на борту. Температура воздуха 12°C, давление 1006 мбар, влажность 48%, волна 30-60 см, скорость ветра при скоростных звездах — 1-2 балла



ПОВОРОТНЫЙ МОМЕНТ

Чтобы понять, как работает на практике электронная рулевая система Steer Command производства ZF, мы вышли в море на оборудованной ею яхте Ferretti 631. Текст **Алан Харпер**



Заставить прямовальное глиссирующее судно совершать резкие повороты не так просто, как может показаться. Все зависит от того, качественно ли спроектирован корпус: значение имеет килеватость днища, форма туннеля, угол выхода гребных валов... Ближний к центру поворота руль должен отклоняться немного сильнее, чем наружный, как колеса автомобиля в вираже. Но насколько сильнее?

Естественно, расчеты углов отклонений необходимо сделать до проектирования рулевых перьев.

Группа Ferretti выбрала инновационный подход к решению проблемы управления. Совместно с компанией ZF была разработана система Steer Command, обеспечивающая более четкие реакции судна на руль. В основу Steer Command положены электроприводы вместо обычной в таких случаях гидравлики и самоцентрирующегося штурвала с искусственной «обратной связью». Глиссирующая яхта Ferretti 631 (два дизеля, 1224 л. с.) — отлично подходящий для демонстрации возможностей системы стенд, поскольку предшественник — 630-я модель — три года назад показал

себя скоростным, но вяло реагирующим на повороты руля. Согласно нашим замерам, радиус циркуляции Ferretti 631 составил около 300 м, а по заявлению фирмы производителя, эта цифра приближалась к 400 метрам. В любом случае, у инженеров Ferretti остается огромный фронт работ по усовершенствованию.

Steer Command — сложная система с большим потенциалом для модернизации. Если, каждый раз выходя в море на 60-футовике, вы подстраиваете рули, то Steer Command сделает это программным способом. Вы можете менять настройки столько раз, сколько нужно, чтобы добиться правильной работы рулей и полностью контролировать поведение судна в любой ситуации.

Двигатели Ferretti 631 работают с максимальной отдачей на 1850 об/мин. При маневрировании на малом ходу «отдача» руля выставлена минимальной, что позволяет производить значительные перекладки малыми усилиями. При больших оборотах на режиме глиссирования (до 33 узлов) руль становится «жестче», обеспечивая рулевому «обратную связь» с судном. Как правило, крейсерование с высокой скоростью проводится на прямых курсах с редкими коррекциями по компасу либо маневрами уклонения от рыболовецких сетей. Для упрощения коррекции курса



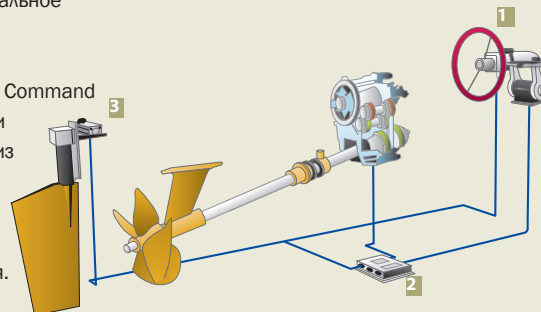
Steer Command — сложная система с большим потенциалом для модернизации

Как устроена Steer Command

1. Модуль обратной связи на штурвале имитирует реакцию руля в повороте и возвращает штурвал в нейтральное положение.

2. Процессор системы Smart Command обрабатывает информацию и выдает команды на каждый из рулей, выставляя их под разными углами в зависимости от режима движения и маневрирования.

3. Электропривод руля замещает привычную гидравлику.



существенно упрощает жизнь рулевому и предоставляет недоступные до сих пор возможности инженеру-конструктору. На наших глазах известная модель яхты превратилась в настоящий гоночный катер.

Тестируемый образец Ferretti 631 обладает системой маневрирования с помощью джойстика от ZF, подобной тем, что можно найти на моторных яхтах высокого класса. Поворот колесика на джойстике заставляет двигатели и подруливающее устройство разворачивать судно на одном месте. Отклоните джойстик в сторону до включения зеленого индикатора — и система скомбинирует работу устройств так, что судно сместится в указанном направлении. Выведите рычажок за пределы действия фиксатора, до включения красного индикатора — и система не только задействует рули, но и добавит оборотов двигателям, что требуется, например, при сильном боковом ветре. Редукторы оснащены гидропередачей с клапанами на два устанавливаемых предела давления. Красный индикатор означает, что задействовано более высокое значение.

Независимое управление рулями (благодаря Steer Command) делает джойстик мощнейшим инструментом рулевого. Главное — не утратить при его частом использовании приобретенные за долгое время классические навыки управления. Мы не ратуем за переход всех производителей на системы Steer Command, однако авторитетно заявляем, что эта разработка дает возможность прямовальному судну маневрировать с той же легкостью, что и судам с IPS и Zeus Pod Drive. **MBY**

разработчиками оставлено пятиградусное «окно» с облегченным усилием вблизи центрального положения штурвала — по 2,5 градуса на борт. При серьезных отклонениях уже включается подтормаживание.

Поверните штурвал покруче на высокой скорости — и он автоматически вернется в центральное положение, установив корпус на вновь выбранном курсе, как автомобиль со сбалансированной ходовой. Выкрученный штурвал возвращался в нейтраль очень быстро, будто его вращал шкипер-профессионал. Ощущения при этом возникают довольно необычные, и чтобы привыкнуть к ним, требуется некоторое время.

Как изменилась управляемость нашего судна? Она заметно улучшилась! Мы помним разочарование от Ferretti 630 — добротной сделанной быстроходной яхты, маневрировавшей с неуклюжестью супертанкера. Модель 631 со Steer Command хорошо сработана и быстра, радиус ее циркуляции уменьшился до 200 метров, а реакции на повороты штурвала остры и адекватны.

При метровом волнении во время теста яхта показала все, на что способна. Мы пришли к выводу, что Steer Command — гораздо больше, чем просто электронная «примочка», сглаживающая все проблемы управляемости. Система



От Кашмира до Пхукета

Четверть века назад Мальдивы были известны только дайверам, а в Таиланд ездили лишь отпускники-экстремалы. Сейчас эти страны привлекают тысячи людей со всего мира, в том числе и любителей чартерных путешествий

Текст *МВУ* Фото *iStock, Corbis, И. Куновский*



Страны Индийского океана не уступают, а иногда и превосходят по природным красотам Средиземноморье, к

тому же яхтенная инфраструктура региона переживает бурное развитие. Таиланд и Мальдивы – идеальные места для путешествий на чартерной яхте.

ТАИЛАНД

Королевство Таиланд — уголок свободы в Юго-Восточной Азии. В этой гостеприимной стране в силу географических особенностей туристический сезон продолжается практически круглый год, а ее жители

весьма лояльно относятся к иностранцам, несмотря на многочисленные безуспешные попытки французов и англичан превратить их родину в колонию. Россияне давно облюбовали азиатское королевство для отдыха: после Турции и Египта это третье по популярности направление. Яхтенная инфраструктура Таиланда только начинает развиваться, поэтому для самостоятельных путешествий необходима серьезная подготовка. Однако, взяв лодку в чартер, вы сможете ни о чем не беспокоиться — за вас все сделают капитан и специально обученная команда. *МВУ* рекомендует использовать в качестве отправной точки остров Пхукет.

КО ЯЙ

Известняковый остров Ко Яй расположен на юге бухты Фанг Нага Бэй. Ландшафты просто поражают невиданной красотой. Особенно впечатляют обнаженные известняковые породы, которые принимают порой причудливые формы. Кроме того, эти края прославились тем, что здесь проходили съемки «Человека с золотым пистолетом» — одной из историй о знаменитом британском супергерменте 007. Самый популярный среди туристов аттракцион — визит на Ко Финг Кан, его даже тайцы называют «островом Джеймса Бонда». Несколько тысячелетий назад сильное землетрясение раскололо Ко Финг Канн надвое по вертикали.



Тайцы называют Ко Финг Кан «островом Джеймса Бонда»

Сейчас остров буквально заполонили уличные торговцы прохладительными напитками и сушеными осьминогами, но поверьте, этот райский уголок достоин вашего внимания.

Обязательно посетите и Клонг Као Талу — мусульманскую рыбацкую деревушку в коммуне Ко Паннии, целиком построенную на сваях. Городок Ко Паннии считается местным центром торговли: жители коммун зарабатывают на жизнь разведением моллюсков и производством сувениров из мангровой древесины. Вы можете отведать блюда национальной кухни в любой из многочисленных заведений. В прибрежных скалах рядом с Ко Паннии находится Као Кхайн — пещера иероглифов. По оценкам

специалистов, возраст наскальных рисунков составляет более 3000 лет.

ОСТРОВА КОХ ФИ ФИ

Переход к этому мини-архипелагу из Пхукета лучше всего начинать рано утром — вы получите огромное удовольствие от 25-мильного путешествия по прозрачным бирюзовым водам. Кох Фи Фи — это два острова: Фи Фи Дон и Фи Фи Ле. На восточной стороне Фи Фи Ле есть пляж Мауа Beach — идеальный для дайвинга. Именно здесь Дэнни Бойл

снял знаменитый триллер «Пляж». Удобные места для якорной стоянки находятся в юго-восточной части Фи Фи Дон, и мы советуем вам остановиться в гавани Тон Сай Бэй.

Учтите, что местные жители не так давно начали заниматься туристическим бизнесом, поэтому далеко не все они говорят по-английски. Не полнитесь забраться на вершину Сансет Пойнт. Восхождение займет около получаса, но с самой верхней точки скалы открывается просто завораживающий вид на бухту острова

ТАИЛАНД



ЧАРТЕРНЫЕ ФИРМЫ

JONACOR MARINE

Интернет: www.jonacor-marine.com

Примерные цены (за неделю)

Sun Odyssey 40

Высокий сезон €4000

Низкий сезон €2400

Катамаран Sunsail 404

Высокий сезон €5500

Низкий сезон €4400

WINDWARD ISLANDS

Интернет: www.worldwideluxuryyacht.com

Примерные цены (за неделю)

Ferretti 680

Высокий сезон €59651

Низкий сезон €44850

Фи Фи Дон, разделенную надвое узкой полоской земли с крошечной пальмовой рощей.

Необитаемый остров Фи Фи Ли знают орнитологи всего света — это место, где гнездятся самые разнообразные представители класса пернатых. В восточной части острова расположена пещера Викингов с настенными рисунками неизвестного происхождения, весьма схожими с изображениями, которые рисовали скандинавские воины.

ПРОВИНЦИЯ КРАБИ

Краби изумительна, к тому же сюда приезжает не так много туристов, как на Пхукет. Столица — рыболовецкий городок с одноименным с провинцией названием, представляющий собой всего четыре квартала двухэтажных домиков, не слишком интересен с туристической точки зрения, но на расстоянии двух часов хода от него вы увидите шикарные песчаные пляжи Ао Нанг и Ао Фра Нанг, по праву считающиеся лучшими в регионе.



Остров «Джеймса Бонда»

Рака Яу — чудесное место для плавания с маской и дайвинга

Любителям спелеологических аттракционов непременно надо посетить Принцесс Кейв — согласно преданию, в этой пещере появилось на свет местное морское божество, поклонение которому гарантирует рыбакам стабильно хороший улов. Прямо у входа вы можете взять себе гида — сносно говорящего по-английски аборигена. Убедитесь, не забыл ли он захватить с собой фонарик. Если после этого приключения вы все еще будете полны сил, заберитесь по деревянным помостам на вершину острова Ао Нанг, ведь отсюда открывается панорама Саохра Нанг с живописной внутренней лагуной. Имейте в виду, что искупаться в Саохра Нанг удастся лишь во время прилива.

КОХ РАКА ЯУ, ПХУКЕТ И ФАТОНГ

На расстоянии трех часов хода от гавани городка Ао Нанг расположен дивный островок Кох Рака Яу. От шумного Пхукета его отделяет всего

лишь 9 миль. Рака Яу — чудесное место для плавания с маской и дайвинга, впрочем, и на его белоснежных песчаных пляжах можно с удовольствием провести целый день. Только не забудьте зонт от солнца. Кох Рака Яу — необитаемый остров, и здесь вы встретите разве что вездесущих дайверов, прибывших на несколько дней для изучения подводной флоры и фауны. А если среди вас найдутся рыболовы, то вкуснейший ужин на борту яхты вам гарантирован.

СИМИЛАНСКИЕ ОСТРОВА

Симиланский архипелаг омывается глубокими спокойными водами Андаманского моря. Девять необитаемых островов, входящих в Симилан, объединены в один из самых знаменитых национальных парков Таиланда. Все острова (Кохи) пронумерованы от 1 до 9. Архипелаг находится в 50 милях от Пхукета, а офис парка разместился на Кохе-4. Воды вокруг Симиланов отлично подходят для морской рыбалки, здесь полным-полно рыбы. Для фанатов дайвинга архипелаг — райское местечко. Если повезет, вы сможете поплавать в обществе гигантского ската — манты или увидеть 60-футовую китовую акулу.

ОСТРОВА СУРИН

Пять крошечных кусочков суши составляют национальный парк Сурин, расположенный в 53 милях на север от Симиланов, к югу от границы с Мьянмой. Два главных острова — Кох

Новогодние каникулы на роскошной яхте в Индийском океане



CLOUD 9

Эта великолепная 60-метровая яхта – одна из многих,
предлагаемых для чартера по Индийскому океану

EDMISTON – WORLD LEADERS IN YACHTING

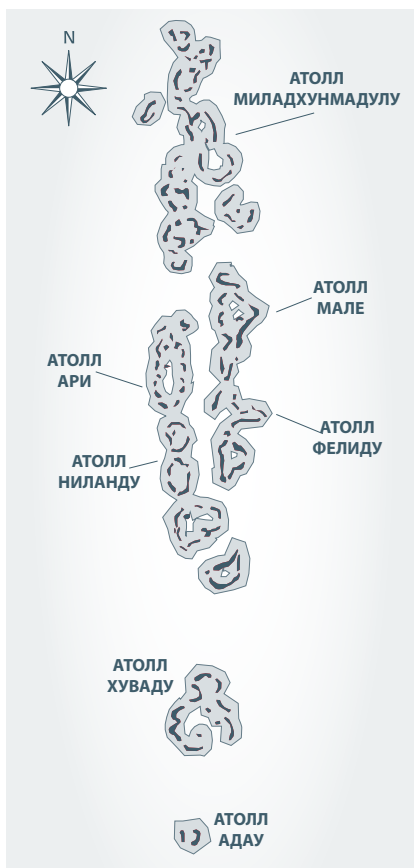
РОССИЯ: 8 800 777 02 07

www.edmistoncompany.com

БРОКЕРАЖ ЧАРТЕРЫ МЕНЕДЖМЕНТ СТРОИТЕЛЬСТВО



EDMISTON



Здесь не нужно беспокоиться о пиратстве



Атоллы из окна самолета

Возле Дхаалу находится самый длинный риф на Мальдивах

Сурин Тай и Кох Сурин Нуа, отделены друг от друга узким проливом, который превращается в отмель во время отлива. Небольшая коммуна на архипелаге занимается рыболовством. Следует отметить, что Кох Сурин Тай закрыт для посещения во время полнолуния в марте месяце: его жители отмечают важный религиозный праздник. Сурины находятся примерно в ста милях от Пхукета, поэтому если вы выйдете на яхте из национального парка вечером, к утру окажетесь возле Патонг бич.

рифы Ваадхуу, Лайонс Хэд, Нассимо Тила и подводные пещеры Вемер Ангер.

АТОЛЛ ФЕЛИДУ

Атолл Фелиду (или Дхаалу) расположен менее чем в 60 км от Мале и состоит из дюжины маленьких островов, пять из которых обитаемы. Возле Дхаалу находится самый протяженный риф на Мальдивах. Непременно загляните в рыболовецкую деревню на каком-нибудь из этих островков, чтобы пообщаться с местным населением и посмотреть, как строят лодки. Если вы взяли с собой снаряжение для дайвинга, обязательно совершите погружение в одну из подводных пещер.

АТОЛЛ АРИ

Главное, за чем едут на Ари, — погрузиться на глубину, чтобы понаблюдать за скатами и акулами. Если морские хищники, гидрокостюмы и баллоны с кислородом — не ваша стихия, отправляйтесь в SPA-центр на близлежащем острове Ренгали. А в уникальном подводном ресторане Итхаа вы сможете попробовать морепродукты, наслаждаясь панорамным видом на ближайшие коралловые рифы и любуясь важно проплывающими мимо гигантскими скатами.

АТОЛЛ БАА

Путешествуя к северу от атолла Баа, вы откроете для себя множество великолепных мест для дайвинга. Бросьте якорь возле одного из необитаемых островов, чтобы насладиться пешей прогулкой по пустынному песчаному пляжу. Примечательно, что местные жители передвигаются на дхони, предельно простых и функциональных лодках, внешне напоминающих традиционные арабские плавсредства. На атолле Баа стоит сходить на концерт фольклорного шоу Bidiya. Надо сказать, особенно эффектные представления проходят на острове Камадху.

МАЛЬДИВСКИЕ ОСТРОВА

Предупредим убежденных урбанистов: только в Мале — столице Мальдивской Республики есть аэропорт, офисы и прочая городская инфраструктура. Большая часть островов необитаема. Тем не менее Мальдивы считаются одним из самых безопасных мест в мире. Вы будете чувствовать себя абсолютно безмятежно, здесь не нужно беспокоиться о пиратстве, в отличие от Сейшельских островов. Почти все мальдивские отели позиционируют себя как пятизвездочные, и этим «звездам» можно верить. В начале 1990-х годов в стране отсутствовала туристическая инфраструктура, и на Мальдивы приезжали лишь самые заядлые дайверы. За 20 лет мальдивцы превратили свое государство в настоящий рай для отдыхающих.

АТОЛЛ МАЛЕ

Мале — одна из самых маленьких столиц в мире, представляет собой живописный остров размерами 2 на 1 километр и считается наиболее густонаселенным атоллom архипелага. Из Мале можно добраться до любого из близлежащих островов. Несмотря на то что город является центром деловой активности на Мальдивах, жизненный ритм Мале очень располагает к отдыху. Неподалеку находятся популярные среди дайверов

МАЛЬДИВСКИЕ ОСТРОВА

ЧАРТЕРНЫЕ ФИРМЫ

FRASER YACHTS

Интернет: www.fraseryachts.com

Примерные цены (за неделю)

Calisto (136 ф)

Высокий сезон \$45 000

Низкий сезон \$45 000

Anastasia (247 ф)

Высокий сезон €550 000

Низкий сезон €550 000

CHARTER WORLD

Интернет: www.charterworld.com

Примерные цены (за неделю)

Magna Grecia (191 ф)

Высокий сезон €220 000

Низкий сезон €220 000

Jemasa (164 ф)

Высокий сезон €275 000

Низкий сезон €275 000





Аренда яхт класса люкс на Средиземноморье

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

Стоимость круиза: от €18 000



Messerschmitt атакует!



Компания Messerschmitt, известная прежде всего военной авиационной техникой, выходит на яхтенный рынок с несколькими проектами стальных водоизмещающих судов.

Текст **МВУ** Фото **Messerschmitt Yachts**



Компьютерный макет МТТ Bolwerk



*Эффектный, чуть агрессивный
внешний вид немецких яхт –
дань традициям*

M

esserschmitt Yachts — новый яхтенный бренд, основанный в прошлом году Феликсом Полом Мессершмиттом, внуком знаменитого немецкого инженера-авиаконструктора профессора Вилли Мессершмитта. Компания зарегистрирована в Дубае,

но Феликс планирует размещать заказы на постройку корпусов у себя на родине в Германии, либо на тайваньской верфи Jade Yachts, имеющей огромный опыт в постройке подобного типа судов (более 200 корпусов). Messerschmitt дебютировала на яхтенном шоу в Абу-Даби в 2009 году с двумя проектами стальных яхт длиной 28 и 42 метра. Сейчас клиенту предлагают на выбор четыре корпуса. Компания, прежде известная на весь мир великолепными самолетами — мощными, легкими и надежными, пытается найти себя в абсолютно новом сегменте рынка, при этом сохраняет концепции, заложенные старшим Мессершмиттом еще в начале прошлого века. Эффектный, чуть агрессивный внешний вид немецких яхт — дань традициям. Компания выводит на рынок два проекта — 42-метровую яхту серии Bulwark и 28-метровую Agrow. Последняя предназначена в том числе и для использования в качестве судна береговой охраны. Еще два типа яхт — 36-метровую Atargo и 70-метровую Conqueror представят чуть позже в этом году. Внешний облик проектировали мастера из Messerschmitt, однако дизайн интерьеров был возложен на искушенных в этом деле итальянцев — внутренним оформлением занималось ателье Филиппо Росси.

Несмотря на затянувшийся мировой финансовый кризис, серия Bulwark, похоже, вызывает неподдельный интерес у яхтсменов. Во всяком случае, руководство бренда смотрит в будущее с оптимизмом. Как заявил Роланд Фридбергер, главный дизайнер компании Messerschmitt Yachts, «повышенное внимание к нашим разработкам на выставках по всему миру гарантирует, что вскоре мы получим первые контракты».

Водоизмещающие корпуса серии Bulwark изготовлены из стали и разработаны с учетом того, чтобы судно могло передвигаться на большие расстояния даже в сложных погодных условиях. Заявленная крейсерская скорость составляет 18 узлов, в то время как расчетная «максималка» достигает 22 узлов. Вся надстройка яхты сделана из особо прочного алюминиевого сплава. Согласно информации производителя, на судне с комфортом разместятся до десяти гостей и пять членов команды. «Рыночная ситуация диктует нам свои условия, — говорит Фридбергер. —

Компании необходимо поторопиться с реализацией проектов. Потенциальные клиенты ждут воплощения в стали наших великолепных идей». По информации МВУ, первый корпус серии Bulwark вот-вот будет заложен на стапелях Jade Yachts.

Феликс Пол Мессершмитт с детства увлекался промышленным дизайном и компьютерной графикой. Еще в школе он рисовал красивые океанские яхты, но даже предположить не мог, что судостроение станет его бизнесом. Параллельно с Messerschmitt Yachts он возглавляет дизайнерское ателье, работающее в сфере пост-продакшн одновременно для нескольких автомобильных концернов. «Такое сочетание видов деятельности позволяет мне следить за новинками как в мире техники, так и в мире дизайна, — говорит Мессершмитт-младший. — Не могу разобраться, кто





Arrow: эффектный транец с трапами на купальную платформу



Агрессивный нос MTT Bulwark

На базе MTT Arrow можно выпускать суда для береговой охраны



Bulwark: вид на правый борт из каюты владельца



На палубе Bulwark избыток свободного места



Обеденная зона на верхней палубе

Заявленная крейсерская скорость составляет 18 узлов

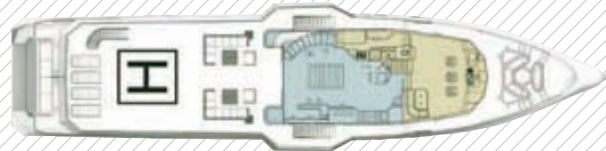
я по складу ума — инженер или дизайнер. Гены моего деда оказались очень сильными». То, что Феликс ранее не занимался созданием яхт, ничуть его не смущает. Мессершмитт убежден, что всю информацию и самые передовые идеи, «заимствованные» из автомобильной промышленности, он сможет применить при постройке судов.

«Мой дед Вилли произвел революцию в авиации, я собираюсь сделать то же самое в яхтостроении», — продолжает Феликс. Ключевые ценности Messerschmitt были объявлены в 1967 году: «технический прогресс и применение передовых разработок, индивидуализм и эксклюзивность». Занявшись яхтостроением, Мессершмитт-младший имеет все шансы добавить к девизу фирмы «надежность, долгий срок службы, независимость и великолепный дизайн».

Инженеры и дизайнеры компании сконцентрировали внимание на экологичности и безопасности яхт. К примеру, системы утилизации сточных вод и очистки выхлопа дизельных двигателей были спроектированы с учетом всех последних достижений науки и техники. Они построены по модульному принципу, и заказчик может свободно комбинировать любые элементы. Яхты производства Messerschmitt имеют определенное сходство со знаменитыми старыми самолетами этой компании. Феликс Мессершмитт сознательно сделал их похожими, а нос яхт серии Bulwark немного напоминает очертания легендарного фронтового истребителя Me 109.

«Мы работаем со сталью и алюминием. Революционная идея применения крылатого металла при постройке яхтенных корпусов явно пришла в судостроение из авиации, — рассказывает Феликс. — В настоящее время использование композитных материалов облегчает вес судна, однако далеко не все яхты можно строить из пластика. В зависимости от размера судна либо один только корпус, либо и корпус и надстройку теперь изготавливают из алюминия. Композиты чаще всего присутствуют во внутренней отделке, что позволяет снизить центр тяжести судна, а следовательно, сделать яхту более устойчивой в штормовом море».

ПЛАНИРОВКА MTT BULWARK



Длина	42,8 м
Ширина	9 м
Водоизмещение	500 т

ТАЙСКИЕ РЕЦЕПТЫ

Шеф повар ресторанов Ginza Project: terrassa, «Волга-Волга», «Баранка» и «Плюшкин» Александр Белькович рассуждает о кухне Таиланда

Чем интересна тайская кулинария?

Из всей азиатской кухни, а я был в Таиланде, Сингапуре, Малайзии и Индонезии, тайская пища мне нравится больше всего, потому что она насыщена различными индивидуальными вкусами и ароматами. В кухне Таиланда гармонично сочетаются блюда из мяса, птицы, рыбы и морепродуктов. Жители этой страны используют множество разных специй, но в основе всех блюд — перец чили, имбирь, листья кафирного лайма, лемонграсс и корень галангала. Для европейцев тайская еда может показаться излишне острой, поэтому задача повара на яхте — адаптировать, «подогнать» ее под вкусы гостей. Пожалуйста, осторожней с перцем чили, особенно если среди гостей девушки!

Если вам понравилась местная кухня, советую про запас купить некоторые основные ингредиенты. Проще всего это сделать на обратном пути в аэропорту, поскольку в Бангкоке всегда

прекрасный выбор продуктов. В этом случае дома вы без труда сможете воссоздать вкус экзотического путешествия. Для длительного хранения листья лайма, например, можно положить в морозильник. На самом деле, так поступают многие шеф-повара.

С какого блюда ты бы советовал начать знакомство с тайской кухней? Что возможно приготовить на борту яхты?

На яхтенной кухне можно приготовить абсолютно все. Я бы советовал попробовать суп «том ям гунг» — это блюдо сейчас невероятно популярно в России. Мне всегда удается повторять его оригинальный вкус. Еще могу посоветовать рецепт легкого летнего напитка «кокосовый шейк»: смешайте кокосовое молоко, свежее или из банки (можно купить практически в любом супермаркете) с соком лайма и тростниковым сахаром или сиропом. Все это необходимо как следует взбить в шейкере и подавать со льдом. Получается великолепный прохладительный напиток.

*Пожалуйста,
осторожней
с перцем чили,
особенно если
среди гостей
девушки*

ГОТОВИМ НА БОРТУ

СУП ТОМ ЯМ ГУНГ С КРЕВЕТКАМИ

Ингредиенты

Карри-паста 4 г, лайм ½ шт., корень галангала 25 г, лемонграсс 10 г, листья кафир-лайма 3 г, томаты черри 50 г, соус рыбный 11 г, перец чили 3 г, молоко кокосовое 189 г, креветки тигровые 133 г, бульон куриный 150 г, зелень (петрушка, укроп, кинза) 2 г, коричневый сахар 7 г, шампиньоны 4 г, соль 1 г, отварной рис 150 г.

Способ приготовления

Чуть обжариваем листья лайма, лемонграсс, чили и корень галангала. Заливаем куриным бульоном, варим три минуты. Добавляем карри-пасту, кокосовое молоко, креветки, один-два ломтика лайма, остальные специи и ингредиенты. Варим еще минуту. Подаем на стол с постным вареным рисом.



Фото: iStock

ШЕФ-ПОВАР



Александр Белькович

Родился в Северодвинске в 1985 году. После окончания учебы переехал в Москву. В 2006 году по приглашению Ginza Project переезжает в Петербург, чтобы возглавить ресторан terrassa. В настоящий момент Белькович является бренд-шефом пяти проектов Ginza Project и явно не собирается останавливаться на достигнутом.

С чего началась твоя карьера повара?

Я очень любил есть: мама вспоминает, что в детстве не успевала мне ложку подносить. Я начал готовить сам очень рано, наблюдая за тем, как стоят у плиты родители и бабушка. Мама лучшего друга работала директором столовой — это тоже повлияло. В гости я ходил, честно говоря, для того, чтобы поесть. В младших классах родители одноклассников оставляли им записки: «Еда в холодильнике, разогрей на плите». Я просил ничего мне не готовить, лишь оставить продукты или немного денег на их приобретение. Я с детства мечтал сделать карьеру повара. После учебы в Северодвинске я уехал работать в Москву — была тогда такая тенденция в столичных ресторанах — брать с молодых поваров деньги за учебу. Через 1–2 месяца говорили: «Извини, ты нам не подходишь». Деньги не возвращали. После нескольких подобных эпизодов мне повезло попасть в ресторан

Correas, где я четыре года проработал под руководством пуэрториканца Айзека Кареаса. Сначала я не знал, например, что такое «руккола». Я хитрил: когда меня просили принести ее из кладовки я не спрашивал «что это такое?», а спрашивал «где она лежит?».

Ты стал шеф-поваром в 20 лет. Насколько сложно руководить людьми в таком возрасте?

Поначалу было непросто. Было дело, выходил с мужиками на улицу выяснять рабочие отношения. Впрочем, разбираться было несложно — во всех видах спорта в детстве я доходил до областных соревнований, и в карате в том числе (смеется).

Знаменитый повар Гордон Рамси работал коком. Ты не хотел бы попробовать себя в том же амплуа?

Нет, мне скучно готовить для одних и тех же людей.

ЗНАНИЯМВУ

Мы знаем ответы на все вопросы



НА ЗАРЯДКУ СТАНОВИСЬ!

Даже если у вас на борту пара мощных генераторов, без аккумуляторных батарей не обойтись. Давайте разберемся, как работают эти накопители энергии и чем они отличаются друг от друга

Кто придумал батареи?

В 1790 году итальянец Луиджи Гальвани проводил опыты над нервно-мышечным комплексом лягушки с помощью медного пробника и стального скальпеля и заметил, как сокращаются ножные мускулы животного. Первая простейшая батарея была создана случайно — ученый соединил два разнородных металла с электролитом — кровью лягушки. Гальвани до конца не понял, что произошло, но его великий современник Алессандро Вольта заключил, что химическая реакция привела к появлению электричества, а через десять лет он разработал свой первый вольтов столб.

Можно ли считать вольтов столб прототипом современного свинцового аккумулятора?

Нет, потому что вольтов столб невозможно перезарядить. Первый перезаряжаемый кислотный аккумулятор был создан бельгийцем Гастоном Планте в 1861 году. Он соединил вместе две свинцовые пластины и погрузил их в серную кислоту. Ученый обнаружил, что проходящий между двумя электродами ток окисляет свинец и этот процесс

обратим. Следующим шагом развития стало выравнивание пластин. В результате появились привычные нам квадратные блоки кислотных аккумуляторов. Интересно, что самые продвинутые производители аккумуляторов недавно вернулись к использованию ячеек со спиральной намоткой.

Зачем аккумуляторы необходимы на лодке?

Батареи запускают двигатели, а также напрямую питают энергией большинство оборудования, выдавая напряжение в 12 или 24 В или 240 В через инвертор. Без них генератору пришлось бы работать постоянно, что означало бы значительный расход топлива и многие тысячи кубометров углекислого газа, попадающие в атмосферу. В свете последних тенденций к «озеленению» яхт, аккумуляторам еще предстоит сыграть важную роль на гибридных лодках вроде Greenline 33 или Nimbus 27 E-Power.

Существуют ли специальные морские аккумуляторные батареи?

Есть аккумуляторы, в которых предусмотрена дополнительная защита от разлива кислоты. Они устроены так, что свинцовые пластины останутся

погруженными в кислоту даже во время постоянного крена. Однако такие батареи широкого распространения не получили, и большинство яхтсменов используют на лодках чуть видоизмененные автомобильные аккумуляторы.

Как устроена свинцовая аккумуляторная батарея?

В емкость с концентрированной серной кислотой (электролит) погружены чередующиеся пластины свинца (аноды) и двуокиси свинца (катоды). Когда два электрода соединены, происходит химическая реакция, при которой свинцовые пластины взаимодействуют с серной кислотой, образуя сульфат свинца и воду. В это же время производится электрический ток напряжением 2,1 В. Шесть таких ячеек, соединенных вместе, выдают 12,6–12,8 В — стандартная величина для полностью заряженной автомобильной аккумуляторной батареи. Однако возможен и обратный процесс: из сульфата образуется свинец и его двуокись. Вода же расщепляется и выходит в форме кислорода и водорода. Кислород вступает в реакцию окисления, а водород вырабатывается



Для батарей с АМГ характерен высокий стартовый ток и длительный срок службы

в газообразной форме.

Кислота возвращается к своей первоначальной концентрации, но общий объем жидкости уменьшается, поскольку вода постепенно испаряется. Отсюда необходимость время от времени доливать дистиллят, чтобы пластины были полностью погружены в жидкость.

Что представляет собой аккумуляторная батарея необслуживаемого типа?

Это герметичная батарея, в которой не допускается испарение, поскольку газ не улетучивается и уровень электролита не уменьшается. Недостаток заключается в том, что такая батарея должна заряжаться особым образом, чтобы предотвратить избыточное накопление газа. Герметичные аккумуляторы могут быть жидкостными, гелевыми или с матами из стекловолокна (AGM).

Что такое гелевые аккумуляторные батареи?

Чтобы не допустить разлива, кислоту переводят в гелевую консистенцию с помощью специальных добавок. У таких аккумуляторов понижена скорость саморазряда, более длинные цикл работы и срок жизни, чем у жидкостных, но они на 40% дороже и не переносят перенапряжения при зарядке.

Что такое AGM (Absorbed Glass Mats)?

Это аккумуляторные батареи герметичного типа, в которых кислота заключена в слои (матах) стекловолокна, расположенных между пластинами, поэтому нет опасности разлива и испарения. AGM-батареи имеют более высокую стартовую мощность, они хорошо подходят для запуска двигателя и устройств с повышенной нагрузкой вроде лебедок, а также отличаются более долгим циклом работы и длительным сроком службы.

Они дороже традиционных жидкостных батарей и наравне с гелевыми нетерпимы к перенапряжению при зарядке. Спиральные AGM таких марок, как Optima и Orbital, имеют самый высокий стартовый ток и могут переносить сильную вибрацию, что делает их идеальными для использования на катерах RIB.



Эта AGM-батарея выдает сильный стартовый ток для своего веса и хорошо подходит для катеров RIB

Какова разница между аккумуляторами для запуска двигателя и батареями глубокого цикла?

Аккумуляторные батареи для запуска двигателя состоят из большего количества тонких пластин, тем самым больше свинца соприкасается с кислотой, поэтому такие аккумуляторы дают более мощный мгновенный ток, однако хуже выдерживают повторяющиеся разрядки ниже 25%.

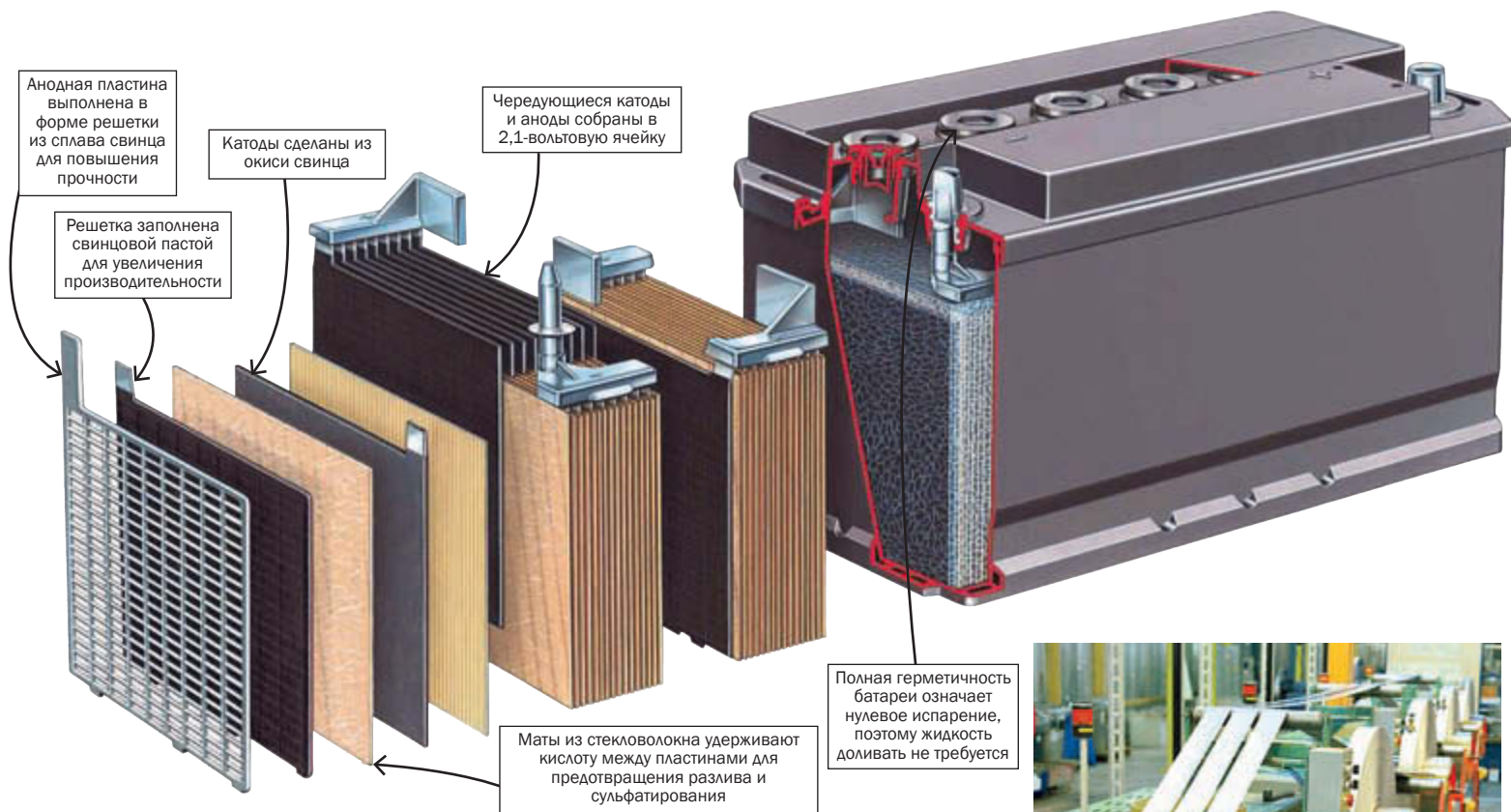
Батареи глубокого цикла отличаются меньшим количеством более широких пластин и хорошо переносят повторяющиеся разрядки до 50 и выше процентов. Тяговые аккумуляторы снабжены еще более толстыми пластинами и могут разряжаться до 80%, но им необходимы профессиональная зарядка и специальное обслуживание.

Как измеряется емкость аккумуляторов?

Возможности аккумуляторных батарей оценивают по количеству ампер-часов (А•ч) или по току холодного старта (ТХС). При первом способе измеряется сила тока, которую может обеспечивать батарея в течение определенного количества



Nimbus E-power: никаких дизелей, только литий-ионные аккумуляторы



часов, это основной параметр емкости аккумулятора. Если происходит повышенное потребление тока за короткий промежуток времени, то номинальная емкость уменьшается. Например, батарея емкостью 100 А•ч может подавать ток силой 5 А в течение 20 часов, однако 20 А она способна обеспечивать всего лишь четыре часа.

Что такое ток холодного старта (ТХС)?

Это важный параметр, когда речь идет о пусковой мощности аккумуляторов. ТХС — максимальный ток, который даст батарея за отрезок времени при определенной температуре до того, как ее заряд опустится ниже установленного. ТХС может быть оценен по двум стандартам — EN и DIN. Стандартная мощность по EN составляет 7,5 В в течение 10 секунд при температуре 18° С, тогда как DIN — 9 В в течение 30 секунд при 18° С. Емкость аккумуляторов падает с понижением температуры. Так, например, при 0° С теряется 40% от изначальной емкости при 25° С.

Какие аккумуляторы лучше использовать на лодке?

Если цена не играет для вас большой роли,

то идеальный вариант для 40-футовой лодки с дизельным двигателем — одна или две пусковые AGM-батареи на 100 А•ч с ТХС порядка 800 EN. Также можно порекомендовать блок из двух-четырех гелевых батарей глубокого цикла по 110 А•ч для обеспечения бытовой нагрузки напрямую или посредством инвертора, а также одну-две отдельные AGM-батареи по 110 А•ч для питания носового подруливающего устройства. Для гарантии, что заряд аккумуляторов не опустится ниже 50%, имеет смысл брать батареи емкостью, в два раза превышающей предполагаемый разряд между перезарядками.

Что такое саморазряд?

Даже если батарея не подсоединена к какому-либо устройству, со временем она теряет заряд. Это происходит из-за утечки тока по причине примесей в пластинах и электролите. Повышенная влажность воздуха и влага на крышке батареи могут значительно ускорить процесс. Чем выше температура, тем быстрее и интенсивнее происходит саморазряд. Его величина может достигать 5% в месяц от полной емкости батареи при температуре 25° С, и это одна из основных причин преждевременного выхода батареи из строя.

Что такое сульфатирование?

Во время разрядки батареи — как в ходе эксплуатации, так и вследствие саморазряда — на пластинах образуется сульфат свинца. После перезарядки сульфат свинца переходит обратно в свинец и окись свинца. Однако если сульфат свинца остается на пластинах более чем на два дня, он кристаллизуется и затвердевает. В такой форме соединение не включается в обратный процесс вне зависимости от времени перезарядки, и часть емкости батареи теряется навсегда.

Как долго служат аккумуляторы?

При обычном использовании жизнь батареи измеряется в циклах заряда-разряда. На сколько циклов хватит вашей батареи, будет зависеть от толщины свинцовых пластин и от того, как глубоко они обычно разряжаются. Если батарея часто разряжается на 75%, она проработает лишь четверть от заявленных производителем циклов по сравнению с аккумулятором, который не разряжает более чем на 25%. Батареи глубокого

АККУМУЛЯТОРЫ В ЦИФРАХ

	А/Ч (20 ч)	ТХС (EN)	Рекомендованный уровень разряда	Типичный срок службы	Вес (кг)	Прибл. стоимость
Жидкостный стартерный	110	900	20%	50-100	30	€185
Жидкостный сервисный	110	600	50%	100-250	30	€190
Жидкостный тяговый	110	н/д	80%	800-1,200	32	€240
Гелевый сервисный	110	400	65%	300-500	38	€360
Гелевый тяговый	110	н/д	80%	600-800	38	€380
AGM стартерный	110	1,250	40%	150-250	37	€350
AGM сервисный	110	800	60%	300-500	37	€385
Спиральный AGM	50	820	50%	200-400	17	€245
Литий-ионный	320	2,000	80%	1,500+	48	€5550



Свинцовые батареи легко утилизировать

Литий-ионный аккумулятор на 50% легче, чем аналогичная свинцовая батарея



Крепкий корпус обеспечивает безопасность использования

цикла с пластинами по 3–4 мм «живут» дольше, чем стартерные батареи с толщиной пластин 1–2 мм. Гелевые и AGM-аккумуляторы обычно обеспечивают больше циклов, чем жидкостные, а рекордсменами являются тяговые батареи. Закономерность тут очевидна: чем дороже батарея, тем дольше она служит. Типичные дешевые аккумуляторы выдерживают 100–150 циклов при разрядке до 50%. Гелевые и AGM-батареи продержатся 300–500 циклов, тогда как тяговые проживут до 1000 и более циклов, однако они нуждаются в специальных зарядных системах, поэтому их ставят в основном на электрические лодки.

Почему аккумуляторы выходят из строя?

Существуют три основных фактора, которые влияют на преждевременную кончину вашей батареи: небрежность, небрежность и еще раз небрежность. Оставив батарею в разряженном состоянии на зиму, вы будете вынуждены выбросить ее весной. Не очистив предварительно корпус батареи от грязи и влаги, вы рискуете в следующем году остаться без света. Не контролируя уровень кислоты, вы обрекаете батарею на быструю потерю емкости. Подсоединив батарею к дешевому зарядному устройству, вы никогда не добьетесь полного заряда.

Какое зарядное устройство лучше использовать?

Современные устройства должны быть как минимум трехступенчатыми. Первая ступень быстро обеспечивает большую часть заряда (около 80%), а вторая — оставшиеся 20%, но делает это уже значительно медленнее. Третья ступень контролирует уровень заряда, постоянно сохраняя его на максимуме. Хорошие зарядные устройства также будут контролировать температурные флуктуации внутри батареи для более полной зарядки.

Отчего взрываются батареи?

Аккумуляторы действительно взрываются, но происходит это крайне редко, обычно из-за слишком высокого напряжения на выходе зарядного устройства или низкого уровня электролита. Газообразный водород, который всегда присутствует над пластинами, может воспламениться от внешней искры, например, во время подсоединения клемм, при запуске двигателя от аккумулятора другой лодки или автомобиля, а также по причине короткого замыкания. Водород скапливается в помещении, где стоят батареи, поэтому там необходима адекватная вентиляция. И помните, при любых манипуляциях с аккумуляторами благоразумным будет использовать защитные очки и перчатки.

Что делать со старыми батареями?

Не выбрасывайте аккумуляторы в обычные мусорные баки, а сдавайте их в специальные приемные пункты. Свинец является тяжелым металлом, который опасен для живых организмов. В то же время его легко перерабатывать. Во многих странах уже долгие годы существует налаженная система утилизации.

Что такое литий-ионные батареи?

Свинцовые аккумуляторы еще долго будут доминировать на рынке. Свинец доступен, прост в обработке, относительно безопасен, но вместе с тем очень тяжел. Главное преимущество литиевых батарей перед свинцовыми в весе: первые в два раза легче. В то же время они раз в двадцать дороже, требуют специальных зарядных устройств и сложной утилизации. Литий легко горит, а вода катализирует этот процесс. Такие батареи хороши для гибридных автомобилей и лодок, когда нужно минимизировать вес, но широкое распространение они получат еще не скоро. Неплохим альтернативным источником электроэнергии являются аккумуляторные батареи на водороде, но их стоимость не позволяет пока говорить о массовом применении.

Появятся ли когда-нибудь глиссирующие лодки на аккумуляторах?

Мировой рекорд скорости для электролодок был установлен англичанином Майком Бонтофтом в 2008 году и составил 85,8 узла. Он доказал, что с электромотора можно снять достаточную мощность, но сложность заключается в очень кратком времени полезной работы. Компания Nimbus создала первый серийный электрический катер, который поступит в продажу в следующем году. Заявленная максимальная скорость лодки должна составить 27 узлов, а автономность хода — 20 миль на скорости 23 узла. Пока что электролодки лучшим образом подходят для путешествий по внутренним водам. Их плюсы — высокая экологичность и почти бесшумная работа. Если оценивать ситуацию реалистично, маловероятно, что в обозримом будущем аккумуляторы заменят двигатели внутреннего сгорания на экспедиционных яхтах. Однако мы непременно будем свидетелями роста числа гибридных лодок с маломощными электрическими силовыми установками для движения в местах, где ограничена скорость, а также с дизельными двигателями для глиссирования. МВУ

Майк Бонтофт установил мировой рекорд: он развил скорость в 85,5 узла на катере с электрическим приводом



НЕРВНЫЙ ТИК

По тиковой палубе растекается пятно солярки — по случайности вы пролили немного топлива во время заправки. Что можно предпринять, чтобы не испортить деревянное покрытие вашей лодки?

Текст **Тим Бартлет** Фото **Бен Сербат**



ПРОБЛЕМА

Отстояв длинную очередь, вы наконец встали к заправочному причалу и практически полностью заполнили баки соляркой. Вдруг топливо в горловине вспенилось и выплеснулось на палубу. Горючего пролилось немного, но эти пол-литра активно растекались в разные стороны — один ручеек побежал по тиковым ступеням в сторону кокпита, а другой, миновав релинги, почти устремился за борт. Картину усугубил быстро приближающийся катер портового инспектора. Как выйти из такого положения?

НАШЕ РЕШЕНИЕ

Топливо уже растеклось по палубе, поэтому необходимо учесть следующие моменты:

- солярка делает пластиковые поверхности корпуса очень скользкими, что может привести к травме;
- горючее повредит тик, замена которого стоит немалых денег и требует времени;
- может произойти загрязнение воды нефтепродуктами, что повлечет за собой штраф.

В такой ситуации бывает сложно сразу оценить, сколько топлива оказалось на палубе. Конечно, по сравнению с сотнями литров, которые уже находятся в баке, два пролитых стакана солярки — сущий пустяк, но большие неприятности всегда начинаются с пустяков. Одного литра солярки достаточно, чтобы поверхность воды в несколько гектаров затянулась тонкой видимой пленкой.

Первостепенной задачей является сбор топлива, которое еще не успело впитаться или стечь за борт

Первостепенной задачей является сбор топлива, которое еще не успело впитаться или стечь за борт. Для этого подойдут любые подручные средства: бумага, полотенца, салфетки и даже ваша собственная футболка. Да-да, лучше пожертвовать вещью за €10-20, чем впоследствии раскошелиться на новый тик.

«Никогда не заливайте нефтепродукты в воде жидкостями для мытья посуды и им подобными химикатами»

Второй этап включает в себя процесс очистки. Здесь опять можно пустить в ход практически любой хорошо впитывающий жидкость материал: ткани, бумажные полотенца или, скажем, песок или землю, если таковые есть под рукой. Эксперты сходятся во мнении, что ни в коем случае не стоит использовать бытовые чистящие порошки для удаления масляных пятен — в случае попадания в воду содержащиеся в них фосфаты более губительны для морских организмов, чем дизельное топливо. В результате акватория вокруг заправочной станции очень быстро может превратиться в «мертвую» зону. В продаже имеются специальные наборы для устранения разливов нефтепродуктов: за €20 вы можете приобрести комплект «промокашек» с гранулами абсорбента внутри, которые способны впитать до 15 литров горючего.

Разумеется, предотвращать неприятные ситуации существенно легче, чем устранять последствия. К примеру, тиковые палубы следует просто смочить водой перед заправкой, а на пистолет топливной колонки рекомендуется одевать «промокашку» с

вырезанным в центре отверстием (около 5 см), которая задержит пену и брызги. Естественно, в первую очередь надо следить за оставшимся объемом топлива и скоростью наполнения ваших баков.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТОВ

Джейн Сван, эколог, участник программы The Green Blue

«Мы призываем отказаться от применения чистящих порошков. Они растворяют топливо, но содержащиеся в них фосфаты приводят к эвтрофикации воды и гибели морских животных. Разумнее максимально собрать горючее на палубе с помощью подручных средств, а также попытаться по возможности удалить пленку с воды, используя ткань. Учтите, что грязные тряпки и салфетки ни в коем случае нельзя выбрасывать в общий мусоросборник».

Дэвид Эванс, портовый инспектор

«Лучше всего предотвратить подобную ситуацию. Не заправляйтесь «под завязку», оденьте на пистолет защитную манжету, попросите кого-нибудь последить за датчиком уровня топлива, пока вы производите заправку. Если неприятность все же произошла и солярка попала за борт, сообщите об этом дежурному по гавани. В этом случае штраф на вас наверняка не наложат. Намного проще собрать нефтепродукты, пока пятно локализовано и не расплзлось на всю пристань. На портовых катерах, как правило, есть все необходимое для быстрой очистки воды и твердых поверхностей от нефтяных загрязнений. Никогда не поливайте нефтепродукты в воде жидкостями для мытья посуды и им подобными химикатами» **МВУ**

ЧТО БЫ ВЫ СДЕЛАЛИ? СОВЕТУЮТ ЧИТАТЕЛИ МВУ

Nick_H:

Я бы переместил всех людей на противоположный от заливной горловины борт, чтобы предотвратить дальнейший вытек топлива, и максимально попытался собрать разлитую солярку полотенцами. У сотрудника заправочной станции может быть специальный спрей для безопасной очистки поверхностей. Капитану или матросам следует предварительно оценивать объем заливаемого топлива и замедлять подачу горючего ближе к концу. Я также не выключаю зажигание, чтобы работал датчик уровня топлива, хотя этого не положено делать. Прислушайтесь к звуку из бака: он изменится, когда топливо наполнит бак и начнет заполнять патрубок. Всегда держите бумажные или тряпичные полотенца наготове.

JHR:

Одно из преимуществ небольших спортивных лодок заключается в том, что во время заправки вы можете открыть палубный люк в кокпите и наблюдать за уровнем топлива в баке, поскольку по мере его наполнения пластик становится чуть

темнее. Если разлив все же произошел, попробуйте залить солярку жидкостью для мытья посуды. Конечно, степень загрязнения тут же возрастет, но зато пятно не расплзется до гигантских размеров, и, вероятно, инспектор не заметит проблему на своей территории.

grumpy_o_g:

Мне казалось, что моющие средства в этом случае использовать категорически нельзя, так как многократно возрастает негативное влияние на морских обитателей. Или я не прав?

EdBeynon:

Если тик заранее полить водой, то он не будет впитывать другие жидкости, что и проделывают грамотные капитаны перед заправкой. И, разумеется, никаких моющих средств.

Oldgit:

Ни в коем случае не вляпайтесь в солярку: стоит ей оказаться на ваших ботинках, пятна переколют на ковры, а запах дизеля останется в салоне и каютах навсегда.

fireball:

Эта проблема возникает каждый раз, когда мы торопимся и забываем об осторожности. Не ленитесь оценить количество необходимого топлива, причем лучше недолить, чем перелить. На заправках обычно есть лейки со специальным раствором, который безопасно нейтрализует горючее.

gigm:

Самый подходящий повод избавиться от всех забытых у вас на борту бикини! Пока красотки отвлекают инспектора, у вас будет время быстро все убрать.

epervier:

Отмыть палубу, залитую жидкостью, смешанной с топливом, не так-то просто. Не верите — проверьте сами! Лучше раз и навсегда завести привычку использовать самодельную или специальную промокашку, которая не даст солярке выплеснуться из горловины. Ну и, конечно, нужно хотя бы грубо представлять, сколько топлива влезет в бак.

ПРОВЕРЕНО МВУ

Тестируем яхтенное оборудование и снаряжение

Часто расположенные люверсы позволяют надежно закрепить тент



Закрытый катер не нужно чистить от листьев и мусора



Защитный тент Tarpaflex

Стоимость в Европе €44 (размер 7×5,5 м)

Скажем сразу: этот тент полностью оправдал наши ожидания и проявил себя с лучшей стороны прошлой зимой, а она выдалась особенно суровой в Европе. Снег, метели, заморозки, ливневые дожди — тент выдержал все испытания, и редакционный катер Boston Whaler не пострадал от непогоды. Tarpaflex отлично подходит для хранения лодки на трейлере в зимние месяцы. Вам больше не придется регулярно чистить лодку от опавших листьев, веток и принесенного ветром мусора, который норовит моментально сгнить, оставив на пластике уродливые коричнево-черные следы.

С заказом тента проблем нет, нужно было лишь измерить габариты катера и выбрать требуемый

размер на сайте производителя. Тент, сделанный из полностью водонепроницаемого и устойчивого к ультрафиолету полиэтилена, при плотности 200 г/м² весит как раз столько, чтобы один человек мог справиться с его установкой и снятием без каких-либо усилий. По периметру нашего Boston Whaler установлены стальные релинги, поэтому вопрос с износом тента из-за трения о борта не возникает. Материал хорошо пропускает дневной свет, под тентом можно спокойно выполнять сервисные работы, укрывшись от ненастья и оставив пару вентиляционных проходов. Тент не подвержен усадке, все его углы усилены жесткими пластиковыми элементами, а по периметру через каждые 50 см расположены люверсы из нержавеющей стали. Это позволяет с помощью веревок закрепить тент так, чтобы нагрузка

на материал в ветреную погоду распределялась равномерно. В сложенном виде он не занимает много места и не подвержен гниению, если вдруг вам пришлось свернуть его мокрым. Во время морозов материал не грубеет и остается эластичным.

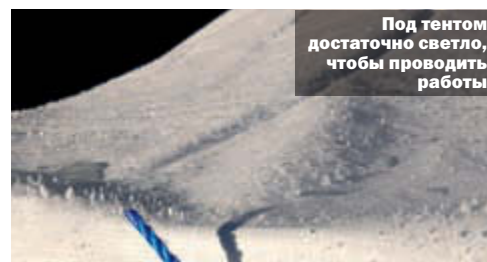
Производитель предлагает семь размеров на выбор, причем самый большой из них составляет 14×5,5 м. Его стоимость — €140.



Тент выпускается в семи вариантах разного размера



За счет релингов катер превращается в палатку



Под тентом достаточно светло, чтобы проводить работы

Тент, которым был накрыт Boston Whaler, имеет размеры 7×5,5 м и стоит €44. Лестер МакКарти
Интернет: www.tarpaflex.co.uk

ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



Углы усилены жестким пластиком



Водонепроницаемая сумка Henry Lloyd CSL

Ориентировочная стоимость €84

Чемоданам на лодке места нет — истина, известная всем яхтсменам. После распаковки личных вещей в каюте неизбежно возникает вопрос, куда деть освободившуюся сумку. Новый водонепроницаемый «вещмешок» Henry Lloyd объемом 55 л изящно сворачивается в тоненький рулончик и экономит кучу места.

Достаточно потянуть за специальные стропы, и все излишки создающего объем воздуха выйдут через клапаны, будь сумка пустой или полной. Для ее изготовления используется прочный водонепроницаемый термопластик с двойными сварными швами. Влажная сумка моментально высыхает и хорошо предохраняет вещи от воды, солнца и песка. Конечно, можно помечтать еще и о водонепроницаемой застежке «молнии», но ее отсутствие компенсируется наличием удобно реализованного воздушного клапана.

Чантал Борчиани

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



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

Жилет Baltic Hamble

Ориентировочная стоимость €170

Не секрет, что часто спасательный жилет — самая громоздкая, непривлекательная и неудобная деталь яхтенного гардероба, которую моряки вынуждены надевать в соответствии с требованиями безопасности. Некоторые жилеты любят цепляться пряжками за релинги, угрожая вашей безопасности. Если человек оказался за бортом моторной лодки, это произошло из-за того, что он просто не устоял на ногах во время качки. Вряд ли его в бессознательном состоянии выкинуло ударом гика. Основная задача заключается в том, чтобы как можно быстрее вернуться на борт и предотвратить глубокую гипотермию.

Поэтому в яхтенной практике (если только вы не участник длительной экспедиции) мы предлагаем использовать жилет Baltic Hamble. Производитель предлагает два варианта изделия: с автоподдувом и без него. Полностью надутая и застегнутая жилетка (потребуется три сильных выдоха) не сползает наверх, хотя немногие регулируют брасовый ремень. Конечно, надутая жилетка не так удобна, как домашний свитер, но движений она не стесняет, и вы можете спокойно доплыть до лодки и выбраться на борт.

В повседневном использовании на яхте модель Baltic Hamble зарекомендовала себя хорошо: не продуваемый ветром материал, теплая подкладка, карманы на молниях, регулируемый эластичный брасовый ремень, D-кольцо для прикрепления стоп-шнура. Ориентировочная стоимость спас-средства — €170 (модель с автоподдувом).

Дэвид Марш

[Интернет: www.baltic.se](http://www.baltic.se)



Автоматический поддув жилетки обеспечивает небольшой баллончик с углекислым газом

ЛУЧШЕЕ: ЖАРОВНИ

JOHN LEWIS

Никогда не пробовали жарить мясо в ведре? Эта бюджетная и удобная в путешествии конструкция, конечно, не рассчитана на полувековую службу и не позволит быстро накормить дюжину человек, но с ее помощью на пляже или в парке вполне можно приготовить несколько гамбургеров для семьи или друзей.

Ориентировочная стоимость €12

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



COBB BBQ

Изделие отличается от конкурентов тем, что дно и стенки остаются холодными во время приготовления мяса, а значит, вы можете больше не переживать за тиковые палубы и ковровые покрытия на яхте.

Ориентировочная стоимость €110.

[Интернет: www.cobb-bbq.co.uk](http://www.cobb-bbq.co.uk)



C-CHEF

Этот универсальный разборный лодочный мангал отличного качества можно закрепить практически на любых релингах. Высокие боковые deflectory ветра не допустят аварийной ситуации СЗБ (сосиски за бортом).

Ориентировочная стоимость €144.

[Интернет: www.cchef.co.uk](http://www.cchef.co.uk)



СКЛАДНАЯ ОССА

Интересный вариант для катеров: небольшой вес, демократичная цена и минимум занимаемого места в сложенном виде. Если начнется качка, этот мангал лучше чем-нибудь утяжелить, чтобы еда не оказалась на палубе.

Ориентировочная стоимость €38.

[Интернет: www.occa-home.co.uk](http://www.occa-home.co.uk)



WEBER Q120 BLACKLINE

Этот удобный и простой газовый мангал включается нажатием кнопки. Прибор исполнен очень качественно — у него есть все шансы пережить вашу лодку. Лучше всего такой агрегат приживется на яхте с достаточно просторным кокпитом.

Ориентировочная стоимость €240

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



НАШИ ЯХТЫ

Делимся опытом эксплуатации



FERRETTI 530

Ищу тебя, марина

При выборе причального места пожарная безопасность играет важную роль, и ЧП на соседней яхте может заставить задуматься о смене гавани

Описанный ниже случай еще раз убедил меня в том, насколько важно выбирать надежную и безопасную пристань для лодки. В октябре прошлого года мы перегнали нашу Ferretti 530 Rose из Южной Франции в Порто Соле, рядом с Сан-Ремо. Выбранная гавань, казалось, оправдывала все ожидания, и мы с удовольствием путешествовали по новой для нас части Итальянской Ривьеры. В тот вечер мы только что вернулись из круиза по району Чинкве Терра и, разморенные солнцем, улеглись спать.

Посреди ночи нас разбудил звук сильных ударов в борт яхты, за которыми последовали крики соседа по

пристани: «Просыпайтесь, вставайте, из соседней лодки валит дым!» Я взглянул на 23-метровую яхту на соседнем причале и увидел клубы серого дыма, поднимающиеся из моторного отсека. Меня охватило неприятное чувство — стеклопластиковые лодки сгорают за считанные минуты, а ведь рядом спят мои дети. К счастью, горящая яхта была пуста, мы тотчас вызвали пожарную команду и портового инспектора, которые прибыли незамедлительно. Пожарные тут же принялись за тушение огня, а инспектор давал указания по перемещению соседних судов на безопасное от погорельца расстояние. Я завел



Эдгар с сыном на борту Rose

двигатели и перегнал Rose на один из гостевых причалов. К тому времени пожар уже был потушен, а инспектор собирался связаться с владельцами и сообщить им неприятную новость. В ту ночь быстрые и слаженные действия всех вовлеченных в происшествие людей помогли избежать трагедии.

Когда вы оставляете свою любимую и дорогую яхту в марине за много миль от дома, необходимо быть полностью уверенным за сохранность лодки. Не всегда получается найти «правильное» место с первого раза, но если вы чем-то недовольны, то продолжайте поиск. Зная, насколько нелегко подобрать оптимальное причальное место на Средиземном море, при покупке яхты мы поставили дилеру Ferretti условие, что готовы приобрести лодку только вместе с «парковкой». Затем в течение двух



В хорошей гавани, как правило, высокий уровень безопасности

Послышался крик соседа: «Просыпайтесь, вставайте, на соседней лодке пожар!»

недель нам предстояло сделать выбор из предложенных вариантов. Сначала мы слетали в Андалусию, которая славится идеальным климатом для яхтинга, однако нам показалось, что там недостаточно мест для семейных путешествий, да и перелеты занимают много времени.

Далее в списке значился юг Франции, и мы посетили все пристани между Ментоном и Сен-Тропе. Поскольку нас интересовали не только сами марины, но и их окружение, мы прогуливались по пляжам, оценивали прибрежные рестораны и запоминали близлежащие магазины. В районе Ментона, Монако и Кап Ферра много хороших якорных стоянок, а атмосфера пропитана стариной. Канн, Жуан-ле-Пэн и Сен-Тропе отличаются насыщенной ночной жизнью. Правда, посчитав, что детям нужнее всего пляжи, мы остановили выбор на марине в Гольф Жуан.

Причалное место находилось в собственности дилера и было предоставлено нам в аренду сроком на год. По прошествии этого времени мы уже точно знали, что хотим тут остаться надолго. Поскольку аренда причалов в тех краях обходится в копейчку и оплачивается ежемесячно (если вам вообще повезет найти место), «парковку» решено было приобрести. Это тоже не дешево: порядка €250 000–500 000 плюс ежегодные сборы за охрану, электроэнергию и воду. К тому же владельцы марины оставляют за собой право сдавать ваше место в аренду, когда оно

свободно. Стоимость ночевки варьируется от €50 до €150, и вам достается 85% от суммы аренды.

Покупая причальное место во Франции, нужно иметь в виду некоторые местные особенности. Например, многие марины используют систему, при которой вы приобретаете долю в компании, а не причал как таковой. Поэтому речь идет скорее о лизинге на 15-20 лет, нежели о полном владении. По прошествии этого времени весь процесс приходится начинать сначала.

После пяти лет во Франции мы решили: надо что-то менять, продали место и переехали в Италию. Теперь уже требования и механизм поиска марины были известны, и мы нашли неплохой причал в Сан-Ремо на условиях годовой аренды. Хотя он и находится всего в ста километрах от Лазурного Берега, это совсем другой мир: чабатта вместо багетов, паста вместо стейка под соусом тартар и Кьянти вместо Кот дю Рон. На самое разительное отличие в атмосфере, ведь Итальянская Ривьера создана для неспешного, расслабляющего отдыха.

Я все еще скучаю по друзьям из Гольф Жуана, но, вспоминая прекрасные путешествия вдоль побережья Италии, неповторимую национальную кухню и профессиональные действия нашего инспектора во время пожара, я осознаю, что мы сделали правильный выбор. **Эдгар Пир**

Переезд из Франции в Италию подарил множество новых впечатлений



На Лазурном Берегу красиво, но причальные места излишне дороги



ВТОРЫЕ РУКИ



Эксперт МВУ
Грег Копп
E-mail: editor@mbyu.ru

Выбираем поддержанную лодку



SEALINE S48

В производстве с 2001 по 2006 год. Цена: €215 000 — 275 000

Эта спортивная яхта, созданная для комфортных семейных круизов, еще долго будет пользоваться популярностью среди яхтсменов

СВОБОДНЫЙ РЫНОК АКТУАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ НА ПОДЕРЖАННЫЕ SEALINE S48



Яхта 2003 года выпуска, двигатели Volvo TAMD74P (480 л.с.), генератор 11кВА, навигация Raymarine, три системы CCTV, носовое и кормовое подруливающие устройства, кондиционер. Судно находится в Англии.

Стоимость €227 000 **Контакты:** Burton Waters

Тел.: +44 (0147) 322-57-10

www.burtonwaters.co.uk



Яхта 2003 года выпуска, двигатели Volvo TAMD74, пассарель, AIS, навигация Raymarine, кондиционер, тиковые палубы, носовое и кормовое подруливающие устройства, недавно проведено техническое обслуживание корпуса, новая обивка. Судно находится в Англии.

Стоимость €233 000 **Контакты:** Ancasta Boat

Sales **Тел.:** +44 (0238) 045-00-00

www.ancasta.com



Яхта 2003 года выпуска, двигатели Volvo TAMD74 EDC, 250 моточасов, генератор, навигация Raymarine, носовое подруливающее устройство, пассарель, стиральная машина, генератор льда, тендер с подвесным мотором. Судно находится во Франции.

Стоимость €275 000 **Контакты:** Walrus Yacht

Sales **Тел.:** +44 (0238) 063-44-00

www.walrusyachtsales.com

ВНУТРИ SEALINE S48

Слева направо, начиная с верхнего левого фото: носовая каюта для гостей; просторная и высокая каюта владельца; комфортабельный салон; санузел в каюте владельца; удобная приборная панель, но низкие сиденья; выдвигающаяся платформа для купания. Справа: комфортный доступ к двигателям и фильтрам



В наши дни, когда колонки и род-приводы практически полностью оккупировали рынок спортивных яхт длиной до 50 футов, лодки с традиционными валами скоро можно будет заносить в Красную книгу. С другой стороны, валы просты в обслуживании, а главное — редко выходят из строя. Лодки с приводами на валы устойчивы в движении как на полном ходу, так и во время швартовки. Многие владельцы Sealine S48 отмечают, что это, быть может, одна из самых лучших в своем классе яхт с валовым приводом.

Продажи модели в Европе начались в 2001 году по цене от €360 000, и лодка достаточно быстро завоевала репутацию

прекрасного мореходного судна. Джордж Клэйбру стал счастливым хозяином S48 и на протяжении нескольких лет ходил на ней вдоль побережья Северного Уэльса, а затем решил перевезти судно на Средиземное море. Получив лодку в Барселоне, куда та прибыла на грузовом корабле, Джордж преодолел последний отрезок до Пальмы Де Мальорки своим ходом. На протяжении 50 миль дул мистраль, из-за которого ни один местный паром так и не смог покинуть пристань. Джордж на свой страх и риск отправился к месту назначения, придерживаясь скорости в 18 узлов. «Дважды нос погружался под воду так, что волна перекатывалась через весь корпус, — вспоминает яхтсмен, — и до северного побережья Мальорки я не встретил ни одного судна. Карманный

Многие владельцы Sealine S48 отмечают, что это, быть может, одна из самых лучших в своем классе яхт с валовым приводом

анемометр показывал силу ветра семь баллов».

По словам Джорджа, S48 устойчиво идет по волне без ударов и шлепков, причём благодаря автоматической системе транцевых плит он смог поддерживать комфортный режим глиссирования на волнах при 14 узлах. По его подсчетам, на такой скорости каждый двигатель сжигает всего около 32 литров топлива в час. На 18 узлах цифра возрастает до 54,5 литра, на максимальной скорости 30 узлов расходомер однажды показал 100 л/ч на двигатель.

Алистер Уэзерстоун держит S48 на восточном побережье Ипсвича, но часто вместе со своими маленькими детьми предпринимает походы к западным графствам Англии и на южное побережье.



1. ПРОЧНОСТЬ КОРПУСА.

Некоторые корпуса Sealine имеют незначительные трещины. В целом все протестированные S48 обладают безупречным здоровьем

2. ХОЛОДИЛЬНИКИ И ТУАЛЕТЫ.

Мы слышали о лодке, на которой сломались два холодильника и туалет из-за проблем с электричеством

5. ЭЛЕКТРОНИКА ДВИГАТЕЛЕЙ.

В одной из осмотренных яхт обнаружены сбои в блоке управления двигателем Volvo TAMD75. Эта неисправность встречается редко, но забывать о ней не стоит

3. НОСОВОЕ И КОРМОВОЕ ПУ.

Часто на подержанных яхтах такого размера подруливающие устройства изношены. Внимательно проверяйте их во время испытаний на воде

4. ИСТОРИЯ СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.

Двигатели круизных яхт могут находиться в плохом состоянии. Проверьте, соответствует ли пробег количеству сервисных процедур.

Алистер ставит безопасность на лодке превыше всего и считает, что его Sealine может справиться с любыми погодными явлениями в этом регионе.

Спортивная яхта S48, ориентированная на семейный отдых, тяготеет скорее к длительным круизам, нежели к скоростным путешествиям. Во время теста мы

обнаружили, что для перекладки штурвала от борта до борта приходится делать слишком много оборотов, и это признают практически все владельцы. Кроме того, Алистер добавил, что его S48 не так быстро отзывается на повороты руля, как предыдущая лодка Sunseeker Camargue 46, и к тому же не дотягивает до максимальных 36 узлов

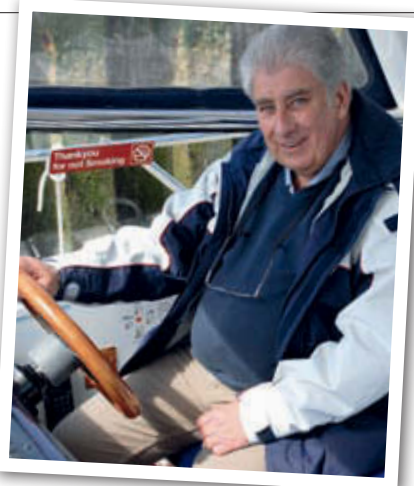
S48 пригодна скорее для длительных круизов, нежели для скоростных заездов

«сансикера». Тем не менее яхтсмен доволен приобретением благодаря внушительному списку качеств, необходимых для семейных путешествий.

Нельзя сказать, что Sealine S48 — медленная лодка, ведь при соответствующем обслуживании она легко развивает скорость в 30 узлов. На испытаниях в Италии мы выжали из нее 32,6 узла, а Джордж упомянул, что разогнал свою яхту до 34 узлов. Что касается двигателей, то это либо два Volvo TAMD74/75 по 480 л. с., либо редко встречающиеся Cummins QMS11 по 635 л. с. каждый. Volvo обеспечивает наилучшую производительность, низкую цену в обслуживании и удобный доступ в машинное отделение. В 2001 году верфь Sealine предлагала S48 с системой SDS (Sealine Docking System), координирующей работу двигателей и подруливающих устройств на носу и на корме. Однако движение бортом производится исключительно с помощью подруливающих устройств, а на десятилетних лодках они могли уже выработать свой ресурс. Тестируя подержанную яхту, убедитесь, что «подрульки» ведут себя как полагается, и поинтересуйтесь, не ремонтировал ли их предыдущий хозяин.

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА

Я хожу на Sealine S48 уже практически шесть лет. Лодка наработала за все это время более 360 моточасов в совершенно различных погодных условиях. В этой яхте меня привлекли в первую очередь две просторные каюты, которые в случае необходимости обеспечивают пассажирам возможность уединиться. Мы приобрели S48 у местного дилера уже подержанной и за первый месяц основательно походили на ней. Опыт показал, что корпус хорошо справляется с волной, и S48 уверенно держит курс в беспокойном море. Я легко выходил из сложных ситуаций в штормовом море и со временем проникся большим доверием к этому судну. Учитывая, что за всю жизнь через мои руки прошло около двадцати лодок,



я вполне уверенно могу утверждать, что S48, вне всяких сомнений, является самой лучшей из них.
Джордж Клэйбру

SEALINE S48**ДОСЬЕ**

Тип	двухкаютная спортивная яхта
Производство	с 2005 по 2006 год
Построено	119
Дизайн	Sealine
Тип корпуса	глиссирующий
Длина	48 ф (14,82 м)
Ширина	13 ф (4,06 м)
Осадка	3 ф 8 д (1,12 м)
Водоизмещение	14 т (без груза)
Запас топлива	1550 л
Запас воды	591
Скорость	32 узла с двигателями Volvo TAMD74Ps
Дальность хода	306 миль (при 22 узлах, с 20%-ным резервом)

ВЕРДИКТ ЭКСПЕРТА

Sealine S48 отличается высоким качеством проектирования и постройки и я не обнаружил никаких проблем, которые иногда возникают на высокоскоростных спортивных яхтах, — трещин на корпусе и в местах сильного напряжения надстройки. Аварийные сигнальные датчики температуры выхлопной системы не включены в базовую комплектацию. Учитывая, что дизели в избытке выделяют тепло, датчики стали бы достойным вложением денег.

Джим Притчард, эксперт

Интернет: www.jimpritchard.co.uk

E-mail: survey@jimpritchard.co.uk

**ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ**

Стоимость обслуживания двигателя Volvo TAMD74P — €1040 (включая работу и налоги)

Запчасти Volvo TAMD74P

Насос забортной воды — €1035

Инжекторы — €195 каждый

(замена)

Масляный радиатор — €1460

Стартер — €840 (замена)

Генератор — €490 (замена)

Доступ к двигателям организован очень удачно. Шупы для контроля уровня масла находятся рядом с основанием лестницы, а чтобы долить масла или охлаждающую жидкость, вам придется протиснуться за ступени. Доступ к сальникам валопроводов, водяным и топливным фильтрам не доставит ощутимых хлопот в море. Добраться до генератора и большой кладовой позади двигателей также не сложно. На двух S48, с которыми мы имели дело, в кладовке были установлены внушительных размеров кондиционеры, но свободного места оставалось более чем достаточно.

В сравнении с лодками Sunseeker Camargue или Fairline Targa, S48 выглядит более высокой и громоздкой, чему есть объяснение — высокий кокпит,

самая необычная черта яхты. Платформа для водных развлечений — Sealine Watersports Platform (SWP) опускается вниз под углом 45 градусов и увеличивает длину яхты почти на метр. Простое нажатие кнопки позволит опустить или поднять платформу, что, кстати, еще и значительно облегчает спуск тендера. Одно из преимуществ такой конструкции платформы для купания заключается в том, что вам не придется оплачивать лишний метр причального места. Это сэкономит вам до €2500 в год на некоторых пристанях.

Другое технологическое новшество S48 на момент выпуска — система защиты от солнца (Solar Protection System, или SPS). Предшественник полностью жесткой крыши отличается наличием сдвижного люка

КОНКУРЕНТЫ**Fairline Targa 48**

Отличные мореходные качества и управляемость, но на борту меньше места, что компенсируется качеством постройки.

**Princess V50**

У этой яхты схожая с S48 динамика, но лучшее управление. Прекрасное качество постройки и большой гараж для тендера.

**Sunseeker Camargue 50**

Прочный V-образный корпус хорош в суровых погодных условиях. Яхта не такая просторная, однако, весьма практичная.

РЕЙТИНГ МВУ**СТОИМОСТЬ ★★★★★**

За свои деньги вы получаете семейную яхту с максимумом жилой площади и отличной начинкой.

КАЧЕСТВО ПОСТРОЙКИ ★★★★★

Это большая и прочная лодка, доказавшая свою надежность, невзирая на небольшие огрехи в отделке.

КАЮТЫ ★★★★★

Сильная сторона Sealine S48. Высокие потолки и много свободного места для такой лодки.

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА ★★★★★

Не самая быстрая лодка, однако два двигателя Volvo TAMD 74/75 480 л.с., которыми оснащено большинство 48-х, обеспечивают комфортную круизную скорость в районе 20 узлов и «максималку» под 30 узлов.

ВЕРДИКТ МВУ — 80%

Спортивная яхта с хорошими условиями для проживания и продуманными функциональными элементами, как нельзя лучше подходит для длительных морских путешествий. Прекрасный выбор, если практичность и комфорт для вас значат больше, чем броская внешность и высокая скорость.

Внутренняя планировка является козырем судна

и встроенного складного тента. Алистер подмечает, что невозможно найти ни одну лодку такой длины с жесткой крышей дешевле, чем за €240 000. Он рекомендует ежегодно смазывать полозья люка, чтобы гарантировать его бесперебойную работу. Лодка Алистера в целом оказалась весьма прочной и качественной, но немного подкачали некоторые отваливающиеся элементы отделки. Яхтсмену пришлось дважды менять холодильник, и один из туалетов выходил из строя. Несмотря на неприятности с отделкой, внутренняя планировка, бесспорно, является козырем судна. Изначально S48 задумывалась как большая, безопасная и практичная яхта, и она может стать великолепным вариантом подержанной лодки данного размера. **МВУ**

**Absolute 42 HT**

Длина полная 13,28 м. Ширина 3,95 м. Ёмкость топливных баков 2 x 420 л.
Количество спальных мест 6 Максимальное количество пассажиров 12
Цена на заводе в стандартной комплектации 380 000 Евро

**Absolute 43 HT**

Длина полная 13,50 м. Ширина 4,14 м. Ёмкость топливных баков 2 x 475 л.
Количество спальных мест 6 Максимальное количество пассажиров 12
Цена на заводе в стандартной комплектации 412 000 Евро

**Absolute 47 HT**

Длина полная 14,60 м. Ширина 4,19 м. Ёмкость топливных баков 2 x 475 л.
Количество спальных мест 6 Максимальное количество пассажиров 14
Цена на заводе в стандартной комплектации 486 000 Евро

**Absolute 52**

Длина полная 15,90 м. Ширина 4,65 м. Ёмкость топливных баков 2 x 800 л.
Количество спальных мест 6 Максимальное количество пассажиров 14
Цена на заводе в стандартной комплектации 740 000 Евро

**Absolute 56**

Длина полная 16,80 м. Ширина 4,65 м. Ёмкость топливных баков 2 x 800 л.
Количество спальных мест 6 Максимальное количество пассажиров 16
Цена на заводе в стандартной комплектации 800 000 Евро

ABSOLUTE 40 HT — 42 HT — 43 HT — 43Flybridge — 47 HT — 50 Flybridge — 52 — 56 — 64 — 70

ROYALE  **MARINE**

Эксклюзивный дистрибьютор на территории РФ и СНГ

125212, г. Москва, ROYAL YACHT CLUB,
Ленинградское шоссе, дом 39, стр. 7
Тел: +7 495 796-34-96, +7 495 795-00-05
Факс: +7 495 795-00-05
E-mail: sales@royalemarine.ru
www.absoluteyachts.ru

AQUATECHNICA

AZIMUT 39



Год	2008
Длина	12.06 м
Ширина	4.02 м
Осадка	1.15 м
Двигатели	2 x Cummins QSB 5,9 355 л.с.
Кол-во кают	2
Моточасы	500
Цена	390 000 €
Местонахождение	Москва

AZIMUT 62



Год	2008
Длина	19.86 м
Ширина	5.02 м
Осадка	1.51 м
Двигатели	2x1015 л.с. (746 кВт) CAT C18
Количество кают	3 + каюта экипажа
Моточасы	350
Цена	1 550 000 €
Местонахождение	Москва

AZIMUT 58



Год	2009
Длина	17.26 м
Ширина	5.02 м
Осадка	1.3 м
Двигатель	2 x MAN R6 588 кВт, 800 л.с.
Кол-во кают	3 + экипаж
Моточасы	250
Цена	1 550 000 €
Местонахождение	Москва

MONTEREY 355SY



Год выпуска	2008
Длина	10,50 м
Ширина	3,40 м
Осадка	1,05 м
Кол-во кают:	2 + салон
Двигатель	2xVolvo - Penta D4 DP 260 л.с.
Моточасы	10
Цена	290 000 \$
Местонахождение	Москва

AZIMUT 43



Год	2008
Длина	12.90 м
Ширина	4.22 м
Осадка	1.15 м
Двигатели	2 x Cummins QSB 5,9 425 л.с.
Количество кают	2
Моточасы	170
Цена	520 000 €
Местонахождение	Москва

AZIMUT 62S



Год	2008
Длина	19.06 м
Ширина	4.90 м
Осадка	1.53 м
Двигатели	2x1015 л.с. (746 кВт) CAT C18
Количество кают	2 + каюта экипажа
Моточасы	500
Цена	1 550 000 €
Местонахождение	Россия, Москва

AZIMUT 39



Год	2007
Длина	12.06 м
Ширина	4.02 м
Осадка	1.15 м
Двигатели	2 x Cummins QSB 5,9 355 л.с.
Кол-во кают	2
Моточасы	70
Цена	330 000 €
Местонахождение	Москва

AZIMUT 50



Год выпуска	2006
Длина	15,54 м
Ширина	4,72 м
Осадка	1,21 м
Кол-во кают:	каюты 2 + экипаж
Двигатель	2x669 л.с. (492 кВт) CAT C12
Моточасы	1 400
Цена	650 000 €
Местонахождение	Москва

AZIMUT 98



Год выпуска	2007 г.в.,
Длина:	30,75 м
Ширина:	7,15 м
Осадка:	2,01 м
Двигатели:	2x2000 л.с. (1470 кВт) MTU V16 2000 M 91
Количество кают	4 + экипаж
Местонахождение	Италия
Моточасы	500
Цена	3 500 000 €

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

Другое _____

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

+7 (495) 777-42-88 | www.logex.ru



Логистика крупных грузов

Характеристики лодки: Стальная моторная яхта 2008 г. постройки, эксплуатация с 2009 г.

Верфь: Van Der Heijden (HL)

Модель: Dynamic Deluxe 1700

Габариты: длина 17,7 м; ширина 5,3 м; осадка 1,45 м.

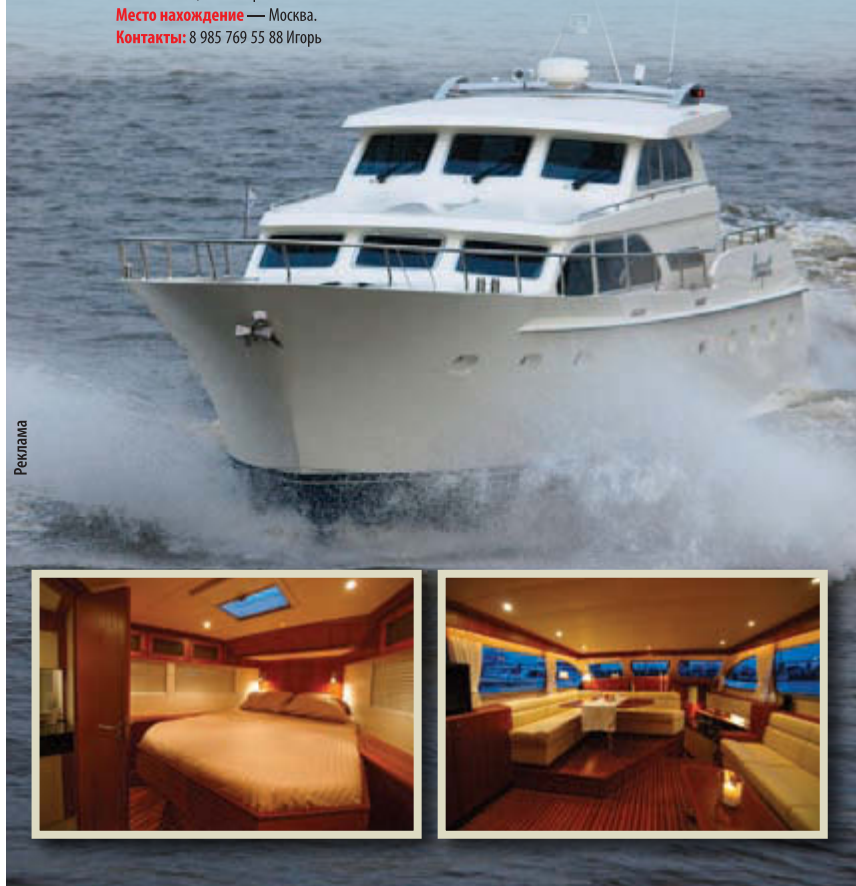
Двигатель: IVECO 2 X375 л. с., нгпу, кгпу, топливный бак 3300 л, бак чистой воды 1000 л.

Комплектация: дг 11 кВт, стабилизаторы качки, гидравлический трап, опреснитель, рация речная, рация морская, сту, тепловизор, эхолот, навигатор, климат-контроль, котёл отопления, спутниковое TV, dvd, посудомойка, морозилка, стиралка с сушкой, два холодильника, вытяжка, микроволновка, гриль.

Стоимость 1,0 млн евро.

Место нахождения — Москва.

Контакты: 8 985 769 55 88 Игорь



Реклама

Информационно-справочный портал

seaExpo.ru

РАЗМЕЩЕНИЕ
В КАТАЛОГЕ
БЕСПЛАТНО

Мы помогаем:

ПРОИЗВОДИТЕЛЮ И ДИЛЕРУ **НАЙТИ** НОВЫХ КЛИЕНТОВ И ПАРТНЕРОВ
КЛИЕНТУ **НАЙТИ** ЛУЧШИЕ ЦЕНЫ И УСЛОВИЯ

Уже в каталоге – 25 000 наименований яхт, катеров, лодок, двигателей, оборудования...
3 500 производителей со всего мира

ДОСТУПНЫЕ СЕРВИСЫ:

новости, пресс-релизы, статьи, объявления, баннеры, запросы потенциальных клиентов, систематизированный каталог товаров и компаний, тест-драйвы от авторитетных журналов, видео, форум.

Реклама

Лодки и Яхты по невероятным ценам!
Цены от 50 000 \$

INTERNATIONAL
MARINE COMPANY

Для тех, кто предпочитает именитым брендам
выгодное соотношение цены и качества...
Для тех, кто знает толк в кораблях!



Egypt, Cairo, Nasr City, Mustafa Elnahas st., 69

Tel. +2 016 5170999, +2 010 5142004, Fax: +2 0222711303
E-mail: Ko.tn.7@hotmail.com intermarineco@hotmail.com

Реклама

Since 1959



TM

МОТОРНАЯ ЯХТА 130 HORIZON "AFTER YOU" (2009)

6 кают +
команда



Предлагаем вниманию самых взыскательных покупателей

"After You" уникальна во всех смыслах, поскольку сочетает изысканный дизайн, высочайшее качество постройки и оформления интерьеров с самыми передовыми технологиями, доступными на одной из ведущих мировых верфей. Мы хотим отметить аристократичный и элегантный внешний вид судна, превосходную отделку всех его элементов, необыкновенно просторные каюты. Все жилые помещения — мастер-каюта, внушительных размеров VIP и четыре гостевые каюты — наиболее выгодным образом расположены в корпусе судна и по площади соответствуют аналогам на яхтах значительно большей длины. Многочисленные зоны отдыха на трех палубах предоставляют исключительные возможности для организации развлекательных мероприятий и позволяют использовать яхту в качестве идеального чартерного судна.



Mack Carroll 8~10+1-954-648-8989 | Chris Carroll 8~10+1-954-303-5604 | Trevor Carroll 8~10+1-954-647-5217

www.AtlanticYachtandShip.com | info@AtlanticYachtandShip.com



Чудовище из бездны

ДАГ ПАЙК: Когда бак уже почти поровнялся с водой, я увидел, как из пучины прямо к носу лодки поднимается огромная черная масса

Западное побережье Шотландии пользуется у яхтсменов огромной популярностью, но абы на какой лодке там не походишь, да и за погодой нужно постоянно следить. Направляясь туда на арендованном

стальном водоизмещающем суденышке с одним основным двигателем, мы полагаali, что подготовились к путешествию вполне серьезно. Пусть кроме нас с женой на борту никого и не было, мы не сомневались, что справимся практически с любой ситуацией.

В этих местах почти негде стать на буй, поэтому основной альтернативой остаются якорные стоянки. Наше судно было оборудовано внушительным якорем-плугом, и мы не ожидали никаких проблем со стоянкой, к тому же на всякий случай на палубе был ручной кабестан. Нам оставалось всего лишь найти к вечеру закрытое от ветра и волн местечко, бросить якорь и безмятежно погрузиться в сон.

Таковы были расчеты, и даже после того, как метеосводка оповестила о приближающемся девятибалльном ветре, мы все еще надеялись провести тихую ночь в бухте поселка Кайл оф Лохалш. Став на якорь недалеко от берега, мы немного прикрылись от шквальных порывов ветра, срывававшихся с окрестных сопков. Волны били в борт, словно огромный невидимый молот. Через несколько минут после начала шторма нас уже вовсю раскручивало вокруг якорной цепи, и стало понятно, что нам не видать здесь спокойной ночевки.

Пока день еще не закончился, мы решили сняться с якоря и перебраться к запасному месту стоянки напротив поселка, где стихия, казалось, еще не успела разыграться. Море там казалось относительно спокойным, да и порывов ветра не наблюдалось. Изучив лоцию, мы снова бросили якорь. Вскоре из камбуза разносился аромат готовящегося ужина, а на столе появилась бутылка белого вина. Шторм проходил стороной, постепенно



Кайл оф Лохалш в хорошую погоду

СПРАВКА МВУ

За плечами Дага Пайка уже без малого 65 лет яхтенного опыта. За это время он успел поработать в службе спасения и на тендерах Главного управления маяков, принимал участие в водно-моторных гонках и парусных регатах, а также установил несколько рекордов в яхтенных переходах на большие дистанции. Из-под пера Дага вышло 36 книг, и он является постоянным автором многих яхтенных журналов по всему миру.

сгушались сумерки, а сытная трапеза располагала к умиротворенному сну.

Пора последний разок выйти на палубу, осмотреть лодку и, убедившись, что все в порядке, отправиться в каюту. Как бы не так! Не нужно много времени, чтобы понять, что якорь не смог надежно закрепиться, и теперь волочится по дну. Невелика беда, ведь ветер гнал судно практически параллельно берегу. Я решил поднять якорь и перейти на новое место с более пригодным для стоянки дном. Однако неприятности только начинались.

Я принялся так быстро, как мог, выбирать якорную цепь, однако чем живее я это делал, тем больше нос судна погружался в воду. Сначала я решил, что «плуг» зацепился за камни, но лодка продолжала дрейфовать с достаточно высокой скоростью. Ситуация внештатная: идти на моторах с висящим якорем было невозможно, и попытка поднять его с помощью буя тоже не увенчалась успехом. Я чувствовал, что из-за абсолютной беспомощности у меня вот-вот начнется паника, чего категорически нельзя было допустить. Я почти уже не верил, что справлюсь с цепью, и решил в последний раз попытать счастья. Выбирая цепь сантиметр за сантиметром, я с ужасом наблюдал, как нос погружается в воду глубже и глубже.

Когда бак уже почти поровнялся с водой, я пристальнее пригляделся и увидел, как из пучины прямо к носу лодки поднимается огромная черная масса. Как оказалось, это был вовсе не глубоководный доисторический монстр, подобие знаменитой Несси, а гигантского размера и чудовищного веса клубок водорослей с камнями, которые насобирал якорь.

На часах — четыре утра, и мы были измождены шестью часами борьбы с неизвестностью. Я приспустил якорь обратно, чтобы винт снова погрузился в воду, и отвел судно подальше от берега. В центре бухты еще сильно задувало, и мы не только лишились убежища, но и сильно рисковали набрать воды с таким грузом за бортом. Внезапно судно качнуло, и корма с шумом осела в воду — якорь освободился от своей ноши самостоятельно, и я наконец смог его поднять.

Мы вернулись в Лохалш и обнаружили на пристани свободное место с табличкой «Только для аварийных судов». Переглянувшись, мы решили, что именно оно лучше всего соответствует ситуации, и наскоро пришвартовались, отложив все работы по приведению лодки в порядок на следующее утро. Признаюсь, я еще никогда так не радовался ночевке в гавани. **МВУ**



По состоянию тика на палубе можно понять, кто занимается обслуживанием яхты

Внимание к каждой детали – основа философии яхт-менеджмента Jonacor Marine. Профессиональные услуги яхт-менеджмента не только помогают поддерживать яхту в идеальном состоянии, но и существенно экономят время и деньги ее владельца. Экспертный подход, высокие стандарты качества, широкая сеть поставщиков по всему миру позволяют нам на самом высоком уровне решать любую задачу – от подбора команды до технического обслуживания и планирования путешествий. Яхт-менеджмент также подразумевает критическую оценку расходов на содержание яхты с целью их снижения. Как правило, нам удается уменьшить эти затраты для владельца на 15-45% в зависимости от текущего состояния судна.

Jonacor
marine

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



Новый Audi RS 5. Городской болид



8-цилиндровый
V-образный
двигатель



4.2 FSI®

технология
непосредственного
впрыска топлива**



полный привод
quattro®*



450

мощность 450 л.с.



S tronic

роботизированная
коробка передач



керамические
тормоза



RS 5



реклама

* Audi RS 5 представляет новое поколение полного привода quattro® со спортивным задним межколесным дифференциалом

** Благодаря передовым технологиям инновационный двигатель 4.2 V8 FSI® развивает частоту вращения до 8500 оборотов в минуту.

www.audi.ru

Горячая линия Audi: +7 495 775 8888, 8 800 200 2333

Audi
Vorsprung durch Technik

