

МОТОРВОАТ & YACHTING

ТЕМА НОМЕРА ОСЕННИЕ ВЫСТАВКИ 2010

10 лучших мегаяхт

Самые громкие премьеры боат-шоу в Монако

ШКОЛА ВЫЖИВАНИЯ

ВСТРЕЧА С СУДЬБОЙ

Штормы и последствия в теории и на практике

ТЕСТ-ДРАЙВЫ

AZIMUT 72S

SEALINE F42

PRINCESS 72MY

ОБЗОРЫ

Все новинки Канн, Саутгемптона, Генуи

МАРШРУТЫ И КРУИЗЫ

НА ЯХТЕ В АНТАРКТИДУ

Гид по самым южным гаваням планеты

ЮГОСЛАВСКИЙ БАЗАР

Путешествуем вдоль

Адриатического побережья Хорватии



международный
финансовый
клуб

Преодоление как принцип

Реклама. ОАО «Акционерный коммерческий банк «Международный финансовый клуб». Лицензия ЦБ РФ № 2618 от 2.03.2009

Головной офис: 109240 Москва, ул. Гончарная, д. 15, стр. 1
Телефон: (495) 748-80-00, 915-44-11
www.mfk-bank.ru

КЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Унылая пора, очей очарованье, прошла для нас в путешествиях по яхтенным выставкам и проведении тест-драйвов. И если об «успехах» отечественных боат-шоу мы уже неоднократно говорили — воз и ныне там, — то осенние экспозиции в Европе завершились, по нашему мнению, на оптимистичной ноте. Тренд сезона — англичане атакуют! Верфи туманного Альбиона выстрелили целой очередью горячих новинок: два корпуса от Sunseeker, один Fairline, три Princess (будем честными — их 42-я модель претерпела столь значительные изменения, что мы сочли яхту новой) и модель Sealine F42, тест которой вы найдете в этом номере. Западный мир уже почти оправился от кризиса, да им и не привыкать. Богатые не стали меньше тратить, а бедные, точнее средний класс, вполне приспособились к новым условиям и продолжают делать вид, что живут в свое удовольствие. Как итог, держится стабильный интерес к лодкам разных размеров и ценовых категорий. Выставочные понтонны практически все были заполнены, суммарные километры бортов если и не превышали докризисный уровень, то однозначно превосходили результаты прошлого года. Жаль, что немного «просела» Генуя — даже по официальным сведениям, в Италию привезли на 100 лодок меньше, чем в 2009-м. Пустующих швартовочных мест оказалось неожиданно много. Впрочем, уже хорошо, что нет прошлогодней паники, а значит, ситуация постепенно стабилизируется, чему рады и производители, и покупатели, и мы — пишущие о яхтах журналисты.



Западный мир уже почти оправился от кризиса, да им и не привыкать

Главный редактор
Глеб Тарабутин

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ

Даже по Патагонии и Антарктике можно путешествовать на яхте. **Стр. 130**

Земли крайнего юга

Больше, краше, дороже!

За 20 лет шоу в Монако стало главной экспозицией суперяхт в Европе. **Стр. 48**

Этот Azimut 72S управляется при помощи джойстиков. Все о новинке на **Стр. 64**

Власть над СТИХИЕЙ

Штормовое предупреждение

Все о штормах: физика явления и правила безопасности. Читайте на **Стр. 84**



МОРЕ — БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ЗЕМЛИ*

**Океан занимает 71% поверхности земного шара.
Откройте новый мир вместе с Edmiston.*

РОССИЯ: 8 800 777 02 07

www.edmistoncompany.ru

БРОКЕРАЖ ЧАРТЕР МЕНЕДЖМЕНТ СТРОИТЕЛЬСТВО



EDMISTON

СОДЕРЖАНИЕ

Ноябрь — декабрь 2010

НОВОСТИ

14 СОБЫТИЯ

Подводим итоги главных европейских и отечественных боат-шоу этой осени

28 ИНТЕРВЬЮ МВУ

Президент верфи Marquis о коммерческих успехах американского бренда в Европе

30 СОСТАПЕЛЯ

Премьеры главных европейских выставок: Princess V52, Atlantis 48, Cessa C54, Fairline Squadron 42, Azimut 64, Mochi Dolphin 74 Cruiser, Ferretti 500, Ferretti 620, Azimut Magellano 50, Absolute 43 Fly, Absolute 50 Fly, Jeanneau Prestige 400, Princess 42, Princess 64, Sunseeker 63 Manhattan

38 НОВЫЕ СУПЕРЯХТЫ

Princess 32M, Benetti Delphino 93, Majesty 125, Pershing 92, Sunseeker 40M Yacht

48 TOP 10 МОНАКО

Наиболее интересные корпуса, представленные на выставке суперяхт в Порту Геркулес: *Exuma, Solemates, RoMa, Marie, Lady Christine, Bel Abri, Sycara V, Bacarella, Lammouche, Mary-Jean II*

МЕХАНИКА

38 КОРПУС ASV

Разбираемся, как работает корпус с системой аэроагрузки

39 МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ

Хайпалон: материал для изготовления корпусов RIBов.

40 EVINRUDE ICON

Системы электронной синхронизации подвесных моторов

41 КИТАЙСКИЕ МОТОРЫ

Представляем недорогие китайские подвесные двигатели Hidea

НАВИГАЦИЯ

42 GPS-КОМПАС

eLGPS 1110 распознает сигналы Loran и GPS

43 НАРУШИТЕЛИ РЕЖИМА

Почему важно соблюдать МППСС

56 Тестируем Sealine F42



38 Новинки яхтенного оборудования



64 Выходим в море на Azimut 725



Новый Volkswagen Touareg Настоящее будущее

Инновации, комфорт, богатое оснащение.
Теперь с бензиновым двигателем FSI, 249 л. с.
От 1 900 000 руб.



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



Специальное кредитное предложение* на Volkswagen Touareg

* При поддержке Сбербанка России ОАО. Генеральная лицензия Банка России № 1481 от 03.10.2002, Москва, ул. Вавилова, 19, тел. 8-800-555-5550 (звонки по России – бесплатно). www.sberbank.ru

Дополнительная информация — по телефону информационной линии Volkswagen
8-800-333-4441 и на сайте www.volkswagen.ru

ПОСТОЯННЫЕ РУБРИКИ

24 МОРСКОЙ ЯЗЫК

Кому доверить свою яхту на время зимней стоянки в средиземноморской гавани?

26 НОВОСТИ ГИМС

На судне с иностранным флагом по внутренним водам России: основные проблемы и различия в навигационных знаках

27 АНГЛИЙСКИЙ ПОДХОД

Дэвид Марш о ценах на дополнительное оборудование

100 ОТКРОВЕНИЯ ШКИПЕРА

Суперяхта или плавучий гараж? Зачем владельцы берут с собой гоночные автомобили?

118 КАМБУЗ МВУ

Учимся готовить морепродукты на борту собственной яхты



162 ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ

Чем могут закончиться водные забавы молодых южных китов

НАЧИНАЮЩИМ

120 ГИД ПО ЯХТ-КЛУБАМ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Путеводитель по яхтенным стоянкам Северной столицы

141 ШКОЛА МВУ

Экзамен на звание яхтенного капитана: как правильно провести инструктаж по технике безопасности на судне



72 Тест-драйв Princess 72 MY

130 Путешествуем по гаваням Патагонии и Антарктиды



80 Пробуем Nord Star Patrol 37





Страхование яхт и катеров

Департамент корпоративного бизнеса
Управление страхования судов и ответственности судовладельцев
Отдел страхования речных судов и яхт
127994, Россия, г. Москва, ул. Лесная, 41
Тел.: (495) 641 41 24
Факс: (495) 234 36 03
E-mail.: yachts@ingos.ru



ОАО «Ингосстрах» - Лицензия Росстрахнадзора С. №02877
* в соответствии с условиями договора

ЕДИНЫЙ ТЕЛЕФОН
(495) 956 55 55

www.ingos.ru

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*

НАВЫКИ И ЗНАНИЯ

137 ЧТО ДЕЛАТЬ, КЭП?

Разбираемся, как правильно пересекать систему разделения движения судов

138 ЗАРАБАТЫВАЕМ НА ЯХТЕ

Выгоден ли чартерный бизнес и как подготовить лодку для приема гостей в соответствии с требованиями стандартов

146 НАВИГАЦИЯ ПО GPS

История появления, особенности работы и будущее Global Positioning System

150 ПРОВЕРЕНО MBV

Морская док-станция для плееров iPod; переносная мойка высокого давления; хит-парад яхтенной обуви

152 НАШИ ЯХТЫ

Как рассчитать наиболее комфортный курс движения при сильной океанической зыби и не страдать от приступов морской болезни



84 Законы стихии: как формируются штормы

LIFESTYLE

102 ВИСКИ

Три сорта виски Grant's как атрибуты яхтенной жизни

106 АВТО

Представляем AUDI A7 — новое пятидверное купе из Ингольштадта

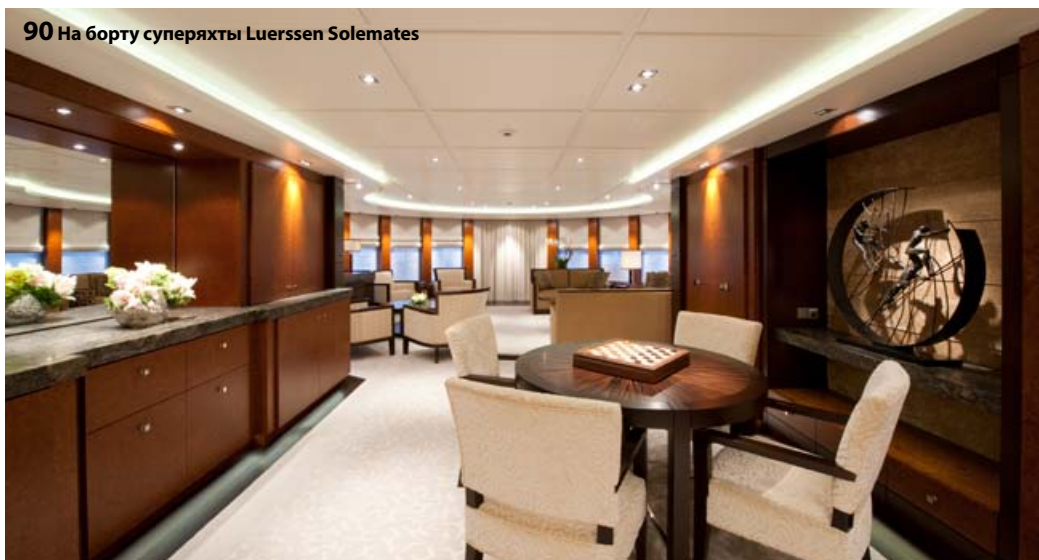
110 ЧАСЫ

Эксклюзивный часовой бренд Panerai и яхтенная регата Panerai Classic Yacht Challenge

114 ОДЕЖДА

Как отличить настоящую яхтенную одежду от красивых и дорогих, но абсолютно бесполезных в путешествии нарядов

90 На борту суперяхты Luerssen Solemates



154 СПРАВОЧНИК ПОКУПАТЕЛЯ



ВТОРЫЕ РУКИ:

WINDY 34/35 KHAM SIN

Популярная спортивная яхта от норвежской верфи производится без малого десять лет и любима яхтсменами за исключительно мореходный корпус

124 Дубровник, Сплит и другие курорты Хорватии



ГАРМОНИЯ СТИХИЙ

DOMINION

УНИКАЛЬНЫЙ ЖИЛОЙ КВАРТАЛ М. УНИВЕРСИТЕТ

• жилой квартал «DOMINION» - новое качество и образ жизни • академический центр столицы • классическая архитектура в стиле зданий МГУ • 4 жилых корпуса переменной этажности – от 8 до 21 этажей • от 2-х до 4-х квартир на этаже • двухсветные пентхаусы с эксплуатируемой кровлей • 2 машиноместа в подземном паркинге на одну квартиру • охраняемая территория – 8 га • развитая внутренняя инфраструктура: room-service, wellness-центр, детский развивающий центр, прогулочная зона, детские игровые комплексы, спортивные площадки, роллердром, кафе, площадка для выгула собак • комплексное благоустройство и ландшафтное озеленение •

Сроки сдачи:

2-й корпус – сдан, 1-й корпус – I квартал 2011 г.*

***Беспрецедентная акция!** В случае задержки срока сдачи объекта покупатель вправе потребовать возврат 10% от стоимости квартиры. Подробности на сайте www.magistrat.ru



232-08-08

www.kvartal-dominion.ru

С проектной декларацией можно ознакомиться на сайте www.magistrat.ru



МВУ Россия

Motor Boat & Yachting Русское издание
Учредитель и издатель ООО «Мотор Боат Медиа»
Офис в Санкт-Петербурге
197022, Песочная наб., 18А
Тел./факс +7 (812) 244-24-07
Офис в Москве
Royal Yacht Club, 125212, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7
Тел./факс +7 (495) 225-62-03
E-mail: info@mby.ru

Веб-сайт www.mby.ru

Редакция

Генеральный 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: anton.cherkasov@mby.ru
Редактор Ольга Селезнева
e-mail: olga.selezneva@mby.ru
Корректур Надежда Баталова
Технический перевод GS Translation
Менеджер по дистрибуции Дмитрий Макаров

Над номером работали

Тимур Бараев, Игорь Сирин, Василий Киселев, Мария Попова,
Алексей Зимин, Полина Козловская

Отдел рекламы

Директор по рекламе Андрей Аханьков
Тел.: +7 (495) 729-97-40, e-mail: akhankov@mby.ru
Менеджер по рекламе Евгений Кольяпин
e-mail: ek@mby.ru

МВУ UK

Motor Boat & Yachting, IPC Media, Blue Fin Building,
110 Southwark Street, London SE1 0SU
ISSN: 770027 178204
Tel: +44 (0)20 3148 4651
Fax: +44 (0)20 3148 8127
E-mail: mby@ipcmedia.com

Website www.mby.com

Editorial

Editor Hugo Andrae
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

Publishing Team

Publishing Director Simon Owen
Publisher Steve Kendall
Head of Marketing Richard Shead

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

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*



HISTORY ALWAYS LEAVES A TRACE.*

RADIOMIR REGATTA ONE/EIGHTH SECOND

Автоматический механизм калибр Panerai OPXXI. Хронограф со сплит-функцией с двумя счетчиками, измерение 1/8 доли секунды, расчет скорости лодки (в узлах), основанный на морских милях. Корпус диаметром 47мм из матового титана. Историческая застежка из титана.





Тридцать три оборота

В Каннах прошла 33-я ежегодная яхтенная выставка Cannes Boat Show



Шоу проходит около Дворца Фестивалей

Каннскую яхтенную выставку — главное профильное событие Старого Света, ждут многие: производители готовят к началу сентября новые модели, потенциальные покупатели, профессионалы рынка и яхтсмены-любители предвкушают погружение в увлекательный мир моторных яхт. И тех и других в нынешнем году пыталась напугать погода: ночью накануне открытия выставки над городом разразилась сильнейшая гроза, ливень основательно прополоскал все стенды и лодки. Перепрыгивая через лужи и ступая босыми ногами по вымокшим коврикам с логотипами производителей яхт, посетители заполнили огромную выставочную площадку в первые же часы. Во все последующие дни мы не видели пустующих стендов или скучающих участников. Согласитесь, это является показателем: несмотря на

экономические неурядицы, верфи продолжают строить яхты, а люди хотят их покупать. Можно утверждать, что тридцать третье боат-шоу в Каннах прошло под девизом «Кризис позади! Да здравствует кризис!».

Два прошедших года заставили многие верфи пересмотреть стратегии своего развития. Одни сосредоточили силы на разработке новых концептуальных моделей, которым предстоит значительно изменить традиционное представление о возможностях и облике яхт. Другие посчитали, что европейский рынок ничем хорошим порадовать не сможет, и активно двинулись в Азию и Южную Америку. Причем дело не ограничилось исходом торговых представителей — компании переносят производственные мощности в развивающиеся страны. Ну а те, кому бюджет не позволяет



Во время выставки «местные» яхты стоят на рейде

Несмотря на экономические неурядицы, верфи продолжают строить яхты, а люди хотят их покупать

делать широкие шаги в сторону, продолжают строить качественные лодки и искать покупателей на территории Европы.

Разнообразие языков, на которых общались гости боат-шоу, впечатляет. Приятно обнаружить, что практически на всех стендах крупных компаний можно было встретить русскоговорящего представителя. Соотечественники, не владеющие английским или французским,

чувствовали себя комфортно и могли спокойно общаться на интересующие темы.

На наш взгляд, выставка удалась во всех отношениях. Невзирая на определенные сложности, яхтенная индустрия продолжает динамично развиваться, и хочется думать, что однажды настанет день, когда вся Европа соберется на боат-шоу подобного масштаба в Москве или Петербурге.



РОСКОШНЫЙ ДОМ У БОЛЬШОЙ ВОДЫ

ПЯТНИЦКОЕ Ш., БЕРЕГ ИСТРИНСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА

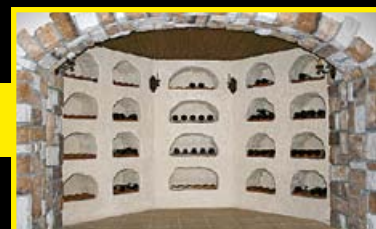
У каждого человека есть мечта, которая сначала кажется невыполнимой, но если следовать заветной цели, то она обязательно воплотится в реальность. 10 лет назад один человек воплотил в жизнь такую мечту – построил дом для себя и своей семьи. Проект обдумывался и планировался не один год, чтобы в итоге получился современный комфортабельный уютный дом для постоянного проживания. И конечно важнее всего было место. Дом должен быть непременно у воды, у большой воды. Даже сомнения не вызывало, что это место будет на берегу Истринского водохранилища, по праву считающегося самой экологически чистой зоной Подмосковья. Для строительства дома мечты был выбран большой участок, площадью 0,48 Га, с прямым выходом к воде.

Двухэтажный дом площадью 852 кв. м построен по самым современным технологиям. Заказчиком лично отбирались самые лучшие материалы, а также осуществлялся постоянный

контроль процесса строительства. В доме 5 просторных комнат, кухня-столовая, гостиная с камином, кабинет и винный погреб. Особенным преимуществом является наличие закрытого бассейна 16 м длиной, двух саун (финской и турецкой), комнаты отдыха, бильярдной, а также открытой террасы для отдыха на свежем воздухе. Также в доме предусмотрен флигель для постоянного проживания обслуживающего персонала и эллинг для хранения яхты.

Помимо большого дома на участке есть летняя кухня, оранжерея и пруд с осетрами. Дизайн участка выполнен в английском пейзажном стиле, что позволило органично вписать дом в естественный ландшафт береговой линии.

Тел.: 504-504-8
www.roskosh.su





10 дней в Мэйфлауэр Парк

Подводим итоги Southampton Boat Show 2010

Человек, впервые попавший на сентябрьскую выставку яхт в Саутгемптоне, особенно после предшествующего аналогичного события в Каннах, рискует испытать легкий шок. Где красные дорожки, толпы гостей в одежде от Gucci и реки шампанского? Где километры выставленных напоказ сверкающих бортов производства заветных итальянских брендов? Откуда здесь столько лодок, названия которых едва ли что-то скажут неискушенному яхтсмену?

Впрочем, неискушенный яхтсмен в Саутгемптоне — редкая птица. В большинстве своем посетители прекрасно понимают, зачем пришли. Southampton International Boat Show считается одной из самых «рабочих»

выставок Европы: минимум гламура — максимум продаж. Даже в кризисном 2009 году число выставленных яхт и катеров почти не уменьшилось, а по количеству дебютов английских и вообще «северных» лодок Саутгемптон традиционно превосходит и Канны, и Дюссельдорф.

С премьерами на этот раз вышли все основные игроки британского яхтенного рынка, впрочем, и скандинавы не остались в стороне.

Надо сказать, что в Саутгемптоне экспонируют лодки, которые нечасто встретишь на «южных» выставках. Англичане отлично знают, что такое отвратительная погода и сложные навигационные условия. Саутгемптон, например, стоит на берегу пролива Солент, дно которого усеяно островами

судов всех флагов, затонувших за последние пять столетий. Мели, камни, течения, приливы, ветра и злые волны — это едва ли пугает местных яхтсменов. Суровые условия требуют соответствующих лодок, поэтому изрядная часть выставленного в Саутгемптоне флота — настоящие «морские внедорожники»: траулеры и все, что

попадает под определение «экспедиционная яхта». Это брутальные внешне, надежные, пригодные для эксплуатации в холодную и штормовую погоду лодки. SIBS могло бы стать одним из самых полезных боат-шоу для

не слишком избалованных климатом российских судовладельцев. Увы, но «наши» здесь — не самые частые гости, хотя до засиженного соотечественниками Лондона рукой подать.

В Саутгемптоне «доминируют» англичане и скандинавы



Королевская яхтенная ассоциация — неперемный участник всех британских шоу



SIBS считается одной из самых «рабочих» выставок Европы: минимум гламура — максимум продаж

Бодрая осень

Со 2 по 5 сентября в яхт-клубе «Буревестник» традиционно прошло «Буревестник Boat Show»

«Жаркое лето увеличило продажи яхт и катеров на 25 процентов», — не уставали повторять на все лады в ходе сентябрьского боат-шоу в «Буревестнике». Заявление это предназначалось преимущественно неискушенным телевизионщикам, которые теперь жалуют BIBS вниманием, несмотря на явные различия между аудиторией телеканалов и кругом потенциальных покупателей. Последним, в отличие от первых, хорошо известно, что влияет на продажи. Зато телеканал РБК сделал бодрый сюжет, запутавшись в метрах и футах, в результате чего зритель так и остался в неведении, какие же лодки пользовались в России наибольшим спросом — 30-футовые или 30-метровые. Цифры, однако, не врут, хотя причиной всему, скорее, не жаркое лето, а общая усталость от кризиса. Унылые призывы к тому, что жить надо скромнее, надоели, поэтому продажи естественным образом поползли вверх, что добавило BIBS оптимизма.

Стержнем экспозиции по традиции стали бренды хозяина площадки — Burevestnik Group: Sunseeker, Fairline, Mastercraft, SeaRay, Chris-Craft... Общим счетом 13 всемирно известных марок — от тендеров до больших моторных яхт. Мировых премьер в России, как обычно, никто не устраивает, тем не менее новые лодки до нас все-таки доехали. Например, Squadron 65. На момент экспозиции в «Буревестнике» это была самая свежая модель британской верфи Fairline. Приятно, что катали на ней практически всех, а не только избранных. Определенная демократизация на BIBS действительно заметна: теперь попасть на выставку может любой желающий, зарегистрировавшись на сайте и распечатав электронный билет.

Компания «Адвентор Яхтс» показала в «Буревестнике» голландские яхты Eling, а российская «Еврояхтинг Рыбинская верфь» доставила на выставку multifunctional катер «Лидер» и компактную водоизмещающую яхту «Шексна». Новичок на российском рынке — московская компания Pioneer

наконец-то достроила одноименный скоростной 50-футовик на водометах, который должен стать нашим ответом «Першингу»: годом ранее демонстрировали только корпус, сейчас лодка полностью готова, а верфь ждет заказов.

Впрочем, несмотря на то, что «портфель» брендов на российском рынке у Burevestnik Group самый толстый и лодок на BIBS выставили немало, отсутствие многих крупных игроков было заметно, и это в очередной раз дает повод повздыхать о феодальной раздробленности, царящей на российском яхтенном рынке. Компенсировало их досадное отсутствие лишь обилие сопутствующих услуг: от перевозки и страхования судов до техобслуживания и кредитных программ. Ну и, конечно, не забыли про разнообразный «эксклюзив» — от автомобилей Aston Martin до фитнес-оборудования премиум-класса.



В программе традиционные гонки...



... и вечеринка для важных гостей

Унылые призывы к тому, что жить надо скромнее, всем надоели



На Водном стадионе собрались крупные отечественные дистрибьюторы

Шоу со столичной пропиской

МВУ побывал на сентябрьском боат-шоу в московском Royal Yacht Club

С 3 по 5 сентября в яхт-клубе Royal Yacht Club, расположенном в черте города, прошло Moscow Yacht Show. Здесь собрались такие крупные дистрибьюторы, как «Ультрамарин», Nordmarine, Premium Yachts, Prestige Yachts, Alpha Yachts, а также российские представительства Burgess — одной из известнейших компаний по чартеру мегаяхт, и верфи Sanlorenzo. Всего экспонировалось около 40 яхт — Azimut, Princess, Ferretti, Pershing, Riviera, Doral, Linssen, некоторые были доступны для тест-драйва. Из серьезных событий можно отметить первый показ в Москве флагмана британской верфи — Princess 95MY. Да и в целом экспозиция Nordmarine, представляющей Princess Yachts в России, получилась

Было показано около 40 яхт, в том числе Azimut и Princess длиной более 90 футов

интересной — семь флайбриджных и спортивных яхт в диапазоне от 50 до 95 футов. Впечатляюще выступила на домашней площадке и компания «Ультрамарин»: российский дилер Azimut-Benetti показал также семь моделей — от компактной Azimut 43 до внушительной 98 Leonardo. У Premium Yachts были пара Ferretti — 592 и 631, Pershing 46 и две британские лодки Sealine — флайбриджная F34 и спортивное купе SC38. Кроме того, состоялись парусные гонки в дисциплине «женский матч-рейсинг» и определились

спортсменки, которые представят нашу страну на Олимпийских играх в 2012 году в Лондоне. Впервые в России был организован пирс для «яхт с пробегом», а компания Royale Marine, эксклюзивный представитель Doral, Absolute и Astondoa, объявила о предоставлении услуги «трейд ин», позволяющей одновременно продать старый катер и купить новый.

Вечером 3 сентября в рамках Moscow Yacht Show прошел гала-прием, открыли его глава российского представительства группы Azimut-Benetti, директор Royal Yacht Club

Антон Долотин и специальный гость выставки, президент Azimut-Benetti Group Паоло Вителли. Кстати, Паоло Вителли здесь нередкий гость: Royal Yacht Club можно в полной мере назвать его детищем. На вечере уже в четвертый раз были вручены профессиональные награды YHT-stars, которыми по итогам сезона отмечают как лодки, так и особенно отличившихся участников рынка. Из приятных особенностей Moscow Yacht Show стоит отметить, территориальную доступность, совмещенную с возможностью увидеть лодки не в павильоне, а на воде, хорошо подобранный состав участников, отсутствие навязчивых баннеров и рекламы. Ну и красная дорожка — совсем как в Каннах.



Паоло Вителли и Антон Долотин на открытии гала-приема



Гость выставки Александр Ф. Скляр

Забудьте о кризисе

В порту Монако прошла юбилейная выставка Monaco Yacht Show 2010



В дни выставки найти свободное место у пирсов невозможно



Почему бы не пополнить набор водных игрушек мини-субмариной?



По общим оценкам, на Boat Show суммарно было 4,4 «погонных» километра яхт

Едва успев переварить канские впечатления, мы отправляемся в Монте-Карло. Выставка здесь проходит так же бодро, разве что дорожки на пирсах другого цвета, да 100-футовые лодки практически не вызывают интереса и справедливо считаются «мелочью».

Яхтенная индустрия не стоит на месте: на шоу экспонировалось много новинок. Более половины из почти сотни представленных яхт были спущены на воду за прошедший с прошлой выставки год, а это показатель весьма серьезный. Фаворитами среди моторных судов стали Susara V, Azteca, Lady Christine и Exuma. Последняя, кстати, получила почетное звание самой «зеленой» суперяхты 2010 года. В общекомандном зачете, как по количеству корпусов, так и по суммарным метрам, лидерство по-прежнему уверенно держат итальянцы.

В посетителях недостатка не наблюдалось: яблоку негде было упасть промеж огромных судовых надстроек в узеньких проходах между водой и стендами. Чем ближе к уик-энду, тем меньше оставалось шансов попасть на ту или иную лодку без предварительной договоренности — это вам не Канни или Генуя, где все доступно и открыто.

В Монако традиционно съезжается индустриальная дизайнерская элита:

бесчисленные ателье предлагали свои реалистичные и не очень проекты желающим построить что-то эксклюзивное и необычное. С производителями судового оборудования здесь не так хорошо, как, к примеру, в Дюссельдорфе, зато легко можно подыскать компанию, которая разработает или обновит интерьеры для вашей лодки.

Был свой уголок и у кандидатов в тендеры на суперяхты, где собрались вполне серьезные катера вроде RIB'ов Dariel и 50-футового мегатендера Maxi Dolphin. По акватории порта рассекал уже широко разрекламированный Super Tender от Windy. Если обычный тендер вас не устраивает, вам продемонстрируют и, скорее всего, продадут небольшой батискаф: на выбор представлены три полностью готовые к погружениям модели.

И никакого намека на кризис! Покупатели прицениваются, представители верфей с гордостью рассказывают о стоящих на стапелях корпусах: торги идут полным ходом. Кстати, если вы подумываете о чартере, то вам просто нельзя пропускать шоу в Монако. Ведущие чартерные компании вроде Edmiston и Burgess обновили каталоги судов, и Порт Геркулес — самое подходящее место для того, чтобы посмотреть на них своими глазами.

100-футовые яхты здесь не вызывают интереса и считаются «мелочью»



Круглая дата

Genova Boat Show 2010: повода для пессимизма нет

Со 2 по 10 октября в Генуе прошло юбилейное 50-е Genova Boat Show. Крупнейшая европейская яхтенная выставка на воде всегда производит впечатление не только количеством судов, но и представительностью: принять участие в ней считают своим долгом все крупнейшие мировые производители яхт. Впрочем, у итальянцев здесь явное преимущество (более 60%), и выступают они с размахом — почти

у всех полные модельные ряды и, конечно же, новинки: большинство бережет премьеры именно до «домашнего» Genova Boat Show.

Все докризисные годы генуэзская выставка росла бешеными темпами, поэтому марину постоянно расширяли, строили новые пирсы и павильоны — и все равно мест не хватало. Сейчас, видимо, настало время взять паузу: выставочных лодок на этот раз было около 2300 (против 2400 в 2009 году

и 2500 в 2008-м). Еще немного подпортили картину прошедшие как раз в дни выставки городские забастовки на транспорте и Greenpeace. Почему защитники природы решили устроить протест против сокращения заповедных зон для китов именно на яхтенной выставке — не очень понятно. Зато посетители шоу имели возможность наблюдать, как активистов, висящих вместе с транспарантом на здании главного павильона, снимали со стен при помощи пожарных, полиции и «Скорой помощи».

Каким получился 50-летний юбилей? Однозначно можно сказать, что случись он в докризисные времена, все

прошло бы с большим размахом. Впрочем, поводов для пессимизма тоже нет: Genova Boat Show представляется нам крепко стоящим на ногах предприятием, которое не свернет никакой, даже самый серьезный экономический кризис. Все слишком привыкли к тому, что Генуя была, есть и будет. Доказательством служит вручение особых премий «ветеранам» выставки — компаниям, все 50 (!) лет ежегодно принимавшим участие в этом событии, и журналистам, освещавшим Genova Boat Show с начала 1960-х (да-да, они еще живы). Ну и конечно, главный показатель — премьеры, а их было, как обычно, много.

Genova Boat Show — колосс, который не свернет никакой, даже самый серьезный экономический кризис



Эксклюзивный Пегас

Часы Vacheron Constantin с уникальным циферблатом

Стремление достигшего определенного веса в обществе человека быть единственным и неповторимым, выделиться среди себе подобных, как и желание обладать уникальной в своем роде изысканной вещью, вполне естественно и объяснимо. Элитные часовые бренды прекрасно знают об этой тенденции и поэтому все чаще выпускают эксклюзивные уникальные модели. Перед вами одна из таких моделей — Pegasus из знаменитой коллекции Metiers d'Art, выполненная Atelier Cabinotier Vacheron Constantin. Обратите внимание на оригинальную бесстрелочную индикацию — часы, минуты, день недели и дата показываются на вращающихся дисках в четырех апертурах, которые расположены на периферии циферблата. В центр циферблата помещено изобилующее мелкими

детальными изображениями мифологического крылатого коня Пегаса, фигурка которого выточена вручную из 18-каратного белого золота и инкрустирована бриллиантами общим весом около 0,144 карата. Циферблат декорирован перегородчатой эмалью. Корпус диаметром 42,6 мм также инкрустирован 220 бриллиантами огранки багет (вес 12,21 карата). Внутри часов работает хорошо зарекомендовавший себя и отмеченный Женевским клеймом автоматический механизм 2460 G4 с частотой 28 800 пк/ч и ротором из 22-каратного золота.



Уникальный дом по уникальной цене

Выгодное предложение в сфере элитной недвижимости

В связи с приближающимся завершением строительства элитного жилого комплекса «Четыре Солнца» в Замоскворечье компания «Легион Девелопмент» объявляет о начале акции «Уникальный дом по уникальной цене». В рамках данной акции покупателям будут предложены специальные условия приобретения ограниченного числа оставшихся квартир.

«Благодаря удачной концепции и адекватной ценовой политике "Четыре Солнца" всегда демонстрировали уверенные темпы продаж, и к концу строительства у нас осталось небольшое количество квартир, преимущественно на верхних этажах, — комментирует ситуацию директор по продажам элитного жилого комплекса "Четыре Солнца" Алексей Лухтан. — С учетом этого было принято решение о начале специальной акции, которая позволит компании в ближайшее время завершить реализацию и сосредоточиться на следующих проектах. Также мы видим в этом неоспоримое преимущество и для



Дом на Большой Татарской, 13

будущих жильцов комплекса — в нашем доме не возникнет ситуации, когда из-за длительного периода первичных продаж причиняющие дискомфорт шумные ремонты в соседних квартирах растягиваются на многие годы».

Элитный жилой комплекс «Четыре Солнца» расположен в престижном районе Москвы Замоскворечье,

на Большой Татарской улице, 13. На территории более 2,5 га построены четыре корпуса, объединенные в архитектурный ансамбль неоклассического стиля. «Четыре Солнца» — это 214 элитных квартир и пентхаусов площадью от 60 до 300 кв. м. Завершение строительства и сдача комплекса планируются на октябрь 2010 года.

ПОЛНЫЙ БАК



ЗАВЕРШИЛСЯ ЕЩЕ ОДИН ЭТАП

самого большого в мире эксперимента по использованию энергии волн. В конце лета на морское дно недалеко от Корнуолла опустили 12-тонный «штепсель», который будет связывать генераторы энергии с наземной сетью через кабель длиной 25 км. Сами генераторы будут установлены через год, когда закончится первый тестовый период «штепселя». Общая стоимость проекта Wave Hub оценивается в £42 млн.



ПУСТОЙ БАК



ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЕТЕРБУРГА,

похоже, всерьез принялось за наведение порядка на воде. В начале октября было подписано постановление о правилах хранения задержанных маломерных судов, и теперь в городе появятся самые настоящие штрафстоянки с пропускными пунктами и средствами для подъема и спуска катеров. Расходы на строительство стоянок и содержание задержанных судов в течение первых суток возьмет на себя городская казна.



ПРОИЗВОДИТЕЛИ ДВИГАТЕЛЕЙ

в США выступают против повышения содержания этанола в топливе. Почти все сорта бензина на территории страны уже содержат 10% этилового спирта, и власти намереваются увеличить эту цифру в полтора раза. Однако применение такого топлива может привести к разрушению пластиковых топливных баков, засорению топливопроводов, повреждению поршней и клапанов. Как правило, гарантия производителей не распространяется на подобные случаи. Volvo Penta и Mercury Marine уже начали исследование по влиянию содержания 15% этанола в топливе на яхтенные двигатели.





Соперничество британских верфей в сегменте 40-футовых яхт обостряется

Битва в 42-м размере

Этой осенью на рынке соперничают сразу три 42-футовые яхты

Можно долго перечислять количество посетителей и участников боат-шоу в Саутгемптоне, но многих людей инетересовали лишь несколько понтонов, у которых с утра до вечера кипела жизнь.

Несомненно, у трех главных британских верфей, которые одновременно представили новинки в классе 40-футовых флайбриджных яхт, есть свои «фанклубы». Но что же делать людям, которые впервые собираются отдать свой «голос» (и содержимое кошелька) какому-то производителю? А борьба разгорается именно за этих потенциальных покупателей!

Для исполнительных директоров Sealine, Princess и Fairline представление новинок и битва за самых «горячих» выставочных клиентов вполне могла превратиться в личное противостояние. «Чтобы подтвердить успех Squadron 42, могу сказать, что на выставке мы приняли более 20 заказов, каждый из которых подкреплен первоначальным

взносом», — говорит босс Fairline Дерек Картер. «Sealine F42 — лучшая с точки зрения продаж лодка компании за всю историю. Спрос на нее превысил наши ожидания, все заложенные корпуса уже проданы, и мы мобилизуем производство», — заявляет новый исполнительный директор Sealine Крис О'Коннор. «Покупатели постоянно оставляют

хорошие отзывы о новой яхте, и мы надеемся, что этот интерес оправдает наши ожидания по продажам», — делится с MBV исполнительный директор Princess Крис Гейтс.

Англичане в некотором роде задали новый темп «гонки вооружений» в этом размерном классе, и многим, в первую очередь средиземноморским верфям, придется серьезно пересмотреть свой арсенал, чтобы не потерять клиентов. Все три новые яхты имеют свои плюсы и минусы, которые потенциальным покупателям предстоит детально изучить, если, конечно, они хотят получить удовольствие от дорогостоящей покупки.

МНЕНИЕ: Не так часто удается наблюдать столь сильное соперничество в одном классе между тремя солидными верфями. Но конкуренция стимулирует развитие индустрии, а это просто замечательно **Хьюго Андреа**



КТО ЛУЧШЕ? ГОВОРЯТ ЧИТАТЕЛИ MBV

SEALINE F42

David J F42 намного лучше, чем Fairline Squadron 42, поскольку в нем больше места и инженеры сменили надоевший старый дизайн. Яхта имеет практичный и удобный салон.

aviator На мой взгляд, Sealine F42 определенно стал звездой выставки. Это случилось в первую очередь благодаря огромному количеству свободного места на борту.



FAIRLINE SQUADRON 42

FlowerPower У этой яхты очень высокое качество отделки и детализации.

ari Squadron 42 — лучшая яхта в классе. Princess 42 может похвастаться качеством, но дизайн уже кажется устаревшим. Sealine F42, несмотря на отличное освещение, просторный салон и каюты, создает ощущение дешевой лодки.



PRINCESS 42

timgriffin Победа остается за Princess. В Fairline, конечно, постарались навести красоту, но, так же как в Sealine, эти ребята любят угловатый дизайн.

mjf Парни хорошо поработали над флайбриджем, который теперь кажется более свободным. Отмечу великолепно освещенный салон, хотя в его интерьере нет никаких перемен.





Пятеро пассажиров отделались легким испугом, а капитану не повезло

Фото: Стюарт Браунинг

Трагический инцидент во Флориде

На этих снимках видно, как прибойная волна вынесла 51-футовую флайбриджную яхту на прибрежную отмель и перевернула на борт. На судне находились пять человек, и все они не пострадали, но

капитана, управлявшего лодкой с верхнего поста, выбросило в воду, и он скончался от полученных травм через три дня. Полиция Флориды проводит расследование этого несчастного случая, чтобы установить

возможные причины. Местные жители говорят, что 61-летний чартерный капитан Том Генри знал данный район плавания как свои пять пальцев и едва ли мог допустить столь грубую навигационную ошибку.



Явление «маркиза»

За несколько дней до начала выставки суперяхт в Монте-Карло состоялось открытие европейского офиса Marquis и презентация новой модели Marquis 500 Sport Bridge. На знаменитом мероприятии собрались избранные представители европейского и ближневосточного яхтенного сообщества, а также владельцы яхт этого бренда. «Представительство Marquis на территории яхт-клуба Монako является наиболее подходящим местом для того, чтобы осваивать европейский рынок», — говорит президент верфи Роберт Ван Грюнсен. Новый офис стал одним из четырех эксклюзивных шоу-центров в мире, где клиентам в процессе выбора яхты предоставляется возможность напрямую в режиме онлайн пообщаться с дизайнерами из венецианской компании Nuvolari-Lenard, а также представителями верфи в Америке.

По словам вице-президента по продажам и маркетингу Эрика Нельсона, общая атмосфера и технические возможности центров Marquis как нельзя лучше подходят для спокойного и взвешенного выбора новой яхты. Во всех центрах для клиентов доступны несколько новых лодок для осмотра и тестирования на воде.

Торжественное открытие нового офиса прошло в дружеской и неофициальной обстановке, а гости в вечерних нарядах имели возможность тут же попасть на пристань и посетить яхты. Общую атмосферу праздника дополняла прекрасная музыка, изысканные угощения и напитки, соответствующие высокому статусу бренда Marquis, который является одним из символов яхтенного мира.



Осторожный оптимизм

Итальянская группа компаний Ferretti опубликовала отчет за прошедший финансовый год.

Суммарно верфи Riva, Mochi и Ferretti продали 215 яхт, и их годовой

оборот составил €500 млн. Общая прибыль без вычета налогов, амортизационных, кредитных и прочих выплат — на уровне €30 млн. Кроме того, группа Ferretti смогла значительно сократить свои долги с миллиарда евро до €590 млн.

«Несмотря на финансовые затруднения в прошлые годы, сейчас компания переживает определенный подъем, который придает нам оптимизма, но мы не теряем осторожности», — заявил генеральный директор Ferretti Сальватор Базиле.

ОДНАЖДЫ В ПАПУА НОВОЙ ГВИНЕЕ...



ДВАДЦАТИЛЕТНЕГО РЫБАКА спасли в проливе Сент-Эндрю через три недели после того, как перевернулась его утлая лодочка. Парень провел более 20 дней в открытом море, питаясь сырой рыбой и собирая дождевую воду. Бенедикта Йора подобрал сухогруз.

Боливар не выдержит двоих

Рекорду помешали кража, пираты и шторм



Как выяснилось, гидроцикл является не самым удачным транспортом для путешествий на дальние расстояния. Три новозеландца и хорват собирались пройти на водных мотоциклах из Лондона в Сидней, но вынуждены

были отказаться от своей идеи. Злоключения начались с того, что в болгарском городе Козлодуй их гидроциклы украли, потом, правда, все удалось вернуть. Власти Новой Зеландии предупреждали путешественников об опасности прохода через Суэцкий канал, где бесчинствуют пираты и террористы, однако до этого дело не дошло. Третьего сентября мотоциклисты попали в шторм в Эгейском море на пути в Хорватию. Когда гидроциклы начали набирать воду на волнах высотой 3-4 м, они приняли решение об эвакуации, вызвали спасательный вертолет и закончили свое путешествие. К этому времени они прошли уже более 3000 км.



МОРСКОЙ ЯЗЫК

ДЭВИД КРОССЛАНД: Если ваша яхта хранится зимой далеко от дома, неминуемо встанет вопрос, кто, а главное – как, будет за ней присматривать?

Когда приходится оставлять весьма дорогую любимую игрушку на долгие зимние месяцы в далеком порту за тысячи километров от дома, вряд ли вы сможете спать спокойно, если не позаботитесь о ее охране.

Мне приходится покидать свою 38-футовую лодку *Ortelius* в марине на острове Корфу на срок до полугода, поэтому вопрос о сохранности яхты стоит очень остро. Согласитесь, что запереть ее на цепь на длительный срок было бы чистым безумием. Самый простой выход в этой ситуации состоит в том, чтобы найти доверенного человека или организацию, которая возьмет на себя ответственность и позаботится о вашем судне.

На понтоне марины Гувия меня встретил веселый и дружелюбный парень из числа британцев, давно и накрепко застрявших на греческой земле. Он уверил, что все будет в полном порядке. Оплатив его услуги авансом в полном размере, я со спокойным сердцем сел в самолет, более не переживая о своей яхте. Как выяснилось позже, парень отнесся к своим обязанностям очень серьезно, я бы даже сказал — слишком серьезно: еще до того, как мой самолет

приземлился в лондонском аэропорту, тот уже перетащил свои вещи на яхту, превратив ее в квартиру на воде. Вскоре дружелюбие переросло в гостеприимство, и на борту *Ortelius* подолгу жили его многочисленные друзья-товарищи.

Ситуацию усугубил тот факт, что стандарты личной гигиены и понятия о чистоте жилища у ребят были не на должном уровне, и когда я вернулся весной, то обнаружил требующие полного ремонта интерьеры. Разумеется, моего «охранника» и след простыл.

К счастью, не весь мой опыт хранения яхт был негативным. Однажды мне посчастливилось доверить яхту человеку противоположного характера. Аргирис, сотрудник компании Corfu Yacht Service, живущий на Корфу, не только содержал лодку в полном порядке, но и производил в мое отсутствие всевозможный мелкий ремонт. Он тоже приглашал на *Ortelius* друзей, но не для выпивки и шумных вечеринок, а для производства работ. Один его приятель по имени Арис был сертифицированным механиком Volvo и контролировал состояние двигателей. Другой, Панос, занимался электрикой. Алексис возился с аккумуляторами, Кростос занимался корпусом, а Дмитрий починил тент и руководил всей бригадой.

«Аргирис не только содержал лодку в порядке, но и производил в мое отсутствие мелкий ремонт»

Не забывайте, что речь идет о Греции, где, как, например, в Италии, понятие рабочего дня сильно отличается от того, к чему мы привыкли в Северной Европе. В итоге все было сделано в срок к моему приезду. Теперь внимание: стоимость охраны яхты составила всего €40 в месяц! Признаюсь, это самые грамотно потраченные деньги за многие годы!

Памятуя о прошлом опыте, я приехал на Корфу посреди зимы, чтобы проверить, как идут дела. Как раз в тот день Аргирис менял один из вышедших из строя унитазов. Распластавшись на полу и усиленно пытаясь, он пытался дотянуться до болта за обшивкой и, не выдержав, воскликнул: «Так дело не пойдет! Мне нужен маленький мальчик». Посмотрев на мое ошарашенное лицо, Аргирис пояснил, что только небольшой человек сможет дотянуться до злополучной головки, чтобы при этом не пришлось разбирать полсанузла. «Это не проблема, — успокоил меня ремонтник, — завтра выходной, и я знаю, где найти мальчика». На всякий случай я попросил его иметь при себе письменное разрешение родителей, и на следующее утро симпатичный малыш помог Аргирису закончить ремонт. Трудолюбивый и порядочный грек великолепно знал мою яхту и сделал еще много полезного, включая замену кингстонов на воде, что сэкономило кучу денег и времени. Найти человека, который качественно подготовит яхту к сезону, когда вам останется лишь повернуть ключ в замке зажигания и отправиться в путешествие, — настоящая удача. **МВУ**



Atlantis 38 *Ortelius* в греческой марине



Захватывающий
Парусный спорт
в зале 15-17

Спортивные
Джет-ски
в зале 10

Стильные
Супер яхты
в зале 6

boot
Düsseldorf

360° градусов элегантности

Насладитесь самой большой и самой стильной выставкой яхт и водного спорта, видом совершенных по форме супер яхт, удивительным разнообразием представленных моделей – исключительным морским стилем жизни.

Приблизьтесь на шаг к Вашей мечте! С 22 по 30 января 2011 Вы сможете пережить эти незабываемые магические моменты.

22. - 30.1.2011
www.boot.de

000 «Мессе Дюссельдорф
Москва»
123100, Москва
Краснопресненская наб., 14
Тел.: +7 (499) 259 77 29
Факс: +7 (499) 256 67 89
PikulevaE@messedi.ru
www.messe-duesseldorf.ru


**Messe
Düsseldorf**

В проекте технического регламента предложен европейский подход к определению маломерного судна



ЗАКОННЫЙ ИНТЕРЕС

АЛЕКСАНДР КАМЕЛИН, начальник ГИМС по Санкт-Петербургу: «Путешественники способствуют развитию яхтенной инфраструктуры государства»

Вопрос открытия внутренних вод России для зарегистрированных за рубежом яхт приобрел особую актуальность в последние семь лет. Многие сограждане держат свои суда под иностранными флагами, да и европейцы с удовольствием путешествовали бы по нашей стране. Уникальность России в том, что у нас существуют протяженные внутренние транзитные пути. Из Балтики, к примеру, можно пройти в Черное море или отправиться в северные широты, где сохранилась великолепная не тронутая цивилизацией природа.

Проблема рассматривалась на высоком уровне: в 2007 году прежний президент Всероссийской федерации парусного спорта А. Котенков обещал помочь в ее решении. Увы, но до сих пор возможность яхтенных путешествий иностранцев по России рассматривается в индивидуальном порядке в консульских отделах. Даже наши граждане, имеющие в собственности яхты под иностранными флагами, проходят сложную погранично-таможенную и налоговую процедуру. Это, конечно, ненормально. Бюрократические процедуры отобьют у любого человека не только желание посещать нашу страну, но и путешествовать вообще. Ни для кого не секрет, что путешественники способствуют развитию яхтенной инфраструктуры государства, что означает новые рабочие места и налоговые поступления в бюджет. Никто не может сказать, когда же стоит ожидать перемен в вопросе открытия внутренних вод. Все зависит от нас самих — депутаты, вне зависимости от убеждений и увлечений, не могут не понимать: если их избиратели требуют, пора менять законодательство.

В будущем российские навигационные правила должны быть приведены в соответствие с европейскими. Оговоримся: сейчас мы ведем речь о небольших яхтах, так называемых

маломерных судах. Наша страна стремится стать членом ВТО, но гигантская государственная машина раскручивается медленно — под новые правила необходимо перепрофилировать подзаконные акты министерств, институтов, нужно переподготовить специалистов. Мы будем это делать, и лед уже тронулся: в декабре прошлого года ГИМС участвовала в рабочей группе, готовящей новый технический регламент на продукцию, обеспечивающую безопасность на водных объектах. Сейчас речные береговые и плавучие навигационные знаки сильно отличаются от европейских. У нас, например, на правом берегу рек они имеют красный цвет и даже этим отличаются от морских.

В проекте технического регламента, который сейчас проходит юридическую проверку, предложен и европейский подход к определению маломерного судна. Длина и количество человек на борту — по этим двум параметрам будет производиться классификация яхт на территории России. В регламенте также присутствуют требования к судам по районам плавания в зависимости от характеристик судна, навигационного оборудования, спасательных средств и квалификации экипажа.

Несмотря на столь серьезную разницу с Европой, навигация по нашим внутренним водным путям даже для иностранного яхтсмена проблемы не представляет. Современные суда оснащены навигационной аппаратурой, однако желательно иметь лоцмана или специалиста со знанием местных особенностей. Ни один профессионал не возьмется вести судно по реке, по которой он ни разу не ходил.

На территории, скажем, Невского участка водных путей, которым заведует ГБУ «ВолгоБалт», присутствует необходимая навигационная обстановка, впрочем нет предела совершенству. Не так давно были упразднены устаревшие знаки — сигнальные маячи: перекатная и плисовая, информирующие о ширине и глубине

судового хода, были усовершенствованы информационные знаки — названия населенных пунктов теперь выглядят несколько иначе. Жаль, что перемены происходят не так быстро, как хотелось бы.

На первом месте среди основных проблем, мешающих развитию яхтенного дела в России, стоит отсутствие развитой береговой инфраструктуры за пределами крупных городов. Попросту говоря, людям негде держать свои лодки. Второе место занимает несовершенство российской таможенной и пограничной законодательной базы. Туристов-яхтсменов нужно рассматривать как наиболее законопослушных гостей — они не повезут с собой ничего запрещенного. Третье: необходима открытая информация о стране. По сей день многие российские карты имеют гриф «для служебного пользования». Важно блюсти интересы государства, но и для рядовых граждан информация должна быть доступна. **МВУ**

Хотите задать вопрос ГИМС? Пишите нам editor@mbu.ru



Россия: ремонтные работы впереди

В XXI веке «подрульки» являются обязательным к установке оборудованием. Почему большинство производителей продает их в качестве опций?



О ВРЕМЕНАХ И ЦЕНАХ

ДЭВИД МАРШ: Нельзя же настолько задира́ть цены на опции, особенно те, без которых невозможно выйти в море!

Представим на минуту, что вы находитесь на большой яхтенной выставке и уже договорились о приобретении новой лодки, и тут же перенесем эту сцену в салон по продаже автомобилей вашей любимой марки, чтобы провести параллели.

— Вот ваш новый Bentley Continental Supersport, — говорит менеджер. — Он вымыт и готов к поездке. Никогда не думал, что автомобиль будет так хорошо смотреться в сочетании розового и оранжевого цветов, но, как говорится, удача покровительствует смелым.

— Да, — реагируете вы, — творческий подход моей супруги в выборе цветов заслуживает уважения. Прошел ли платеж с моей карты American Express?

— Да, сэр, все в порядке, — продолжает торговец. — Мы получили 206 тысяч евро. Вам осталось доплатить всего девять с половиной, и машина ваша.

«Еще девять с половиной? — возмущаетесь вы. — За что?»

— Нам нужно было снять машину с автовоза, — заявляет менеджер, — провести предпродажную подготовку, проверить, что все работает должным образом: рулевое управление, двигатель, спутниковая навигация и прочие системы, понимаете? Мы называем это вводом в эксплуатацию. Если помните, ваша супруга неоднократно высказывала пожелание иметь хороший обзор, поэтому шесть с половиной тысяч ушли на антизапотеватель лобового стекла. Плюс дополнительный «дворник» с пассажирской стороны, который она потребовала поставить, обошелся еще почти в шестьсот евро.

Едва ли такое возможно в реальности, поскольку слишком абсурдно, но почему же мы часто закрываем глаза на подобные вещи, происходящие в яхтенной индустрии? Никто не отрицает, что важно иметь возможность выбора из списка опций, но согласитесь, не каждому нужен кондиционер, генератор, посудомойка или

машина по производству льда. Понятно, что в кризисные времена производителям нужно как-то выживать, поддерживать уровень сервиса, который необходим владельцам лодок. Но нельзя же настолько задира́ть цены на опции, особенно те, без которых невозможно выйти в море!

Больше всего меня возмущает «ввод в эксплуатацию» и «предпродажная подготовка». Еще один спорный вопрос — оборудование, обеспечивающее безопасность на борту. Просить дополнительные деньги за спасательные плоты, ракетницы и жилеты еще можно, но ставить антизапотеватели за дополнительную плату — это нонсенс! Некоторые производители даже умудряются взимать плату за второй «дворник» лобового стекла. Как вам такие объяснения в суде: «Уважаемый судья, я налетел на дайвера, который нырял под бело-голубым флагом "Альфа", но сделал это нечаянно, поскольку не мог ничего видеть через вторую половину ветрового стекла».

Есть и более сложные вопросы. Например, если лодка слишком велика для перевозки на трейлере и вы держите ее на воде, не будет ли разумным включить антифоулинговое покрытие в базовую стоимость? За предыдущие 13 лет я протестировал 465 яхт и катеров, и лишь одна лодка без IPS не была оснащена носовыми подруливающими устройствами. Здравый смысл говорит мне, что в XXI веке они являются обязательным к установке оборудованием. Почему же

большинство производителей продает «подрульки» в качестве опций?

Но нельзя обвинять в жадности только верфи. Производители крупных узлов и механизм тоже страдают этим недугом. Взять хотя бы Volvo Penta: компания заявляет о непревзойденных динамических качествах приводов IPS, но если вы захотите проследить за расходом топлива, построить кривую потребления для своей яхты, приготовьтесь выложить не одну сотню евро за приборы для панели управления.

Впрочем, на рынке существует и иной подход, напоминающий мне философию японских производителей автомобилей класса люкс. Много лет назад один мой приятель приобрел 23-метровую яхту производства верфи Leopard, которая, в отличие от конкурентов, выставляет покупателю цену, в которую включено абсолютно все. После того как он выбрал для камбуза баснословно дорогие ножи Cristofle, ему перезвонил представитель компании. Вы думаете, он хотел предупредить моего друга, что такая роскошь не включена в базовую стоимость? Нет, он просто вежливо напомнил, что тот забыл заказать специальные ножи для рыбы.

МВУ



ИНТЕРВЬЮ МВУ

Мир моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



Яхты Marquis — результат совместной работы американской верфи и итальянского конструкторского бюро



Под пластиковой облицовкой корпуса скрыт металлический каркас



Компания постоянно работает над расширением модельного ряда

Президент американской верфи Marquis Роберт Ван Грюнсвен о завоевании европейского рынка

История яхтинга в районе Милуоки и американских Великих Озер, насчитывает более двух сотен лет. Мастера из штата Висконсин строят надежные яхты, передавая потомкам секреты своего мастерства. Американские лодки все лучше продаются на европейском рынке, с недавнего времени их можно увидеть даже во внутренних водах Российской Федерации. Мы встретились с руководителем одной из самых успешных и известных верфей США, чтобы обсудить аспекты продвижения бренда в Европе.

Яхты Marquis не очень хорошо известны в России. Какова история этого бренда, чем

интересна и замечательна ваша продукция?

На верфи в штате Висконсин мы уже полвека строим яхты: компания ведет свою историю с 1954 года. Если модели Carver хорошо известны и неплохо продаются на европейском рынке уже около 30 лет, то Marquis — бренд молодой, ему всего 10 лет. Это наш совместный проект с легендарным венецианским конструкторским бюро Nuvolari-Lenard, которое занимается дизайном корпусов, надстроек и интерьеров. Одно из преимуществ яхт Marquis заключается в том, что мы не пользуемся услугами субподрядчиков, а делаем все элементы судна, включая такие мелочи, как электрические провода и обивочные ткани, самостоятельно. Для верфей США и Европы это

не самая распространенная практика. Мы крайне серьезно подходим к вопросу качества изготовления корпусов: согласитесь, никому не нравится, когда на яхте постоянно что-то скрипит. Корпуса и надстройки лодок Marquis имеют жесткий каркас из алюминия и стали, исключая скрип пластика.

Вам пришлось отвоевать себе нишу на уже сложившемся европейском рынке. С какими проблемами вы столкнулись?

На начальных этапах многие по привычке считали, что Carver и Marquis — одни и те же лодки, но вскоре все встало на свои места: покупатели осознали, что Marquis принадлежит к совершенно другому классу яхт. Сейчас мы успешно продвигаем бренд в странах Средиземноморья и в Восточной Европе. Очень трудно соперничать с маститыми итальянскими и британскими производителями вроде Ferretti, Princess и Sunseeker. Сильные

позиции по всему миру занимает Azimut. Англичане тоже знают толк в лодках, и наши клиенты часто озадачены выбором между Marquis и Sunseeker. С другими компаниями мы просто не пересекаемся по классу выпускаемой продукции.

Яхты Marquis предназначены для длительных круизов или это лодки выходного дня?

Мы закладываем в наши лодки все возможности для развлечений, поскольку это основная причина, по которой они и приобретаются. Кроме того, мы проектируем новинки так, чтобы на них было комфортно путешествовать, что подразумевает наличие вместительных рундуков, высокие потолки в каютах, удобные матрасы и многое другое. Например, я человек высокого роста, и длина койки на яхте для меня много значит. Некоторые из наших клиентов проводят на борту целое лето, путешествуя по Средиземному морю. Все модели Marquis проходят по регистрационному

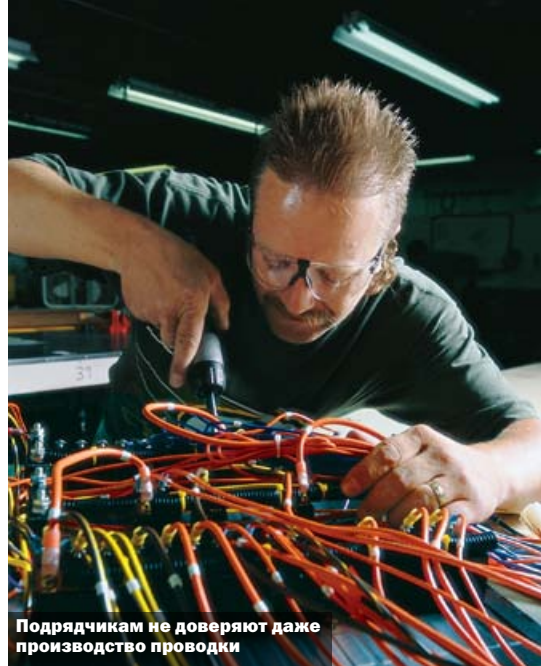
CV РОБЕРТ ВАН ГРЮНСВЕН



Возраст: 59 лет
Место жительства: Грин Бэй, Висконсин, США
Образование: University of Wisconsin, менеджмент
Увлечения: создание точных копий деревянных катеров прошлого века



Под пластиковыми элементами надстройки скрыт каркас из алюминия и стали



Подрядчикам не доверяют даже производство проводки



Качество корпуса во многом определяет дальнейшую судьбу яхты



Вся мебель и детали отделки изготавливаются вручную

Мы не пользуемся услугами субподрядчиков, а делаем все элементы судна самостоятельно, включая электрические провода и обивочные ткани

классу А, то есть не имеют ограничений по региону плавания.

Приспособлены ли яхты Marquis для путешествий в холодном климате, например в России, или они предназначены для плавания по теплым морям?

Наши суда прекрасно подходят для путешествий в северных широтах, и при надобности мы ставим на них отопительные системы. Далеко за примерами ходить не надо — вы встретите много наших яхт на тихоокеанском побережье между Сизтлом и Аляской. На восточном побережье США Marquis также популярны у жителей северных штатов от Нью-Йорка по всей Новой Англии. Вообще, на берегах Великих Озер расположено множество верфей, и этот регион славится богатыми традициями судостроения. Американские лодки обладают великолепными мореходными качествами и служат верой и правдой в умеренном климате.

Как вы строите отношения с дилерами?

Для верфи важен надежный двусторонний контакт с дилерами лодок, поскольку наша цель — не только продать судно, но и сделать все, чтобы покупка оправдала ожидания владельца. Даже самая надежная яхта требует квалифицированного обслуживания. У нас есть несколько сервисных центров на Средиземном море, включая Монако, но можем выслать специалистов в любую точку мира.

Расскажите, пожалуйста, о новых проектах верфи.

Мы стараемся постоянно расширять модельный ряд и в конце осени планируем представить публике новинку — 420 Sport Bridge. А еще дизайнеры заканчивают проект 630 Sport Bridge. В скором будущем мы собираемся запустить в производство 75-футовую яхту. У нас трудятся порядка 300 человек, и есть возможность значительно увеличить

объемы производства. Однако из-за сложной экономической ситуации последние два года мы воздерживаемся от этого. Сейчас появились признаки стабилизации экономики, и нынешний год оказался для верфи гораздо лучше предыдущего. Тем не менее пока мы работаем только на заказ.

Строительство яхт для вас является только бизнесом или это еще и хобби?

Я увлекаюсь постройкой моторных лодок из дерева. Сейчас работаю над созданием реплики катера Chris Craft 1939 года выпуска. Лодка будет сделана полностью из красного дерева. Я сохранил исходный внешний вид, руководствуясь фотографиями и оригинальными чертежами, но решил внести некоторые модификации в конструкцию. У меня есть собственная небольшая мастерская, где я провожу много времени вместе с двумя сыновьями.





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

Azimut 64

Перед Azimut 64 стоит непростая задача — обойти по популярности известную яхту 62E. Что нужно сделать для того, чтобы превзойти успех модели, которую уже приобрели более двухсот покупателей?

Внешне эта появившаяся недавно лодка похожа на 62E, но новые элементы интерьера придали ей более современный вид. Примечательна, например, площадь остекления: теперь к блоку из четырех прямоугольных иллюминаторов в каюте владельца присоединились трапециевидные иллюминаторы в носовой VIP-каюте. Увеличился размер характерных окон в форме акульего плавника в салоне, и теперь они сделаны из одного массивного куска стекла с небольшим средником из пластика. Есть и незаметные глазу изменения: в Azimut начали активно использовать углепластик для придания элементам прочности и снижения общего веса судна. Кому-то будет интересно узнать, что Azimut 64 «вырос» по сравнению



ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 66 ф (20,20 м) Ширина 17 ф (5,23 м)
Двигатели 2×CAT C18 (1150 л.с.)
Максимальная скорость 31 узел
Стоимость в Европе от €1 600 000

ОСОБЕННОСТИ

- Стабилизаторы в базовой комплектации
- Категория А
- Модернизированный верхний пост управления

со старшим братом и получил категорию плавания А, тогда как у 62E была В. Пара стабилизаторов Seakeerer добавит комфорта на борту во время переходов по неспокойному морю. В числе прочих новаций —

модернизированный пост управления на флайбридже, у которого улучшился дизайн и расширилась функциональность.



Mochi Dolphin 74 Cruiser

Нам настолько понравилась первая версия модели 74 Dolphin, что в 2007 году мы отметили ее наградой «Яхта года». Казалось бы, эту лодку уже невозможно существенно улучшить, однако производители посчитали иначе и выпустили вторую версию, добавив к названию слово Cruiser.

Что же изменилось? Корпус остался прежним, но итальянцы вмонтировали в него более крупные иллюминаторы. Надстройка на главной палубе стала длиннее, что позволило увеличить салон почти на два метра и добавить отдельную обеденную зону. Также поменялся

и камбуз, теперь его не видно из салона. За счет огромного панорамного иллюминатора возникает ощущение, что готовишь не в помещении, а на открытой палубе. На выставочном образце были установлены двигатели MTU V12, но в дальнейшем Dolphin 74 будет оснащаться парой моторов MAN V10 по 1550 л.с., которые, по словам инженеров, гораздо лучше подходят для этой лодки. В итоге моторный отсек удалось сдвинуть ближе к корме и для жилых помещений освободилось дополнительное пространство. Все каюты подверглись некоторой переработке, принципиально, правда, поменялась лишь каюта экипажа: она стала просторнее и получила прямой доступ из камбуза. Какие еще нововведения? Небольшой столик на баке

и действительно огромный флайбридж. На нем сохранились подковообразный диван и расположенный по центру пост управления, которые мы видели на предыдущей модели.

Новый Dolphin, конечно, лучше прежнего, однако за все хорошее приходится платить. В нашем случае добавились еще две тонны веса, причем запас топлива и воды остался тем же, а максимальная скорость упала примерно на половину узла. Изменилось и восприятие лодки: если первая версия скорее напоминала американскую яхту, то глядя на младшего брата, понимаешь, что он рожден на итальянской верфи.

ОСОБЕННОСТИ

- Больше места в салоне и на нижней палубе
- Прекрасный корпус и производительность
- Улучшенная четвертая каюта и помещения для экипажа

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 74 ф (22,55 м) Ширина 22 ф (6,86 м)
Двигатели 2×MAN (1550 л.с.)
Максимальная скорость 31,5 узла
Стоимость в Европе от €3 380 000



Ferretti 500

Ferretti 500 — свежий взгляд на Ferretti 470, «стартовую» модель верфи, заслуженно ставшую бестселлером. Основная мишень изменений — комфорт на борту: за счет удлинения корпуса увеличилась площадь открытого кормового кокпита; в каютах появились большие открывающиеся иллюминаторы, добавившие дневного света; да и в целом обитаемое пространство на борту подверглось «ревизии» в соответствии с требованиями времени. Однако ключевые моменты, обеспечившие успех предшественнице этой яхты, остались. Например, камбуз, удачно размещенный на стыке салона и кормового кокпита. Учитывая, что яхты такого размера, как правило, предполагают долю «самостоятельности» в организации быта на борту, такое решение более чем оправданно, поскольку позволяет обитателям яхты общаться без помех — достаточно открыть перегородку между салоном и кокпитом. Впрочем, совсем без команды обходиться не придется — в корме предусмотрена отдельная каюта для шкипера.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 50 ф (15.11 м) **Ширина** 14 ф (4.34 м)
Двигатели 2×Qummins QSC 6.3 (600 л.с.)
Максимальная скорость 30 узлов
Стоимость в Европе от €830 000



Ferretti 620

Новая Ferretti 620 заменит в модельном ряду «уходящую» Ferretti 592, хотя и позаимствовала у нее немало решений. Характер рестайлинга в целом повторяет случай с Ferretti 500 и ее предшественницей: удлинение корпуса позволило значительно увеличить открытую зону для отдыха на корме, планировка была оптимизирована, а в экстерьер внесены свежие ноты — в частности, изменился дизайн и размер бортовых иллюминаторов. На борту «шестисотдвадцатой» спланированы три каюты, включая отличные мастер-апартаменты во всю ширину корпуса: для яхт такого размера это уже обязательное требование. Ferretti 620 получилась очень «социальной» лодкой — общественные зоны как внутри, так и на палубах максимально просторны, здесь с комфортом разместится большая компания. Камбуз находится в кормовой части салона (излюбленное решение Ferretti), однако в отличие от более компактных моделей, на Ferretti 620 его можно при необходимости отделить скользящей перегородкой. Изменения планировки коснулись кормовой каюты шкипера

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 62 ф (18.77 м) **Ширина** 17 ф (5.25 м) **Двигатели** 2×MAN V8 (900 л.с.)
Максимальная скорость 29 узлов
Стоимость в Европе от €1 750 000



(теперь она занимает всю ширину корпуса и снабжена открывающимся иллюминатором), что в свою очередь позволило увеличить санузел мастер-апартаментов. Еще одно незаметное глазу, но очень важное нововведение — топливный танк: размещенный за мастер-каютой, он обеспечивает дополнительную звукоизоляцию от моторного отсека.





Azimut Magellano 50

Год назад дебютная 74-футовая модель новой серии Magellano предсказуемо стала гвоздем генуэзского боат-шоу: эта экологичная, как сейчас модно, моторная яхта с гибридной движительной системой ознаменовала появление нового класса судов, соединив всепогодность и автономность «эксплорера» со скоростью и комфортабельностью флайбриджной яхты в современном ее понимании. Продолжение вполне закономерно последовало: на сей раз марка Azimut Yachts представила более компактный Azimut Magellano 50, попутно доработав

новаторские технологии, впервые примененные на «старшей» модели. Новая продвинутая система Easy Hybrid соединяет дизельные двигатели и электромоторы, причем какие из них использовать — зависит от непосредственных условий и стоящих перед вами задач. Дизели разгоняют лодку до 22 узлов и запускаются, когда вам нужно быстро добраться в нужную точку. Электромоторы обеспечивают плавный ход со скоростью восемь узлов, непревзойденную управляемость, тишину на борту и полное отсутствие выбросов, что

делает их идеальными для коротких дневных выходов, маневрирования в тесных маринах и передвижения в акваториях со строгими экологическими ограничениями. Планировка помещений отличается гибкостью: только для нижней палубы предусмотрено четыре варианта — с двумя или тремя каютами, что для 50-футовой лодки довольно редкое предложение.

ТОЛЬКО ФАКТЫ
Длина 51 ф (14.98 м) **Ширина** 15 ф (4.80 м) **Двигатели** 2×425 л.с.
Максимальная скорость 22 узла
Стоимость в Европе от €1 450 000



Fairline Squadron 42

Fairline продолжает обновление своей производственной линейки Squadron — теперь в нее будут входить не только большие, но и относительно компактные флайбриджные яхты: серия Phantom, в которой раньше выпускались такие лодки, прекращает существование. Новинка Squadron 42, одновременно показанная на боат-шоу в Саутгемптоне и Каннах, — как раз такая «стартовая» модель. Несмотря на размер, эта лодка многое унаследовала от своего более крупного собрата — корпуса Squadron 65, презентованного годом ранее, в частности, узнаваемые иллюминаторы, врезанные в носовую часть палубы и позволяющие добиться беспрецедентного уровня освещенности в носовой каюте. Всего кают две, и каждая оборудована собственным просторным санузлом. Панорамное остекление надстройки, широкие бортовые проходы и, наконец, гигантский для лодки такой длины флайбридж с дополнительным постом управления, обеденной зоной



ОСОБЕННОСТИ

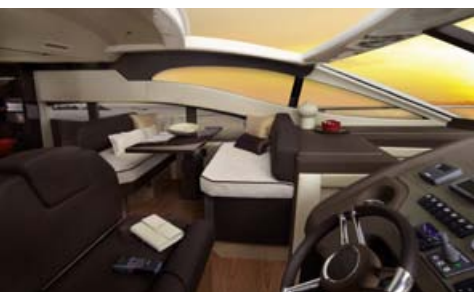
- Хорошее освещение салона
- Просторный флайбридж

и баром — все это создает ощущение, что вы находитесь на более крупной яхте. Гараж для тендера на борту не предусмотрен, но в нем никакой нужды — хранить разъездную лодку длиной до 2,85 м предполагается на широкой кормовой платформе. Удобный спуск тендера на воду обеспечивает Fairline Tender Launch System: центральная часть кормовой платформы с закрепленной на ней лодкой опускается нажатием одной кнопки: не нужно ничего таскать и двигать, кроме того, при сбросе/подъеме нет необходимости задействовать трап. Хорошо

оборудованный камбуз, множество шкафов и рундуков делают эту практичную лодку отличным выбором даже для дальних путешествий. Здесь же, в Саутгемптоне, верфь Fairline анонсировала еще две новинки: спортивная яхта Targa 50 GT с хардтопом будет представлена на январском боат-шоу в Лондоне, а флайбриджную Squadron 50 покажут в сентябре 2011 года.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 42 ф (12,94 м) **Ширина** 13 ф (4,22 м)
Двигатели 2×Volvo D6 (370/435 л.с.)
Максимальная скорость 31 узел
Стоимость в Европе от €361 180



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 53 ф (16,36 м) **Ширина** 15 ф (4,70 м)
Двигатели 2×Volvo IPS900 (700 л.с.)
Максимальная скорость 34 узла
Стоимость в Европе от €840 000

Sessa C54 Sport Coupe

На волне успеха яхты Sessa C68 верфь продолжает выпускать на рынок ее уменьшенные «клоны», которые дополняют стройный модельный ряд. В основе проекта C54 — корпус четвертого поколения, создававшийся специально под моторы Volvo Penta D11 с приводом IPS900.

Новинка во многом унаследовала философию старшей флайбриджной сестры F54, неизменными остались размер и производительность. Планировка главной палубы соответствует общей тенденции для этого класса яхт, однако в Sessa решили добавить дополнительный

стол с парой сидений напротив поста управления, чтобы капитан и гости могли свободно общаться во время перехода. Каюта владельца во всю ширину корпуса занимает центральную часть, а от шума двигателей ее изолирует небольшая опциональная каюта капитана, в нее можно попасть через люк по левому борту в кокпите. Вместе с гостевыми и VIP-апартаментами конструкторы

смогли разместить на C54 четыре полноценные каюты, поэтому для большой семьи свободного места хватит с запасом. Кокпит организован предельно просто — сиденья напротив стола трансформируются в продолжение лежаков, которые нависают над гидравлической купальной платформой. Пара 700-сильных двигателей разгоняет C54 до убедительной скорости 34 узла.

Absolute 43 Fly

К осенним выставкам верфь Absolute расширила линейку двумя флайбриджными яхтами и довела ее до десяти моделей. Выступив во «флайбриджной» лиге, итальянцы выбрали планировку, в которой зона для загара всегда соседствует с постом управления независимо от размера флайбриджа. Другая особенность состоит в том, что покупателям решено предлагать «как можно больше кают за те же деньги», то есть верфь пошла по пути увеличения числа жилых помещений. В отличие от Absolute 43 на 43 Fly уже не две, а три каюты, расположенные по той же схеме, что и на 50 Fly. Вообще, эти две новинки поразительно похожи друг на друга и сделаны по единой концепции, а главное отличие кроется только в размере. Инженеры из Absolute крепко и, видимо, надолго подружились со шведами — на все свои новые лодки итальянцы ставят двигатели Volvo IPS, и 43 Fly не исключение. Покупателям традиционно предлагают несколько моторов на выбор, и если не экономить, то пара IPS600 обеспечит этой яхте прекрасную



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 43 ф (13,35 м) **Ширина** 13 ф (4,15 м) **Двигатели** 2×IPS500/IPS600 (370/435 л.с.) **Максимальная скорость** 34 узла
Стоимость в Европе от €412 000

производительность. Немаловажно, что в базовой комплектации вы получаете не только джойстик IPS, но и трап Орастаге на корме, однако тиковую отделку купальной платформы придется заказывать уже за дополнительные деньги.

ОСОБЕННОСТИ

- Простой и понятный пост управления
- Три каюты
- Светлый камбуз со множеством ящиков



Absolute 50 Fly

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 53 ф (16,20 м) **Ширина** 15 ф (4,65 м)
Двигатели 2 или 3 Volvo IPS600 (435 л.с.)
Максимальная скорость 36 узлов
Стоимость в Европе от €740 000

Готовясь к выходу на рынок флайбриджных яхт, в Absolute решили, что нет смысла начинать соперничество в этом сегменте с банального копирования моделей конкурентов, и яхта 50 Fly действительно во многом не похожа на другие. Конструкторы разместили на 16-метровой лодке аж четыре каюты — очевидно, что она задумывалась как семейная. Каюта

владельца в носовой части достаточно светлая благодаря четырем небольшим иллюминаторам по бортам и квадратному люку в потолке. По обеим сторонам от лестницы в салон расположены двери в гостевые каюты равного размера, в одной из них установлена двуспальная кровать, а другое помещение с двумя отдельными

койками отлично подойдет для детей. Решите вы нанимать капитана или нет, но в корме есть еще одно миниатюрное жилое помещение, совмещенное с санузлом. Отдельно стоит упомянуть и флайбридж: здесь, как и на 43 Fly, столик и сиденья отнесены в заднюю часть, а лежаки для загара находятся впереди слева от поста управления. Такая планировка заслуживает внимания

и будет весьма популярной в странах с жарким климатом. Кстати, жесткий навес на флайбридже — вещь опциональная и совсем не портит впечатления от лодки. В остальном 50 Fly радует продуманным постом управления с информативной приборной панелью, простым, но удобным кокпитом и качеством изготовления деталей — на уровне других итальянских брендов.

ОСОБЕННОСТИ

- Оригинальная планировка флайбриджа
- Четыре каюты
- Возможность установки трех IPS600



**ОСОБЕННОСТИ**

- Яркий современный дизайн
- Широкая каюта владельца
- Просторный открытый кокпит

**ТОЛЬКО ФАКТЫ**

Длина 52 ф (15,94 м) **Ширина** 14 ф (4,35 м)
Двигатели 2×Cummins QSC 8.3 (600 л.с.)
Максимальная скорость 35 узлов
Стоимость в Европе от €515 000



Atlantis 48

Одно из преимуществ новой модели, пришедшей на смену популярной Atlantis 47, заключается в том, что эту лодку сложно не заметить среди ей подобных. За несколько дней выставки в Каннах многие яхты быстро примелькались, но яркая апельсиновая обивка сидений и лежаков, подчеркнутая вставками на крыше и оранжевой полосой, которая проходит по корпусу над ватерлинией, привлекала внимание снова и снова. Маркетологи не зря сделали акцент на том, что яхта относится к линейке Orep: светлый открытый кокпит «солнечного» цвета создает ощущение, что лежишь на шезлонге под зонтиком посреди тропического островка. Планировка помещений на нижней палубе вполне традиционна: пара удобных кают и уютный салон на шесть человек с небольшим камбузом. Каюта владельца отделана светлой древесиной и занимает центральную часть корпуса от борта до борта, тогда как гостевые апартаменты и салон выполнены в более темных тонах. Яхта подкупает не только свежим спортивным дизайном, но и характеристиками — модифицированный V-образный корпус с углом килеватости на корме 15° обладает хорошей мореходностью, а 600-сильные моторы с валами обеспечивают солидную производительность.

Jeanneau Prestige 400

Французы продолжают развивать флайбриджное направление линейки Prestige в сторону уменьшения габаритных размеров лодок. На сайте компании уже анонсирована модель Prestige 350, тогда как на боат-шоу на Лазурном Берегу дебютировала более длинная лодка. «Четырехсотая» модель Prestige унаследовала основные черты, характерные для бренда, в ее очертаниях есть даже что-то от флагмана французской верфи — корпуса Prestige 60. Панорамные иллюминаторы с узкими средниками обеспечивают практически круговой обзор. Компонировка главной палубы стандартна: сиденья по обоим бортам уютного салона расположены таким образом, что все пассажиры могут собраться на обед за раскладным столом, на баке находится зона для загара, а в открытом кокпите

предусмотрены сидячие места. Аккуратный камбуз по левому борту на нижней палубе устроен так, чтобы на него постоянно попадал дневной свет из ветрового стекла. Для 12-метровой яхты каюты на Prestige 400 просторные, кроме того, на судне есть два санузла. Флайбридж, ради которого все затевалось, берет на себя большинство функций, присущих кокпиту. Вся его левая половина отдана под сиденья, столик и лежаки для загара и отдыха на воздухе. Именно здесь можно проводить большую часть времени на открытом воздухе. Французы устанавливают на Prestige 400 только двигатели Cummins, и вариантов для творчества тут немного, однако покупатели могут доплатить и получить 380-сильные моторы, благо разница в стоимости невелика.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 38 ф (12,15 м) **Ширина** 12 ф (3,90 м)
Двигатели 2×Cummins QSD 5,9 (330/380 л.с.)
Максимальная скорость 31 узел
Стоимость в Европе от €265 920

**ОСОБЕННОСТИ**

- Демократичная цена
- Планировка флайбриджа

Princess 42

Являясь «стартовой», а значит, самой бюджетной моделью Princess, 42-я всегда была бестселлером — на нее еще и в очередь записывались. Подвергшись рестайлингу, лодка однозначно сделалась еще лучше, хотя бы потому, что в корпус прежней длины удалось вместить гораздо больше элементов. Диван в салоне стал шире, а сам салон удлинился на 15 см: вроде мелочь, но это позволило увеличить тумбочку при входе — теперь туда влезает дополнительный холодильник для напитков. Раньше в углу ютился 19-дюймовый телевизор, сейчас из потайной ниши выплывает экран диагональю 32 дюйма. Флайбридж расширили, добавив к столу, дивану и посту управления еще и мини-бар с грилем. Стол, кстати, уже в базовой комплектации поменяли с пластикового на тиковый. «В базу» также попали автопилот и «подрульки». Лодка получила новый дизайн бортовых иллюминаторов, а остекление надстройки удлинили — в результате в камбузе появился естественный свет. В качестве финального штриха пост управления оснастили роскошными креслами с деревянными вставками и полным набором регулировок, да и оформление приборной панели стало существенно интереснее.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 44 ф (13,48 м) **Ширина** 13 ф (4,14 м)
Двигатели 2×Volvo D6 (370/435 л.с.)
Максимальная скорость 32 узла
Стоимость в Европе от €382 080

ОСОБЕННОСТИ

- Увеличенный объем салона и флайбриджа
- Высокая площадь остекления



Princess V52

Среди всех лидеров рынка именно верфь Princess заготовила на эту осень больше всего новинок. В Каннах и Саутгемптоне публике представили версию V52 с двумя каютами (мастер-и VIP), однако предлагается и альтернативная планировка, в которой вместо нижнего салона может быть размещена третья каюта с двумя одноместными койками, расположенными друг над другом. В обоих вариантах имеется и четвертая маленькая каюта в корме, предназначенная для капитана.

Поскольку V52 рассчитана не только на путешествия в теплых морях, салон можно полностью изолировать от внешнего мира, и на борту есть три отдельные зоны отдыха — подковообразный диван в открытом кокпите, сиденья в салоне и небольшой диван внизу напротив камбуза. Впрочем, при желании лодку легко превратить в открытую спортивную яхту, стоит лишь распахнуть двери в кокпит и автоматический люк в крыше надстройки. Пост управления организован в лучших английских традициях и по эргономике напоминает водительское место в автомобилях премиум-класса. Покупатели могут выбрать не только разные цветовые схемы отделки интерьера, но и один из двух видов двигателей. С более мощными Caterpillar C12 Acert 16-метровая яхта способна идти на впечатляющей скорости 36 узлов.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 54 ф (16,61 м) **Ширина** 14 ф (4,45 м) **Двигатели** 2×Volvo D11/Caterpillar C12 (670/715 л.с.)
Максимальная скорость 36 узлов
Стоимость в Европе от €609 550

ОСОБЕННОСТИ

- Четыре каюты
- Альтернативная планировка
- Удобный пост управления



Princess 64

Жизнь в составе концерна LVMH британской компании Princess идет исключительно на пользу. Во всяком случае, новинку Princess 64, к разработке интерьеров которой приложили руку дизайнеры таких именитых брендов в мире моды, как Fendi и Louis Vuitton, можно охарактеризовать одним словом «роскошь». Много света, небанальные элементы вроде кожи ската в отделке, чисто средиземноморское внимание к составляющим комфорта (приглядитесь к лежанке у иллюминатора мастер-каюты) — все это отлично дополняет бескомпромиссную британскую практичность. Это не рестайлинг Princess 62, а совершенно иная модель, ставка в которой сделана на новые технологии и облегченные материалы. Элементы интерьера выполнены по принципу сот, что позволило сильно снизить вес «начинки», а значит, добавить лодке

динамики: «максималка» 34 узла — лучшее тому доказательство. По Princess 64 интересно просто ползать — на яхте полно секретов и всяких продвинутых мелочей. Содержимое бара автоматически «выезжает» на микролифте; забыли перед выходом в море закрыть бортовые иллюминаторы — сработает сигнализация; хотите иметь на борту систему «умный дом» — никаких проблем. Везде множество шкафов, рундуков и всяких потайных мест, куда легко встраиваются любые бытовые приборы — от стиральной машины до винного холодильника. Пассажироместимость Princess 64 варьируется: по максимуму — четыре каюты; если столько не нужно — превратите одну из них в кабинет. Для экипажа яхты предлагается двухместная кормовая каюта с отдельным санузелом, которая совсем не напоминает привычные шкиперские «гробики».



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 64 ф (19,70 м) **Ширина** 16 ф (5,03 м) **Двигатели** 2×Volvo D13 (900/1015/1150 л.с.) **Максимальная скорость** 34 узла **Стоимость в Европе** от €1 345 000

ОСОБЕННОСТИ

- Высокая производительность
- Возможность выбора планировки и двигателей

Sunseeker Manhattan 63



Согласитесь, что даже потенциальная возможность полностью «заточить» под себя 63-футовую яхту — это просто восхитительно. Производители Manhattan 63 поражают производственной гибкостью. Они предлагают клиентам массу опций, в том числе в области планировки судна, его интерьера, мощности силовой установки и даже типа движителей. Последнее, пожалуй, самое привлекательное — лодку можно оснастить как традиционными валами, так и передовыми системами Volvo Penta IPS 1200 с безвальным приводом и тянущими винтами, что для яхты такого размера редкость.

Совсем недавно считалось, что IPS оптимально работает на лодках до 50 футов длиной. Однако проведенные этим летом испытания Manhattan 63 показали отличные результаты по части динамики, управляемости и экономичности в потреблении топлива. Отлично спроектированный камбуз можно разместить как на верхней, так и на нижней палубе. В первом случае нижняя палуба становится просторнее и позволяет спланировать четыре полноценные каюты. Во втором — внизу остается место для трех кают, зато, сидя в главном салоне, вам не придется наблюдать за процессом

приготовления еды. Оба варианта имеют свои плюсы и минусы и явно будут востребованы, учитывая, что многим владельцам обычно хочется иметь больше личного пространства, а вот при сдаче яхты в чартер очень ценится пассажироместимость.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 69 ф (21,05 м) **Ширина** 16 ф (5,1 м) **Двигатели** 2×MAN (1000 л.с.) **Максимальная скорость** 33 узла **Стоимость в Европе** от €1 560 640



СУПЕРЯХТЫ



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

Новости о моторных яхтах длиной более 80 футов



Princess 32M

Хотя самую большую яхту Princess не показали ни в Каннах, ни на других осенних выставках, скрывать этот проект дальше уже нельзя. Компания вовсю работает над первым корпусом на новом заводе South Yard в Девонпорте, чтобы представить лодку до Нового года. Над интерьерами судна трудилась собственная команда Princess, а конструкторскими вопросами и наружным дизайном занималось ателье Бернарда Олесински.

Преимущества большого светлого салона не ограничиваются лишь огромными прямоугольными панорамными иллюминаторами и сдвижными стеклянными дверями.

Изюминка яхты — складной балкон по правому борту. Каюта владельца размещена на главной палубе, причем ее санузел с гардеробом также занимает место от борта до борта. Планировка нижней палубы предусматривает на выбор три или четыре каюты, во втором случае площадь для дополнительного помещения высвобождается за счет уменьшения VIP-каюты. Жилая зона для членов экипажа состоит из трех кают, которые находятся рядом с машинным отделением. Верфь предлагает покупателям яхты несколько вариантов двигателей — от 1925-сильных Caterpillar до 2600-сильных MTU V16.



ОСОБЕННОСТИ

- Салон с балконом
- Конструкция Бернарда Олесински
- Необычный наружный дизайн

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 105 ф (32,00 м) **Ширина** 23 ф (7,11 м)

Двигатели 2×MTU V16 (2600 л.с.)

Максимальная скорость 26 узлов

Стоимость в Европе от €5 550 000



**ОСОБЕННОСТИ**

- Три с половиной палубы
- Флагман линейки
- Яркий дизайн



Majesty 125

Grenadines III — самая большая на сегодняшний день яхта от чрезвычайно продуктивной верфи Gulf Craft из ОАЭ. На необычного вида трехпалубном судне расположены четыре гостевые каюты с роскошными санузлами, огромная каюта владельца с просторным кабинетом, бар, из которого открывается прекрасный вид на море. Большую часть площади главной палубы занимают салон и обеденная зона, рядом с ней находится камбуз. В отделке интерьеров «восточной красавицы» доминируют мрамор и гранит, подчеркивающие

богатство обстановки. Шпон из древесины твердых пород гармонично контрастирует со светлой кожей, и, несмотря на обилие камня, вам не покажется, что с декором здесь переборшили.

Помимо кают для десяти пассажиров в носовой части *Grenadines III* есть три каюты для шести членов команды и предусмотрена отдельная каюта капитана рядом с постом управления. В гараже на другом конце судна достаточно места для тендера RIB и пары гидроциклов. Немного странно

выглядят боковые проходы на верхней палубе: снаружи кажется, что они идут вокруг надстройки, что было бы очень кстати, но в действительности это не так. Если к некоторым деталям вроде цвета обивки мебели можно придаться, то машинное отделение на Majesty 125 практически безукоризненно.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 126 ф (38,40 м) **Ширина** 24 ф (7,55 м)
Двигатели 2×MTU V16 (2400 л.с.)
Максимальная скорость 23 узла
Стоимость по запросу

ОСОБЕННОСТИ

- Классический корпус
- Элегантный внешний вид
- Пять превосходных кают



Benetti Delfino 93

За последние десять лет Стефано Ригини и Карло Галеацци проделали серьезную работу и создали много новаторских суперяхт, многие из которых выпущены под «флагами» Azimut-Benetti. Новая мини-суперяхта Delfino 93 определенно способна повторить необычайный успех Benetti 115 и 120 Classic. Гармоничные пропорции, продуманная планировка и рациональный подход к оформлению интерьеров были и остаются в списке

самых важных достоинств суперяхт. Оригинальным, даже, пожалуй, смелым решением конструкторов стал классический водоизмещающий корпус с носовым бульбом и стабилизаторами нулевой скорости. Максимальная скорость судна при этом составляет всего 14 узлов, а дальность плавания на 10 узлах доходит до 1500 миль. На нижней палубе Delfino расположены четыре гостевые каюты с двухспальными и односпальными

кроватями, а шикарная каюта владельца занимает переднюю часть главной палубы. Обратите внимание, что напротив иллюминаторов каюты владельца есть даже вырезы в фальшбортах, чтобы те не закрывали обзор. Яхта может похвастаться просторным и уютным главным салоном, высота потолков в котором достигает 2,13 м. Поскольку на судне установлены валовые приводы, а вся корма отведена под гараж, жилые

помещения экипажа находятся в носовой части, куда ведут коридоры из камбуза. Портрет Delfino 93 завершает прекрасно спланированная верхняя палуба с джакузи и баром.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 93 ф (28,50 м) **Ширина** 23 ф (7,03 м)
Двигатели 2×MTU V8 (626 л.с.)
Максимальная скорость 14 узлов
Стоимость в Европе от €6 850 000

Pershing 92



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 92 ф (27.96 м) **Ширина** 20 ф (6.23 м)

Двигатели: суммарная мощность до 2638 л.с.

Максимальная скорость 42 узла

Стоимость в Европе от €7 140 000



Pershing устроил на боат-шоу в Генуе мировую премьеру новой 92-футовой модели, сочетающей агрессивные, почти «гоночные» линии экстерьера с невероятным комфортом на борту. Еще одна отличительная черта Pershing 92 — максимум открытого пространства на палубах: у лодки очень просторный кормовой кокпит

и характерный для спортивных лодок флайбридж. Последний на яхтах такого типа обычно делают компактным и сильно сдвинутым к корме, чтобы не портить хищный профиль судна, однако у Pershing 92 флайбридж получился немаленьким. Еще одна дополнительная зона для отдыха под солнцем расположена на носу: диван,

стол и огромный лежак для загара. На нижней палубе можно спланировать три или четыре каюты, причем для мастер-апартаментов предусмотрены альтернативные варианты с дополнительным санузлом или расширенной гардеробной. Есть, разумеется, и две каюты для экипажа. Еще следует отметить нестандартную

планировку главного салона и совершенно космический пост управления. О выдающихся скоростных данных можно было бы и не упоминать — все яхты Pershing созданы для удовольствия от полета, однако 42 узла для 92-футовой лодки — результат поистине выдающийся.



Sunseeker 40M Yacht

Компания Sunseeker создала образец для подражания для всей яхтостроительной индустрии Британии. До мировой премьеры 40M Yacht титул самой большой английской яхты из фиброгласа носил Sunseeker Predator 130, от которого новинка немало унаследовала. Например, знаменитые «балконы», открывающиеся в бортах, — два в главном салоне и еще один — в двухуровневой мастер-каюте, расположенной в носовой части основной палубы. Впрочем, стилистически новая лодка, конечно же, продолжает традиции яхт «метровой» серии — и в первую очередь Sunseeker 37M Yacht.

В 40M Yacht дополнительные 10 футов длины корпуса пустили на увеличение открытых палубных пространств — прежде всего кормовых «террас» главной и верхней палубы. Как

и положено на яхтах такого размера, уровень «кастомизации» очень высок — это касается и компоновки внутреннего пространства, и технической начинки, и интерьера. Одних вариантов планировки мастер-апартаментов — шесть штук, с балконом и без. Более того, на борту можно сделать сразу две мастер-каюты — на главной и нижней палубах, а общая пассажироместимость колеблется от 8 до 12 человек, разумеется, не считая экипажа из девяти человек. Технические характеристики тоже впечатляют: скорость до 24 узлов, автономность — до 1500 морских миль в экономичном режиме.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 131 ф (40,00 м) **Ширина** 26 ф (8,00 м)

Двигатели 2×MTU M93 (3180 л.с.)

Максимальная скорость 24 узла

Стоимость в Европе от €14 461 000





Image supplied by  SUNRISE
YACHTS

19-я Московская международная выставка

Катера и Яхты Апрель 2011

14 – 17 апреля | Москва, Крокус Экспо

BOAT & YACHT SHOW

Жизнь на воде

Организатор:



www.mibs-expo.ru

 Ufi
Approved
Event

 IFBBO THE
WORLD'S LEADING
BOAT SHOWS





Все о корпусах Air Supported Vessel

Эксперты МВУ тестируют новый тип яхтенных корпусов с системой аэроагрузки ASV

Один факт, что корпус принципиально новой конструкции обещает владельцам яхт 50-процентное снижение затрат на топливо, может перевернуть рынок глиссирующих катеров. В основе запатентованной системы ASV (Air Supported Vessel) — установленный в носу мощный нагнетатель, наполняющий воздухом туннель, проходящий под всем днищем судна. Туннель работает как воздушная подушка, поднимающая корпус и снижающая сопротивление воды. Это в свою очередь ведет к повышению скорости и топливной экономичности. Заявлено также, что аэроагрузка снижает удары при движении по неспокойным водам.

Изначально оригинальная концепция создавалась норвежской Effect Ships International для применения на высокоскоростных патрульных катерах, но теперь она адаптирована и для стандартных прогулочных судов. Опытный корпус 65-футовой моторной яхты с хардтопом, изготовленный турецкой компанией Nedship Group, был испытан в морских условиях близ Анталии. Ширина корпуса — около 5,4 м, яхта оборудована парой относительно маломощных Volvo Penta

по 435 л.с. с приводами IPS600, установленными на плоских участках днища по сторонам туннеля. Несмотря на скромную энерговооруженность, забалластированный до 22,5 т водоизмещения опытный корпус на предварительных этапах тестирования достиг проектной скорости 33 узла. Испытатели отмечают также, что расход дизельного топлива составил 5,7 л на милю при крейсерской скорости 25 узлов. Для сравнения: 24-тонная Princess V62, протестированная нами в августе 2009 года, с парой прямовальных MTU по 1200 л.с. развила максимальную скорость 37,1 узла, а при 25 узлах потребляла 10,6 л на милю.

Углепластиковый центробежный вентилятор размещен в защищенном

от воды носовом отсеке и приводится в действие от гидравлической системы главного двигателя (хотя на судне-прототипе для этого применялся отдельный двигатель серии D3). Такой привод сводит к минимуму шум и вибрации, требуя лишь прокладки трубопровода от двигателя к вентилятору. Его рабочее колесо вращается с частотой 1600 об/мин, всасывая воздух из двух воздухозаборников в носу судна и нагнетая его под давлением в переднюю часть туннеля. Оборудованная собственным приводом заслонка в кормовой части позволяет воздуху свободно выходить, когда судно неподвижно, и запирает его под давлением на ходу, образуя воздушную подушку площадью

около 30 м², воспринимающую приблизительно 80% нормального водоизмещения.

Концепция отчасти пересекается с принципами работы поперечно-реданированного корпуса, воплощенными, например, верфью Bénéteau в серии Flyer, однако в отличие от реданов, работающих при атмосферном давлении в образуемой каверне, ASV предполагает принудительную подачу воздуха в значительно больший объем под днищем. Удивительно, но разработчики утверждают, что при всей необычности формы корпуса и наличии дополнительного устройства надува, съедаящего внутренний объем, меньшая мощность главных двигателей и увеличенная общая

ASV В ДЕЙСТВИИ



Корпус на плаву, воздух выходит из открытого туннеля, приводы работают на малый ход



Заслонка закрывается, запирая воздух под давлением в туннеле и заставляя корпус всплывать



Воздушная подушка обеспечивает высокую крейсерскую скорость и экономию топлива

КОРПУС ASV: КАК ЭТО РАБОТАЕТ

ВОЗДУХОЗАБОРНИКИ

Мощный нагнетатель всасывает воздух через эти решетки по обоим бортам в носу и вдувает его в центральный туннель под днищем.

ВЫХОД ВОЗДУХА ПОД ДАВЛЕНИЕМ

ВОЗДУХ НАПОЛНЯЕТ ШИРОКИЙ ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ТУННЕЛЬ

ОТКЛОНЯЮЩАЯСЯ ЗАСЛОНКА ЗАКРЫВАЕТ ВЫХОД ВОЗДУХА, ОБРАЗУЯ ПОДУШКУ ПОД ДНИЩЕМ

ПРИВОДЫ IPS НА ГЛИССИРУЮЩИХ УЧАСТКАХ ДНИЩА

НАГНЕТАТЕЛЬ, СМОНТИРОВАННЫЙ В НОСОВОЙ ЧАСТИ

ТРУБЫ ГИДРАВЛИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ, ПЕРЕДАЮЩИЕ МОЩНОСТЬ НАГНЕТАТЕЛЮ

ДВИГАТЕЛЬ НЕБОЛЬШОЙ МОЩНОСТИ С ГИДРОСИСТЕМОЙ

Два двигателя по 435 л. с. с приводами IPS600 в состоянии разогнать опытное 65-футовое судно до 33 узлов с расходом топлива вдвое ниже, чем у обычного прямовального конкурента

Амортизирующий эффект воздушной подушки обеспечивает более мягкий ход против волны, чем у обычных V-образных корпусов



ширина для достаточности площади несущих поверхностей по обе стороны туннеля на самом деле дают дополнительный полезный объем корпуса.

Кроме того, по сравнению с обычными корпусами переменной килеватости, поддерживающий эффект воздушной подушки улучшает ход по встречной волне, характеризуется меньшим волнообразованием и очень малыми углами ходового дифферента. Катер-прототип разгоняется до 15 узлов всего за пять секунд, без

традиционного «переваливания» через гребень сопротивления и при постоянном угле атаки около 2°.

Компания Effect Ships International при поддержке ЕС и Норвежского

Туннель работает как воздушная подушка, поднимающая корпус из воды

совета по науке уже инвестировала в разработку более 8 млн евро. Для подтверждения расчетов было проведено более 1000 протяжек модели в бассейне, но широкой

публике идею представили только после проведения натурных испытаний опытного образца. Компания запатентовала ASV в одно- и многокорпусном исполнении и теперь намеревается вывести ее на рынок. Если все получится так, как задумано, это даст огромный толчок к улучшению экономичности и комфортабельности судов — того, что востребовано всеми. В общем, следите за публикациями в МВУ и не пропустите эксклюзивный тест-драйв новой технологии динамического поддержания.

МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ: ХАЙПАЛОН

• Большинство катеров RIB и разборных надувных лодок изготавливается либо из ПВХ, либо из хайпалона. Несмотря на то что ПВХ за годы значительно улучшил свои показатели, хайпалон остается непревзойденным материалом.

• Хайпалон, или хлорсульфированный полиэтилен, был разработан американской компанией Dupont в начале 1950-х как высококачественный синтетический заменитель резины. В силу своих свойств он применялся для изоляции электропроводов и отлично противостоит воздействиям ультрафиолета и химикатов.

• Хайпалон сочетает гибкость резины с высокой степенью износостойкости, что делает его идеальным материалом для производства надувных лодок.

• Хайпалон можно мыть даже с применением абразивных веществ, надо заметить, его пористая поверхность сильнее загрязняется, чем ПВХ.

• ПВХ со временем теряет некоторые свои компоненты, становясь более ломким и склонным к растрескиванию, особенно если лодка надолго остается сдутой и плотно свернутой. А хайпалон дольше сохраняет эластичность.

• Большинство производителей RIB дают пятилетнюю гарантию на баллоны из хайпалона. Лодки RIB высокого качества коммерческих серий, такие как Avon Searider, можно найти с оригинальными баллонами 25-летнего возраста.





Согласуем обороты

Благодаря новейшей разработке возможна тонкая подстройка оборотов двигателя простым нажатием кнопки

В эру цифровых технологий у капитанов появилась великолепная возможность согласовать работу нескольких двигателей в многомоторной силовой установке. Выпущенная в прошлом году в США под маркой Evinrude Icon система электронного управления моторами с цифровой приборной панелью сейчас поступила в продажу и в Европе, а значит, доступна в России. Icon — система управления моторной установкой «на лету», обладающая существенным отличием от прочих подобных — функцией тонкой подстройки оборотов RPM tune. Аппаратура позволяет выставить обороты двигателя нажатием кнопки, чтобы подобрать оптимальный режим работы установки в целом.

МНЕНИЕ:

В эру цифровых технологий мы можем добиться значительных успехов в управлении двигательными установками **Дэвид Марш**



Система интегрируется с приборами контроля. Справа: новый контроллер газа-реверса от Icon



По заявлению производителя, теперь простого нажатия кнопки достаточно для синхронизации нескольких (до пяти) двигателей в составе многомоторной установки, в том числе и на быстроходных открытых катерах. Точно так же на одной консоли можно регулировать и углы откидки до пяти синхронизированных моторов. Электронный интерфейс в системе Icon, с которым легко выставить обороты и угол откидки моторов, позволит подобрать наиболее экономичный режим



На одной консоли можно регулировать даже углы откидки до пяти синхронизированных моторов

крейсерского хода. Кроме того, система интересна наличием индикации положения моторов и межприборной совместимости по NMEA2000.

Приборы от Icon пойдут в стандартной комплектации с некоторыми 250-сильными двигателями серии HO и 300-сильными

моделями 2010 года. Систему можно подключить и к моторам 2009 года выпуска мощностью от 150 до 300 л.с. Жаль, но корпорация BRP сообщила, что в ближайшем будущем не предвидится распространение технологии E-Тес на модели малой мощности 4-15 л.с. по причине неоправданности затрат.



Легкие плоты

Небольшой вес спасательного средства гарантирует удобство обращения с ним на палубе

Ultralite входит в серию облегченных плотов Ocean Safety и предназначен для моторных яхт и гоночных парусных судов. В его конструкции применяется углеволокно, что позволило сделать Ultralite легче продукции конкурирующих фирм. Ultralite выпускается в вариантах на 6, 8 и 10 человек.

Шестиместная модель весит всего 28 кг (обычный плот на шесть человек весит 40 кг). Вы наверняка оцените это качество плотов серии Ultralite, когда будете приводить их в «боевую» готовность в аварийной ситуации.

Цена новой серии Ocean Safety Ultralite в Европе — от €4000 (с НДС).
Интернет: www.oceansafety.com

Экономичные моторы

Когда «гастарбайтер» предпочтительнее?

На европейском рынке появились недорогие четырехтактные подвесные китайские моторы Hidea, рассчитанные на установку на суда вспомогательного назначения.

В настоящее время мастера из Поднебесной выпускают моторы мощностью от 2,5 до 15 л.с. при стоимости €450-2000. Цена 15-сильного двигателя в среднем на €1500 ниже, чем у большинства конкурентов. Как и именитые аналоги, 2,5-сильный Hidea весит 13 кг, а 15-сильный движок весом 45 кг сравним с мотором Suzuki DF15 (44 кг). Hidea оснащает двигателями и продает небольшие надувные лодки длиной от 2,9 до 3,8 м, в России иронично именуемые «тузиками».

Интернет: www.velocitymarine.co.uk



Цена этого 15-сильного мотора на €1500 фунтов ниже, чем у большинства конкурентов

СТРАННОВЕДЕНИЕ



Phenomenon: четыре газовые турбины разгоняют эту лодку до 230 узлов

СУДНО МЕСЯЦА PHENOMENON

В чем уникальность?

Phenomenon должен побить мировой рекорд скорости среди судов с приводом на обычный винт. Действующий рекорд, 220 миль/час (191,2 уз., 354,1 км/ч), установлен этим же катером зимой 2010 года. Команда разработчиков *Phenomenon* рассчитывает разогнать свое детище до большей скорости.

Что в моторном отсеке?

Четыре газовые турбины Lycoming T-55-L-7C выдают в общей сложности 12 000 л.с. при 15 000 об/мин. На полной тяге силовая установка потребляет порядка 3750 литров топлива в час. Конструкторы установили на катер частично погруженные винты Arneson ADS11. Редукторы Sorland призваны снизить обороты турбин до приемлемых.

Все о корпусе

Основной конкурент — гидроплан *Miss Budweiser* способен безопасно

перемещаться лишь в условиях полного штиля, тогда как *Phenomenon* представляет собой модификацию 56-футового (17 м) океанского катамарана. Четыре турбины в нем размещаются только с продольным сдвигом. В каждом корпусе одна турбина работает напрямую, а вторая — через реверс-редуктор.

Достаточно ли прочен корпус?

Поперечно реданированный корпус катамарана армирован углеволокном и E-стеклом с межслоиным заполнением сэндвичевой обшивки

пенопластом Airex. Воздушное крыло между корпусами снижает риск переворота через корму. Пилоты располагаются в усиленной композитной капсуле в креслах, позаимствованных у гоночных болидов NASCAR.





Эксперт МВУ
Тим Бартлетт
E-mail: editor@mbyu.ru

Чувство курса

Миниатюрное устройство производства Cross Rate Technology распознает несколько современных навигационных стандартов

Американская компания Cross Rate Technology выходит на рынок с похожим на грибок портативным (около 20 см в диаметре) устройством eLGPS 1110. Принцип его работы довольно прост. Обычная GPS точна, но чувствительна к помехам как естественного, так и искусственного происхождения. Система позиционирования Loran едва ли может похвастать такой же точностью и зоной покрытия земной поверхности, однако отличается высокой надежностью. Несмотря на официальное закрытие Loran в Америке, многие радиомаяки, входящие в ее состав, продолжают работать. eLGPS 1110 комбинирует данные с обеих систем: с помощью GPS уточняются показания Loran. К примеру, если GPS выдает ваши координаты, но согласно Loran вы находитесь на 200 м севернее, за истину принимается информация GPS. При исчезновении сигнала GPS система пользуется сведениями Loran, сделав поправку к югу на эти самые 200 м. Вы получаете координаты с точностью GPS даже в том случае, когда связь со спутником отсутствует.

ПЛЫВЕМ ПО РАДИО

Сочетание Loran и GPS — далеко не единственная навигационная функция, встроенная в eLGPS 1110. В приборе также есть радиоконпас. Радиопеленгация (RDF, Radio direction



Умный «грибок» eLGPS 1110

finding) существует так же давно, как и радио. Многие капитаны помнят, что с помощью RDF можно определить местоположение по засечкам пеленгов

Мы получаем координаты с точностью GPS даже в том случае, когда соединение с ней отсутствует

на радиомаяки. eLGPS 1110 уже держит правила радиопеленгования в памяти: устройство использует данные GPS для нахождения направлений на действующие передатчики системы Loran и посредством двух узконаправленных антенн определяет, с какого из них пришел сигнал, тем самым рассчитывая информацию об истинном курсе судна.

Президент Обама подписал смертный приговор Loran в США, но европейская Loran и российская «Чайка» работают независимо, и их девять действующих передатчиков хорошо перекрывают территорию Европы. Проблема с европейской Loran заключается не в передатчиках,

а в приемниках. Почти все они расположены — как и большинство систем поддержки — в навигационных отделениях университетов, а не в море.

Если европейская Loran подобно ее заокеанскому партнеру канет в Лету, то eLGPS 1110 станет обычным немного громоздким приемником GPS ценной в 45 000 рублей. К тому же после незначительной модернизации радиоконпас сможет успешно работать с любыми низкочастотными непрерывно действующими передатчиками

большого радиуса охвата, наподобие тех, что передают точное время. При таких перспективах полторы тысячи долларов за точнейший датчик курса — заманчивое предложение.

АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ПРИБОРЫ

Первое, что приходит в голову, — индукционный датчик, который использует магнитное поле Земли, а следовательно, подвержен его девиациям, как и примитивный магнитный компас с картушкой.

Магнитное поле Земли помимо своей меридиональной составляющей, используемой компасом, имеет еще и вертикальную.



Гироиндукционный датчик курса производства Fugiro



МНЕНИЕ:

Не стоит забывать о том, что даже самая современная навигационная электроника не заменит человеческого зрения в сочетании с опытом мореплавания **Дэвид Марш**



Если бы индукционный датчик был расположен абсолютно горизонтально, в его точности не стоило бы и сомневаться. Однако вы когда-нибудь видели на судне абсолютно горизонтальные поверхности? Каждый градус наклона может дать несколько градусов ошибки в курсе.

Хорошо, что компас рулевого и автопилот работают с плавающей картушкой.

Создатели приборов пытаются бороться с погрешностью, прибегая к математическим методам обработки данных и размещая датчик в масляной ванне, но это делает компас менее чувствительным — настолько, что иногда он и вовсе теряет чувствительность и слабо реагирует на изменения курса судна!

Наилучший выбор в таком случае — высокоскоростной гироскоп, полупроводниковое лазерное устройство, «стреляющее» лучом

НАВИГАЦИЯ БЕЗ ОШИБОК





Photo: Corbis

НАРУШИТЕЛИ РЕЖИМА

ТИМ БАРТЛЕТ: Эксперт МВУ призывает к порядку всех участников движения по водным путям Европы

По дорогам Англии принято ездить по левой стороне, в континентальной Европе, в том числе и России, все наоборот. Нет никаких оснований считать, что левостороннее движение лучше (или хуже) правостороннего. Все началось в 1835 году, когда Британский парламент принял закон о дорогах, согласно которому водители повозок, не придерживающиеся при езде левой стороны, должны были заплатить штраф в 20 шиллингов. Сейчас дорожное движение строго регламентировано, и это не вызывает ни у кого никаких недоумений: по кольцевой развязке следует передвигаться

на дороге, раздражая соседей по потоку, но в общем и целом система работает везде (даже в России). Приняв ПДД, мы получили возможность безопасно передвигаться по улицам, однако на воде по каким-то непонятным причинам царит беспредел.

Все чаще можно услышать, что капитаны пренебрегают Международными правилами предупреждения столкновений, считая их буквеедством. Что странно, соблюдающие ПДД люди бахвалятся тем, что сознательно идут на нарушение МППСС, поскольку «того требует здравый смысл». Аргументируют свои нарушения они Параграфом 2, согласно которому «любые правила движения не самостоятельны, и при определенных обстоятельствах, таких как плохая видимость и мелководье, позволительно интерпретировать их в соответствии с повседневной морской практикой во избежание возможных столкновений».

Представьте, какой воцарился бы хаос на дорогах, если бы мы все могли выбирать сторону для движения либо устанавливать собственные правила: «уступаю дорогу всем автомобилям синего цвета и тем, кто слева от меня». Почему же на воде здравомыслие покидает нас?

Что странно, соблюдающие ПДД люди бахвалятся тем, что сознательно идут на нарушение МППСС

по часовой стрелке, останавливаться на красный свет, задние фонари машин должны быть красными, а передние – белыми. Бывает, кто-то ошибается



Капитан этого сухогруза пренебрег МППСС

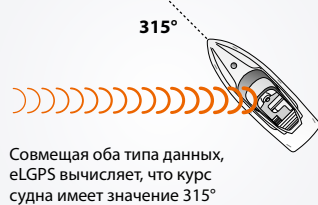
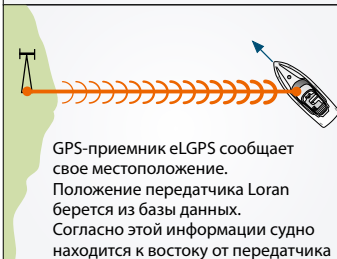
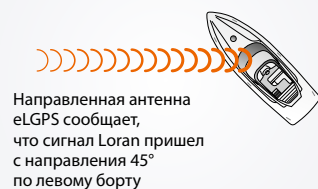
Photo: Corbis

сквозь многие сотни метров свернутого в катушку оптоволокна. Гироскоп не столь хорош в роли датчика курса, зато он прекрасно отслеживает его изменения и отклонения в ориентации индукционного датчика.

Индукционный датчик в комбинации с лазерным гироскопом компенсируют недостатки друг друга, поэтому большинство производителей предлагают гирииндукционные датчики либо в качестве стандартного решения, либо как альтернативу индукционному датчику. Имейте в виду, что гироскоп не способен избавить прибор от магнитной девиации. На борту необходимо иметь устройство, не подверженное влиянию магнитных полей. Один из вариантов – GPS-компас.

GPS-компас не влияет на траекторию, отображаемую на экране стандартного картплоттера. Устройство снабжено двумя или тремя горизонтально расположенными антеннами, передающими сигнал в процессор. Обе антенны принимают один и тот же сигнал, немного разнящийся из-за того, что одна антенна находится чуть дальше от спутника, чем вторая. Несмотря на то что эта «дельта» ничтожно мала, измерить фазовый сдвиг относительно просто. По фазовому сдвигу между антеннами прибор вычисляет собственную ориентацию относительно спутника. Этого достаточно, чтобы выдать данные о вашем курсе.

GPS/РАДИОКОМПАС



ПОСТСКРИПТУМ

GPS-компасы соединяют в себе несколько достижений современных технологий, но не пользуются большим спросом. При цене, не превышающей €1500, некоторые модели становятся реальной альтернативой индуктивным компасам. eLGPS 1110 умеет то же, что и индуктивный компас, однако прибор дополнен GPS-навигатором с поддержкой Loran, и это отличный компромисс, пока существует Loran.

Интернет: www.crossrate.com



Больше, краше, дороже!

Выставка суперяхт в Монако существует всего 20 лет, но размах, который она приобрела за это время, впечатляет. Боат-шоу всегда так или иначе отражают состояние яхтенной индустрии, и Порт Геркулес как выставочная площадка и как престижная марина является своеобразным индикатором положения дел в сегменте супер- и мегаяхт.



MARY-JEAN II

ВЕРФЬ ISA, ИТАЛИЯ

Итальянская суперяхта с синим корпусом и алюминиевой перламутровой надстройкой впечатляет современными интерьерами, в которых преобладает тик. Полы и переборки выполнены из этой истинно «морской» древесины, кроме того, дизайнер Марк Берриман щедро использовал в оформлении венге, мозаику из грубо отесанного известняка, бамбуковые панели и яркие картины кисти владельца судна. На яхте реализован достаточно необычный подход к планировке главного салона и обеденных зон. Вскоре после выставки *Mary-Jean II* присоединится к чартерному флоту Yachting Partners International и будет ждать своих первых гостей. На яхте предусмотрены шесть пассажирских кают, рассчитанных на размещение 12 персон.

Длина 202 ф (61,73 м) **Ширина** 31 ф (12,0 м) **Двигатели** 2×Caterpillar 3512C (2367 л.с.) **Максимальная скорость** 15 узлов



EXUMA

ВЕРФЬ PISCIOTTI, ГРУППА PERINI NAVI, ИТАЛИЯ

Алюминиевая 50-метровая суперяхта *Exuma* с водоизмещающим корпусом и радикальным дизайном стала не просто моторным первенцем верфи Perini Navi, но и открыла линейку нового бренда Vitruvius, девиз которого «Дальше, зеленее, изящнее». На яхте установлена экономичная пропульсивная силовая установка, а все бортовые отходы идут на переработку и не загрязняют окружающую среду. За экологию пришлось заплатить уменьшением жилой площади.

Длина 164 ф (50,00 м) **Ширина** 31 ф (9,50 м) **Двигатели** 2×Caterpillar C32 Acert **Максимальная скорость** 16 узлов

SOLEMATES

ВЕРФЬ LUERSSSEN YACHTS, ГЕРМАНИЯ

Серьезная и вместе с тем элегантная яхта — дело рук Эспена Ойно и Глэйда Джонсона — создавалась с прицелом на работу в чартерном мире. Лодка обладает приличной автономностью (7000 миль), а на борту есть все, о чем гости только могут мечтать (вертолет и субмарина не в счет). Читайте полный обзор *Solemates* на стр. 90.

Длина 196 ф (60,00 м) **Ширина** 37 ф (11,4 м) **Двигатели** 2×Caterpillar 3512B (1979 л.с.) **Максимальная скорость** 15,5 узла





BACARELLA

ВЕРФЬ TRINITY YACHTS, США

Bacarella — самая большая водоизмещающая яхта американской верфи, созданная совместно с британцем Диком Банненбергом и немецкими мастерами из компании Metrica. Изысканное внешне судно имеет просторные палубы и внутренние помещения. Интерьеры *Bacarella* выполнены в спокойных тонах.

Длина 195 ф (59,70 м) **Ширина** 35 ф (10,80 м) **Двигатели** 2×Caterpillar 3512B (2012 л.с.)
Максимальная скорость 17,2 узла

LAMMOUCHE

ВЕРФЬ SANLORENZO, ИТАЛИЯ

Первая стальная яхта от итальянского производителя, который до сих пор специализировался на алюминиевых корпусах. Над внешним и внутренним дизайном *Lammouche* потрудились Франческо Пашковски, и одной из особенностей, не характерных для яхт данного размера, стала вторая нижняя палуба, представляющая собой туннель от носа до кормы, откуда осуществляется доступ в технические помещения.

Длина 139 ф (42,67 м) **Ширина** 29 ф (9,00 м)
Двигатели 2×Caterpillar 3512B (2040 л.с.)
Максимальная скорость 17 узлов







SYCARA V

ВЕРФЬ NOVISKRUG, ГЕРМАНИЯ

Это уже пятая яхта с таким названием, и ее владельцы — американская семейная пара — теперь решили довериться технологиям Старого Света, отказавшись от прежней лодки в стиле ретро производства Burger. *Sycara V* поражает свободным пространством на каждой из палуб, в особенности перед надстройкой. Очень светлые и «легкие» интерьеры отделаны древесиной каштана и орешника, а также плитами из мрамора и оникса. Мягкий желто-бежевый камень придает ванной комнате владельца особое настроение. Хозяин судна, похоже, увлекается геммологией, поскольку даже некоторые гостевые каюты носят названия самоцветов. Яхта получилась по-немецки строгой и напичкана всевозможными техническими штучками вроде лифта и совершенной системы стабилизации.

Длина 223 ф (68,15 м) **Ширина** 39 ф (12,00 м) **Двигатели** 2×Caterpillar 3516HD (2200 л.с.) **Максимальная скорость** 17 узлов



LADY CHRISTINE

ВЕРФЬ FEADSHIP, ГОЛЛАНДИЯ

Еще один шедевр от Feadship был построен с учетом многочисленных пожеланий владельца — лорда Лэйдлоу, который знает толк в яхтах. Издалека узнать новую «Леди Кристину», названную в честь супруги владельца, можно не только по причудливому боковому остеклению в виде силуэтов рыб, но и по небольшому водопаду на транце, который берет начало в одном из двух бассейнов.

Длина 223 ф (68,00 м) **Ширина** 31 ф (12,50 м) **Двигатели** 2×MTU 12V4000 (1800 л.с.)
Максимальная скорость 15 узлов



BEL ABRI

ВЕРФЬ AMELS, ГОЛЛАНДИЯ

На создание Amels 171 британского дизайнера Тима Хейвуда вдохновили итальянские автомобили 30-х годов прошлого века, и он попытался интегрировать в 52-метровую яхту детали, которые обычно встречаются на лодках в два раза большего размера. Яхта может принять на борт 11 гостей и будет активно использоваться для чартера под управлением компании Imperial.

Длина 171 ф (52,30 м) **Ширина** 29 ф (9,00 м) **Двигатели** 2×MTU 16V2000 M70 (1408 л.с.) **Максимальная скорость** 15,5 узла

РОМА

ВЕРФЬ VIAREGGIO SUPERYACHTS, ИТАЛИЯ

Похоже, разработка новых проектов занимает у Эспена Ойно 24 часа в сутки, поскольку *RoMa* тоже является детищем творчески плодовитого норвежца. Судно производит впечатление скорее очень дорогого отеля, чем роскошного дворца, но это ведь не значит, что гости на борту будут чувствовать себя хуже. Ориентированная на чартер *RoMa* стопроцентно оправдывает свое предназначение.

Длина 203 ф (61,80 м) **Ширина** 36 ф (11,00 м) **Двигатели** 2×CAT 3516B (2000 л.с.) **Максимальная скорость** 17 узлов

**MARIE**

ВЕРФЬ VITTEERS, ГОЛЛАНДИЯ

Эта 54-метровая парусная яхта с корпусом из алюминия, двумя карбоновыми мачтами и композитным такелажем впечатляет не только размерами. Она напоминает великие парусники прошлого, но только внешне — лодка буквально напичкана суперсовременными технологиями. Классический интерьер выполнен бюро David Easton Design и предполагает новый подход к приватности на борту парусной яхты. *Marie* способна принять на борт восемь пассажиров и доступна для чартера.

Длина 180 ф (54,6 м) **Ширина** 31 ф (9,5 м) **Площадь парусов** 1445 м² **Двигатель** 1×Caterpillar C32 **Круизная скорость под парусом** 17 узлов (при ветре 20 узлов)





Из Портсмута в Каус

Чтобы проверить мореходные качества новой Sealine F42, MBY отправился через пролив Солент не в самую спокойную погоду.

Текст Дэвид Марш Фото Лестер МакКарти



Лучший в классе трансформируемый флайбридж



Верхний пост управления спроектирован правильно и удобен в использовании

Портсмут встретил нас сентябрьским проливным дождем, тем самым, о котором пели в свое время Beatles, хотя за день до приезда погода в старейшем порту Британии была летней. С самого утра порывы ветра гоняли по Соленту полуметровые барашки волн. Первый месяц осени — пора студенческих вечеринок, и группки тинейджер-первокурсников, одетых в черную форму Портсмутского университета, с интересом наблюдали, как солидные дяди среднего возраста загружают на новенькую Sealine F42 штативы и сумки с фотооборудованием. Вслед за нами от причала отрулила старенькая, принадлежащая яхтенной школе Sealine модель 42/5 со второй группой фотографов на борту. Выйти из крошечной гавани Gunwharf Quays — задача не самая тривиальная даже для опытного шкипера. Манипулируя джойстиком, мы разворачиваем яхту в сторону Солента, минут пять маневрируем, пропуская огромные паромы, и устремляемся в море.

Переключив штурвал, мы выжимаем максимальный газ и следим за тем, чтобы хищный нос «сорок второй» не слишком приближался к корме сопровождающей лодки. Наша яхта бодро перепрыгивает через кильватер и опускается на воду с приятным звуком, свидетельствующим об идеальной геометрии корпуса.

Снижаем ход, снова переключиваем рулевое колесо и набираем полные обороты. Лодка кренится, но великолепно держит кривую. Под каким бы углом мы ни атаковали волну, корпус уверенно проходит ее горб и мягко приземляется на водную поверхность.

Согласитесь, такое описание скорее встретишь в тексте об испытаниях новой спортивной яхты или катера RIB, чем в материале, посвященном практичной семейной флайбриджной лодке с двумя превосходными

каютами и просторным светлым салоном. Новой моделью F42 англичане из Sealine всерьез намерены встряхнуть рынок — они хотят изменить расстановку сил в данном сегменте. По заявлениям технических специалистов верфи, «сорок вторая» — наиболее совершенная из созданных ими

в последнее время яхт, это флайбриджный эквивалент бестселлера Sealine SC35.

Как выглядит новинка? На наш вкус, с внешним видом у F42 полный порядок. Яхта напоминает легендарный британский внедорожник, да и «силайновцы» на пресс-конференции говорили

Под каким бы углом мы ни атаковали волну, корпус уверенно проходит ее горб и мягко приземляется на поверхность воды



Большие иллюминаторы создают в салоне круговую панораму



Итальянские ветровые стекла с огромными «дворниками»



Диван составлен из трех отдельных выдвижных сидений с рундуками внутри

об английских традициях в области промышленного дизайна и недвусмысленно намекали на сходство с Landrover. Дизайн надстройки, без сомнения, повторяет черты F46: здесь также есть нависающий над кокпитом флайбридж, который опирается на несущие стойки. Новинка унаследовала и огромное наклонное ветровое стекло, свойственное всем моделям серии SC.

На сегодняшний момент F42 можно считать логичным приобретением для тех, кто ранее присматривался

к морально устаревшей модели F42/5. В день тестовых заездов эти яхты стояли одна за другой в Gunwharf Quays, и мы поняли, что их разделяет бездна. Уверены, что если кто-то из нынешних владельцев F42/5 решится сменить свою лодку на F42, он имеет шансы стать самым популярным человеком в своей марине.

В салоне уютно и просторно во многом благодаря изогнутым ветровым стеклам, каждое из которых вручную изготовлено в Италии. Инженеры Sealine говорят, что





Через люк в потолке
носовая каюта
наполняется светом

F42 прекрасно справляется
с волнами и способна
разогнаться до 34 узлов

Новой моделью F42 англичане намерены изменить расстановку сил в своем сегменте рынка

больших размеров стекла очень сложно монтировать, но в данном случае овчинка стоит выделки. Остекление в корне меняет ощущения от салона.

Значительные изменения коснулись и главного поста управления. Инженеры сохранили прекрасный круговой обзор, теперь все основные приборы находятся перед глазами рулевого, а рядом с приборной доской в помощь штурману можно вмонтировать 12-дюймовый картплоттер. На широком, снабженном регулировками сиденье перед штурвалом (рукоятки двигателей удобно расположены рядом) с комфортом устроятся двое. Эргономика рабочих мест шкипера на флайбридже и в салоне на высоте: если в пути вас застигла непогода, спускайтесь вниз — вы не заметите никакой разницы в управлении судном. На обеих приборных панелях

установлены джойстики Volvo IPS последнего поколения (еще один спрятан под подлокотником сиденья в кокпите). На нашей лодке F42 джойстики управляют парой двигателей IPS600 по 435 л.с. Замена род-приводов CMD Zeus, монтировавшихся на Sealine F46, системами Volvo IPS продиктована размерами корпуса «сорок второй»: даже самые маленькие двигатели Cummins велики для моторного отсека F42. Зато маневрирование на лодке с IPS даже в очень тесной гавани приносит только удовольствие. Не может не радовать и хорошая динамика корпуса при разгоне по прямой на открытом пространстве. На некоторых флайбриджных лодках с IPS иногда возникает ощущение, что стоит лишь заложить предельно крутой поворот, и судно попросту перевернется, как порожняя бочка, но на F42 бояться «оверкиля» не надо.



Двухспальную кровать
в центральной каюте
можно трансформировать
в две односпальные





На камбузе Sealine понравится даже профессиональному повару

Конечно, яхта кренится на виражах и все же управляется безупречно и безопасно.

«Вольвовские» дизели работают на удивление тихо, мы почувствовали некоторую вибрацию в салоне лишь на холостом ходу. Легкая дрожь пробивалась сквозь надстройку, но на флайбридже во время движения на скорости 26 узлов рокот моторов был едва различим. К счастью, проблемы с дифферентом, с которыми мы столкнулись на прототипе F46, не переключались на F42. Если вы находитесь в кокпите, кажется, что нос смотрит в небо, однако на деле при 25 узлах угол составляет всего 5° — показатель ничуть не хуже, чем у Princess 42. В Соленте было неспокойно. Невзирая на изрядное волнение и отливное течение силой около двух узлов, яхта сдала экзамен на отлично: мы получили всего один удар волной в корпус, и то это произошло в месте уплощения скулы. Важно то, что F42 управляешь с удовольствием — быстрая и азартная яхта запросто преодолевает отметку в 30 узлов.

Инженеры Sealine утверждают, что создают лодки для тех, кто совершает

длительные путешествия по воде, что подразумевает изобилие рундуков и секций для хранения личных вещей. У F46 с этим были проблемы, и проектировщики проделали работу над ошибками, проанализировали и учли пожелания владельцев. F42 принадлежит к другому классу яхт: мест для хранения имущества здесь больше, чем в шкафах-купе из «Икеи». Под задним сиденьем в кокпите расположена большая кладовка, внутренняя поверхность которой аккуратно обработана стеклопластиком. Впечатляет и внимание к деталям: в кладовке есть освещение, разъем на 12 V и проушины для закрепления вещей. Люки в полу обеспечивают хороший доступ к верхним частям приводов IPS. По габаритам флайбридж может составить сильную конкуренцию соперникам по классу — на такой просторной и комфортабельной площадке удобно устроиться на обед, а если опустить спинки сидений позади столика, то ее легко превратить в огромную зону для загара.

Сиденьями с рундуками в левой части салона предлагается манипулировать по собственному

усмотрению: можно сдвинуть на манер комфортного дивана по левому борту или сместить вплотную к сиденьям правого борта, создав удобную двуспальную кровать. Камбуз формально находится на нижней палубе, однако солнечные лучи, проникающие сквозь ветровые стекла, делают это помещение светлым, и человек, стоящий у плиты, не будет чувствовать себя как в подвале. Дверцы и ящики шкафов не хлопают и не скрипят: конструкторы предусмотрели магнитные замки. Насколько надежно они будут запирают ящики с посудой во время шторма, мы не знаем, но внешне мебель выглядит прочной и солидной. Выдвижные ящики, снабженные автоматическими доводчиками, закрываются мягко и с приятным звуком.

Центральная каюта, великолепно спроектированная и освещенная, претендует на звание лучшей в классе, причем на тестовой лодке в ней была установлена двуспальная кровать, которую по желанию покупателя можно заменить на две односпальные. Секций для хранения личных вещей и дорожных мелочей в мастер-каюте больше чем достаточно. В Sealine

Просторный санузел в каюте владельца



не поленились обработать края фанерных ящиков, поэтому, доставая перед сном любимую книжку, вы не занозите ладонь. В тамбуре возле дверей хватает места для переобувания. Единственное, к чему мы смогли придраться, — хлипкая на вид конструкция входной двери в нижнюю каюту. Чтобы попасть внутрь, вам придется сначала выдвинуть ее вправо, а затем сложить. Отметим, что во время движения столь сложная конструкция не издает никаких скрипов. Все санузлы на «сорок второй» — это в меру просторные и светлые



На флайбридж ведет трап с отделанными тиком ступенями



На максимальном вираже дизели работают на 3200 об/мин

функциональные помещения, причем в мастер-каюте туалет и душевая кабина разделены.

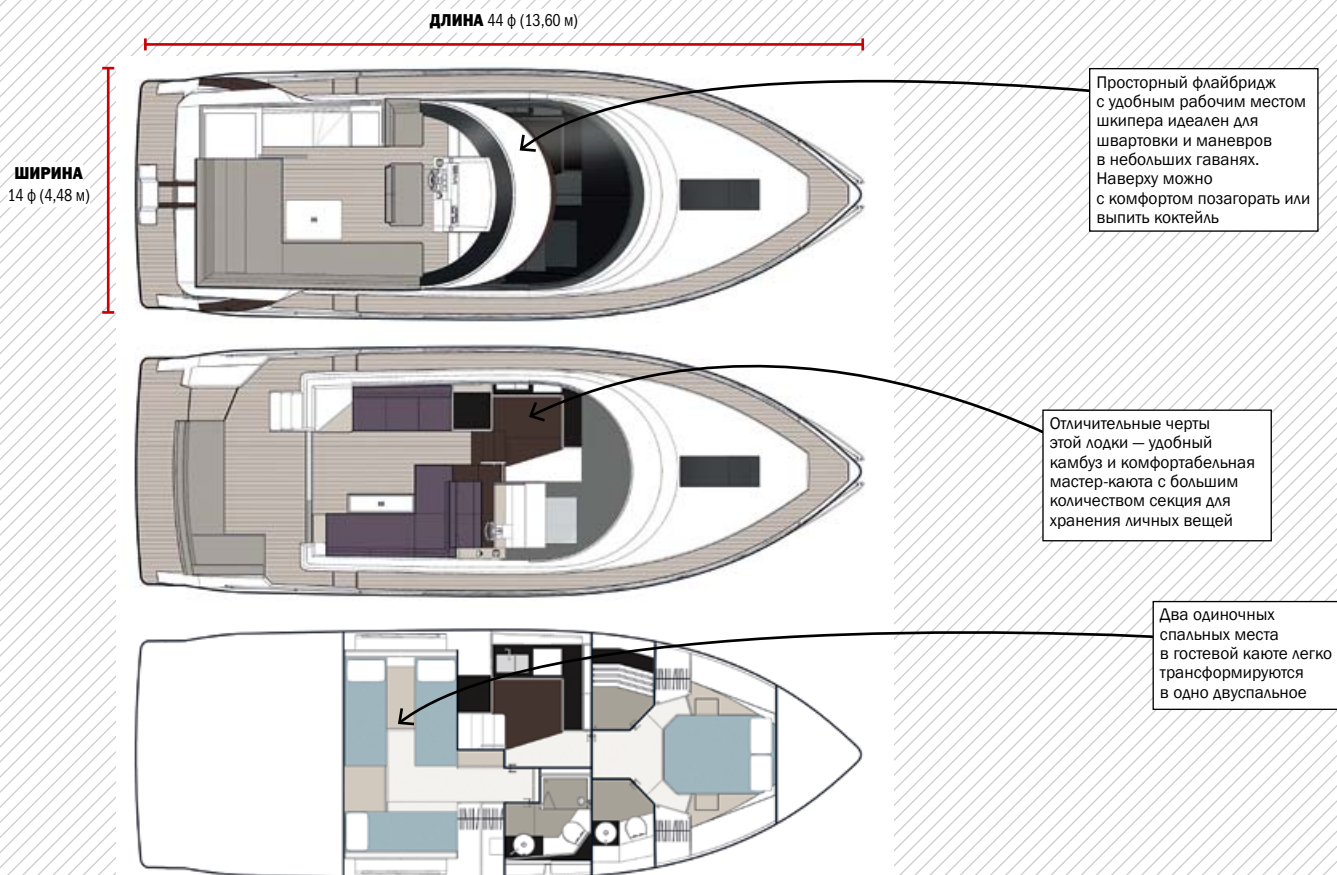
В моторный отсек ведет люк в кокпите, сразу под которым находится еще один рундук для хранения необходимых при работе мелочей. В машинном отделении достаточно места для проведения ежедневных проверок двигателей, и даже грузный механик не будет испытывать неудобств.

Резюмируя впечатления от F42, можем сказать, что верфи Sealine удалось построить наиболее удачную яхту с момента появления F46. Броская внешне 42-я модель обладает харизмой, помимо этого судно отлично

продумано с точки зрения комфорта в путешествии и рационального использования свободного места. Жилые помещения на F42 справедливо назвать лучшими в классе. Приятно удивили высокие мореходные качества яхты, и мы уверены, что даже самые азартные из яхтсменов получат удовольствие, встав к штурвалу. «Детские болезни»? Поверьте, это пустяки, которые, по заверениям инженеров верфи, будут исправлены уже на первом серийном корпусе. О минусах F42 стоит говорить, только если вы хотите убедить покупателей приобрести более просторную и дорогую модель F46. **МВУ**

Установка системы Volvo IPS на F42 обусловлена размерами корпуса яхты

ДОСЬЕ





Длина 44 ф (13,60 м)
Ширина 14 ф (4,48 м)
Двигатели 2×IPS500 (370 л.с.) или 2×IPS600 (435 л.с.)
Вес 12,7 т
Максимальная скорость 32 узла
Запас топлива 1200 л
Запас воды 450 л
Стоимость в Европе от €355 600

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛЬ 2×IPS 500 (370 Л.С.) ИЛИ 2×IPS 600 (435 Л.С.)

РЕЖИМЫ	ECO		FAST		MAX			
Об/мин	600	1000	1500	2000	2500	3000	3300	3400
Скорость	2,6	6,3	8,9	10,6	14,9	27,4	28,1	30,2
Расход	3,1	7,8	23,0	58,0	99,0	144,0	150,0	162,0

УРОВНИ ШУМА, дБА

Пост управления	68	82	85
Носовая каюта	70	83	84
Гостевая каюта	70	85	86

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: 50% топлива, незначительное количество воды, 8 человек на борту, спасательное снаряжение. Температура воздуха 16°C, давление 1019 мбар, волна 50 см, скорость ветра при скоростных заездах – 2 балла

КОНКУРЕНТЫ

Farline Squadron 42

цена в Европе от €361 180

Яхта с корпусом разработки Бернарда Олесински и схожей динамикой: два дизеля Volvo разгоняют ее до 31 узла. Высочайшее качество отделки и внимание к деталям при производстве судна на одной из лидирующих британских верфей обуславливает более высокую цену



Princess 42

цена в Европе от €382 080

Классическая флайбриджная яхта рассчитана на путешествие четырех человек и имеет одну каюту. С двигателями Volvo D6 (370 л.с.) развивает максимальную скорость 32 узла. Сильный конкурент Sealine, учитывая статус бренда



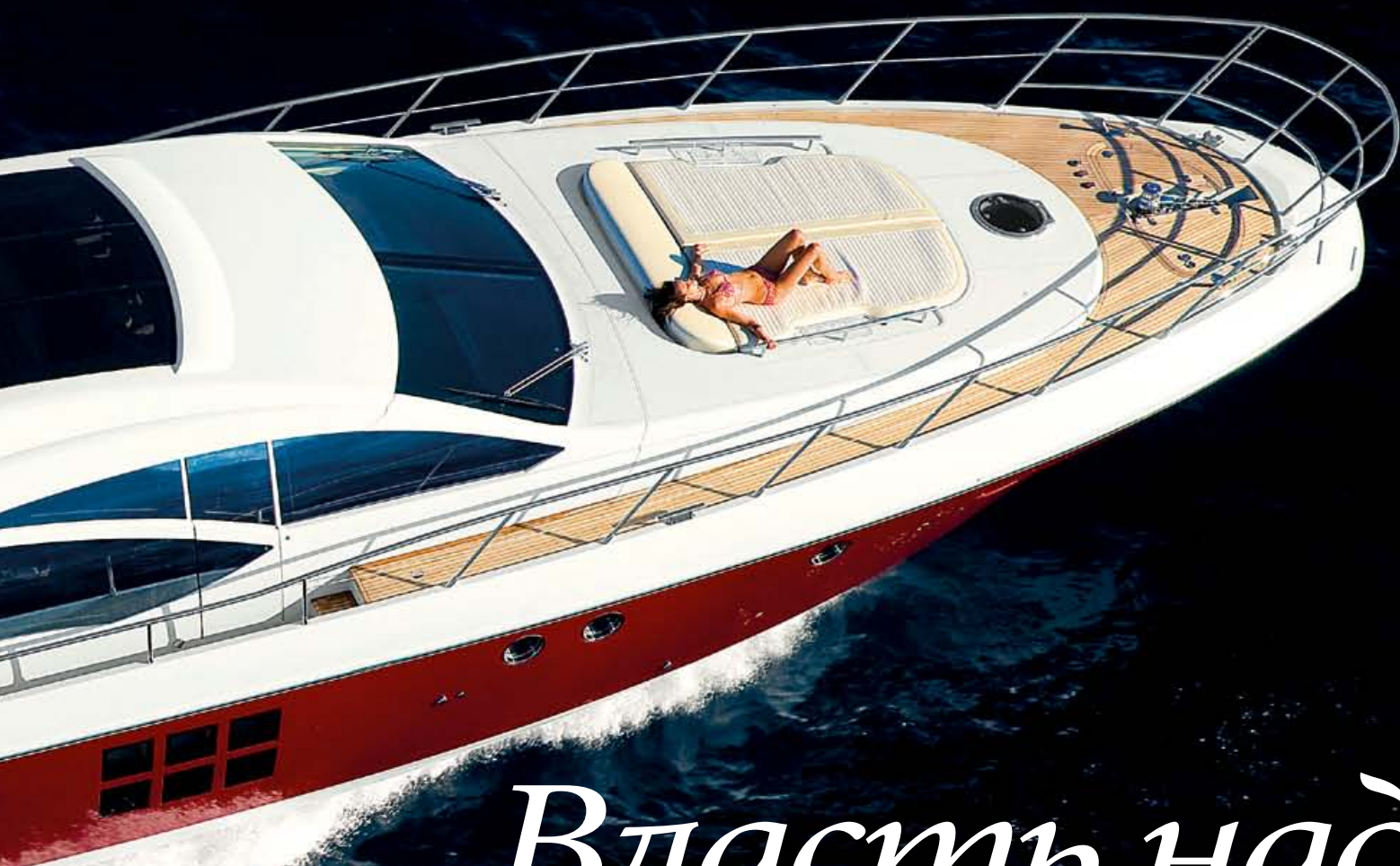
Beneteau Monte Carlo 42

цена в Европе от €285 000

Еще один «классик» производства французской верфи оборудуется в базе все теми же Volvo D6, что обуславливает динамические характеристики яхты. В связи с «народностью» бренда, эта лодка наиболее реальный конкурент Sealine. Минусы французской постройки известны всем







Власть над СТИХИЕЙ

Инженеры верфи Azimut разработали для модели 72S необычную систему управления судном с флайбриджа при помощи манипулятора. Мы не устояли перед соблазном испытать ее.

Текст Дэвид Марш

«Для того чтобы создать хороший корпус, недостаточно “заточить” нос поострее»



Все десять представителей верфи Azimut были увлечены разговорами в глубине салона, и никто за нами особо не следил. Пользуясь ситуацией, мы потихоньку начали набирать скорость: двадцать узлов, двадцать пять, затем тридцать. Мы разогнали лодку до 35 узлов, прыгая по вершушкам длинных и острых волн. Вода время от времени оказывалась рядом с дверью кокпита. В этот момент кто-то из инженеров верфи испортил все удовольствие, напомнив нам о том, что счастливый владелец Azimut с нетерпением ожидает доставки уже оплаченной лодки и желательно отдать ее в целости и сохранности, а не по частям.

Наше небольшое озорство подтвердило, насколько высокими мореходными качествами обладают корпуса Azimut последнего поколения. Итальянцы признавались, что по этому параметру были позади британских верфей, но теперь все изменилось. Первые признаки перемен появились еще в 2008 году, когда вышел Azimut 58, а через год успех закрепил Azimut 53. Затем началась работа над Azimut 40S — судно приняло эстафету. А сейчас перед нами прекрасная спортивная яхта с глубоким V-образным

корпусом — лучшее из того, что до сих пор делали в Azimut.

Для того чтобы создать хороший корпус, недостаточно «заточить» нос поострее: остойчивость, баланс и готовность четко следовать приказам рулевого — именно этими качествами отличается Azimut 72S. Рулевая система также претерпела изменения в лучшую сторону. Алессандро Росси, менеджер проекта, рассказал нам, что рули подверглись модернизации. С его слов изменения сначала не показались нам столь радикальными, но практика продемонстрировала обратное: 22-метровая яхта управляется легко и идет настолько живо, насколько можно ожидать от 46-тонного судна.

Мы разгоняли яхту, находясь внизу, на главном рулевом посту, однако чтобы действительно получить удовольствие от управления судном, следует вскарабкаться на флайбридж, где вы не встретите привычных для верхнего мостика атрибутов. Например, там нет штурвала и ручек, нет и приборной панели, изобилующей тумблерами и рукоятками. Вместо всего этого вы обнаружите самое шикарное и дорогое кресло рулевого, которое когда-либо видели, а напротив него — небольшую консоль Raymarine, один водонепроницаемый дисплей и огромный джойстик.

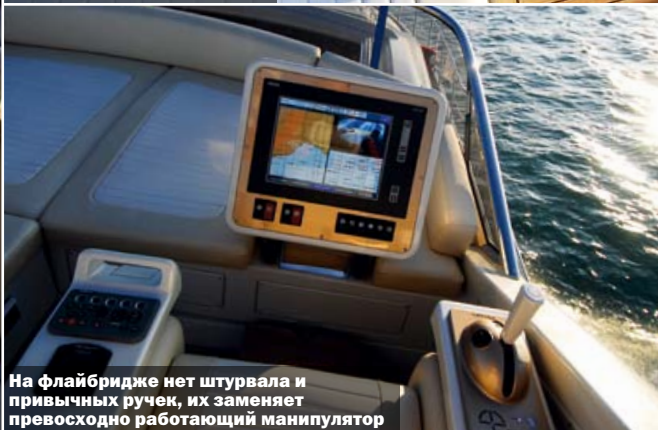


Джойстик

Штурвал и ручки управления двигателями заменяет джойстик. Заметим, устройство великолепно справляется с работой



Верхний пост управления напоминает рубку космического корабля



На флайбридже нет штурвала и привычных ручек, их заменяет превосходно работающий манипулятор
Зона для загара и отдыха



Небольшой флайбридж позволил установить люк в крыше надстройки



«Даже те, кто никогда не держал в руках Playstation, осваивают джойстик управления очень быстро»



Сказать, что система управления выглядит необычно и даже изысканно, — значит не отразить истинного положения вещей. Эргономичный джойстик заменяет обыкновенный штурвал и ручки, и управлять Azimut 72S, стоя на флайбридже, возможно только с его помощью.

Наклон джойстика вперед вызывает движение лодки в том же направлении, чем сильнее вы наклоняете его, тем быстрее идет судно. Отведите джойстик в сторону, и яхта начнет поворот. Вы можете подумать, что к такому стилю управления придется достаточно долго привыкать. Вовсе нет. Даже те, кто никогда не держал в руках Playstation, интуитивно осваивают джойстик очень быстро. Лодка обрабатывает усилия, переданные на манипулятор именно так, как вы и ожидаете: послушно и без каких-либо заминок, что действительно впечатляет!

При маневрировании в гавани стиль работы джойстика полностью меняется. На низких скоростях он действует по принципу сопротивления: сам манипулятор не двигается, а лишь измеряет давление, которое к нему прикладывает рулевой. Рукоятка связана с носовыми и кормовыми подруливающими устройствами, поэтому привычные в данном случае манипуляции выполняются тем же способом.

Нам тогда показалось, что в режиме маневрирования в гавани система чуть менее чувствительна, поскольку иногда сложно рассчитать силу необходимого нажатия. Сейчас ситуация, скорее всего, улучшилась, ведь когда мы были на борту, разработчики из компании JMC все еще проводили тонкую отладку системы.

Приживется ли это изобретение на рынке? Всем яхтсменам хочется иметь на судне что-то необычное. К тому же система с джойстиком подпадает под статус «гаджета», а мужчины на такие штучки падки. Оригинальный пост управления также позволяет Azimut позиционировать эту модель иначе, нежели остальные флайбриджные спортивные яхты, и выделяет ее из всего модельного ряда. Наверное, верфь будет ставить консоль только на свою спортивную линейку, чтобы создать отдельный класс лодок.

Напомним, что особую привлекательность последним моделям, и 72S в частности, придает маленький флайбридж, который позволил конструкторам установить люк в крыше салона — такое не часто встречается на флайбриджных яхтах. Свежий воздух и естественное освещение свободно поступают в без того светлый салон с большими сдвижными дверями на кокпит и огромными боковыми иллюминаторами



Безопасность

Аккуратные отделанные кожей поручни и ступени, покрытые тиком, гарантируют безопасный подъем на флайбридж



Стол можно раздвинуть



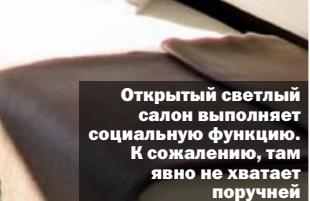
Просторный санузел в каюте владельца



Центральная каюта владельца сделана во всю ширину корпуса



Камбуз не настолько мал, как это может показаться на фотографии



Открытый светлый салон выполняет социальную функцию. К сожалению, там явно не хватает поручней



По простору гостевая каюта чуть уступает апартаментам владельца

«Нам показалось, что в режиме маневрирования в гавани система с джойстиком чуть менее чувствительна»



Новые корпуса яхт Azimut обеспечивают отличную мореходность

(гордость дизайнера Стефано Ригини). Флайбридж может показаться кому-то излишне компактным, но по нашим замерам на сиденьях и лежаках хватит места для всех. Удобство управления судном с верхнего мостика в незнакомой гавани или живописных местах трудно переоценить. Благодаря скромному размеру вес самой конструкции и радарной арки удалось значительно уменьшить. Вспомнив, насколько массивны флайбриджи у некоторых современных яхт, мы решили, что тенденция к уменьшению верхнего мостика оправдывает себя, если речь идет об управлении судном в плохую погоду.

В наши дни практически нет производителей, которые не в состоянии сделать хорошую отделку внутренних помещений, поэтому различия сводятся скорее к нюансам. И в интерьере Azimut 72S таких деталей больше чем достаточно. Например, наличие двух дверей на палубе в некоторых случаях значительно облегчает передачу швартовых и высадку на понтон. Внизу прозрачные двери кают снабжены подсветкой, которая загорается при их закрытии. Как обычно, дизайнеры Azimut не стали слепо следовать моде и разместили короткую радарную арку в средней, а не в кормовой части флайбриджа. Такое положение придает яхте ощущение надежности и безопасности и хорошо отражается на работе самого радара и УКВ-радиостанции, поскольку они находятся на самой высокой точке судна.

Салон поначалу кажется странным: в центре расположен громадный стол с симметрично расставленными вокруг креслами и шкафами, что выглядит как маниакальная попытка соблюсти полную симметрию в дизайне... Однако после того как вы проведете на борту некоторое время, вы поймете, насколько удобна эта расстановка. Мы разместились на диванах и стали обсуждать яхту. Кто-то достал ноутбук и занялся работой, остальные лениво попивали холодное пиво, взяв его из мини-бара. Стол изначально рассчитан на шесть персон, но его можно разложить и расположить с полным комфортом для чаепития или устроить официальный ужин. Очевидно, что стол здесь выполняет такую же функцию, как и бар в загородном коттедже.

Признаемся, эта яхта пришлась нам по вкусу, поскольку сочетает в себе лучшее от спортивной лодки и флайбриджного круизера, отличается прекрасной динамикой и управляемостью и выделяется среди большинства себе подобных лодок инновационной консолью управления на флайбридже. Особенно важно то, что эффектный дизайн не оказывает негативного влияния на то, как управляется судно. Нам доводилось тестировать множество красивых яхт, но далеко не каждую хотелось оставить себе. Azimut 72S — одна из таких лодок. **IMBY**



Транцевые плиты

На Azimut они управляются тоже с помощью джойстика — простая и интуитивно понятная конструкция



Нижний пост управления



Купальная платформа с электрической регулировкой облегчает спуск тендера из гаража



Выдвижной мангал по левому борту



Пара 1800-сильных дизелей гарантирует максимальную скорость 39 узлов

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛЬ 2xMAN CRV12; 1800 л.с. при 2300 об/мин; 12 цилиндров

РЕЖИМЫ	ECO			FAST			MAX	
ОБ/МИН	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2335
СКОРОСТЬ	12,8	15,8	20,8	25,5	30,0	34,0	37,5	39,0
ДИФФЕРЕНТ	2,1°	3,3°	4,1°	4,5°	4,7°	4,9°	5,5°	3,7°
РАСХОД	100	150	220	296	400	498	600	670
МИЛЬ/Л	0,13	0,11	0,09	0,09	0,07	0,07	0,06	0,06
ДАЛЬНОСТЬ	492	405	363	331	288	262	240	224
УРОВНИ ШУМА, ДБА								
САЛОН	67	70	72	73	74	77		

ДЛИНА 73 ф (22,32 м)



ШИРИНА 18 ф (5,61 м)

ДЛИНА 73 ф (22,32 м)
 ШИРИНА 18 ф (5,61 м)
 ЗАПАС ТОПЛИВА 4800 л
 ЗАПАС ВОДЫ 1100 л
 КАТЕГОРИЯ А для 12 человек
 ДИЗАЙН Стефано Ригини (наружный дизайн), Карло Галеацци (интерьеры)
 ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 41 т; 46 т в снаряженном состоянии (включая топливо и воду)
 СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ от €2 800 000

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: 80% топлива, 55% воды, 11 человек на борту, багажа нет. Температура воздуха 10°С, метровая зыбь. Сила ветра при скоростных заездах 3 балла.

ВСЕ ЛУЧШЕЕ СРАЗУ

Глобализация делает все в этом мире похожим. Впрочем, бывают приятные исключения: Princess 72MY, позаимствовав лучшие качества у британских и итальянских лодок, остается собой – элегантной и космополитичной яхтой.

Текст **Ольга Селезнева**



*«Практичность, надежность,
безукоризненная управляемость –
эти качества всегда были визитной
карточкой Princess»*





Традиционно эффектная
внешность Princess 72MY

Итальянцы и англичане — две нации, составляющие основу современного моторного яхтинга. Именно эти страны делят сегодня львиную долю серийного судостроения в сегменте до 100 футов, во всяком случае, на территории Старого Света. Одновременно они же — два противоположных полюса, которые никогда не сойдутся. Разные головы, разные руки и, как следствие, разные подходы к такой вроде бы бесспорной вещи, как современная скоростная глиссирующая яхта из стеклопластика, предназначенная для отдыха и морских путешествий. Только неискушенному кажется, что все лодки этого типа очень похожи. Тот, кто достаточно опытен, чтобы замечать детали, видит ощутимую разницу. Оборудование, интерьер, планировка обитаемого пространства — у англичан и итальянцев различается все. И дело здесь даже не в климате: Princess, Sunseeker, Ferretti, Azimut и многие другие из списка всемирно известных мегабрендов находят своих почитателей и успешно эксплуатируются как в северных, так и южных водах (хотя, конечно, большинство по умолчанию предпочитает акватории потеплее). Считается, что англичане делают упор на надежность и практичность, а итальянцы берут эффектными интерьерами, что, однако, не означает, будто первым нужно отказать в стиле, а вторым — в качестве. Деление довольно условно, оно лишь намечает тенденции и подчеркивает национальные особенности. Лодки — как люди, и вряд ли кто будет спорить с тем, что обитатели Апеннинского «сапога» и подданные Её Величества, хоть

и относятся к одному виду *Homo sapiens*, едва ли способны понять друг друга.

Что бы там ни говорили о взвешенном подходе, большинство лодок в этом мире покупается «глазами». Объективно интерьер лодки — сильный козырь. Поклонники британского стиля готовы спорить до хрипоты, но почти все признают, что итальянцам с их исторически сложившимся чувством прекрасного гораздо легче впечатлить клиента, особенно неопытного. В то же время по обе стороны баррикад верфи демонстрируют готовность предложить интерьер любого стиля и широкий список оборудования. На первый взгляд в этом действительно нет ничего сверхъестественного, однако практика показывает, что итальянские лодки всегда выглядят итальянскими, а британские — британскими. Два разных подхода не желают смешиваться столь же упорно, как масло с водой. Пожалуй, единственной верфью, которой это удалось без видимых усилий, является британская Princess Yachts.

Основанная в 1965-м, эта английская компания волилась в начале 2008 года в группу компаний LVMH (Moët Hennessy Louis Vuitton and Groupe Arnault), объединяющую 50 люксовых брендов. Нельзя сказать, что событие коренным образом повлияло на внешний вид яхт Princess — они и прежде выделялись среди британских лодок «средиземноморской» элегантностью — но теперь интерьерами Princess занимаются итальянцы из Fendi, что гарантирует чистоту эксперимента. Плодом такого сотрудничества стала модель Princess 72MY. Все обошлось без





Мастер-каюта с монументальной кроватью снабжена отдельной гардеробной комнатой

фанатизма: Princess 72MY по-прежнему чистокровная британская лодка и образец деликатного обращения с традициями — новые веяния вписались в нее легко и непринужденно.

Корпус длиной 72 фута — это уже немало, причем изнутри лодка кажется еще больше благодаря продуманной планировке и некоторым проверенным фокусам. Скажем, главная палуба просматривается буквально насквозь — от кормового кокпита до лобового стекла. Салон, столовая, камбуз и пост управления объединены в единое пространство, что зрительно добавляет объема. Большая площадь остекления надстройки тоже работает на эту задачу, а четкое визуальное разделение функциональных зон придает каждому уголку уютную завершенность. Кроме того, кухню, отделенную стойкой, можно полностью скрыть при помощи сдвижной полупрозрачной перегородки: двигать ничего не нужно — все сделает электропривод. Когда перегородка закрыта, из поля зрения исчезает еще и пост управления, позволяя пассажирам в салоне наслаждаться отдыхом в приватной обстановке. Большие диваны, бар, элегантный столик и медиасистема с пространственным звуком и огромным LED-телевизором, выезжающим из ниши, делают салон весьма привлекательным, хотя на борту есть и другие места, где можно собраться теплой компанией.

Взять, к примеру, кормовой кокпит: в хорошую погоду он становится идеальной столовой или гостиной на открытом воздухе — здесь также предусмотрены немаленькие диван и стол. И даже если погода не столь хороша, здесь все равно уютно: длинный козырек флайбриджа отлично защищает и от накапывающего дождика, и от палящего солнца. Ну а сам флайбридж — плацдарм для самых разных летних развлечений — от барбекю и вечеринок до пляжного отдыха. Лежак для загара, обеденная зона, еще один бар, двухместный верхний пост управления — тут легко умещается все необходимое и еще остается свободное пространство для тендера и крана (для сброса последнего на воду). Гараж на борту не предусмотрен — его площадь в корме занимает двухместная каюта экипажа. При таких размерах лодки команда вам точно понадобится, причем хорошо, когда на борту есть место не только для шкипера, но и для кока или хостесс — немногим нравится на отдыхе заниматься бытовыми проблемами. «Малый флот» можно не ограничивать тендером — гидравлическая кормовая платформа достаточно велика, чтобы возить на ней еще и гидроцикл.

Четыре каюты на 72 фута длины корпуса — вполне неплохо,

«Princess 72MY по-прежнему чистокровная британская лодка и образец деликатного обращения с традициями»



особенно учитывая, что в последние годы уже никого не устраивают помещения размером с чемодан. Нужно признать, что с планировкой нижней палубы специалисты Princess поработали на отлично: апартаменты владельца, как обычно, простираются от борта до борта, да и остальные каюты на удивление просторны. VIP-каюта традиционно расположена в носовой части корпуса, еще две гостевые по бортам, причем каюту правого борта на выбор можно оснастить двуспальной кроватью, отдельными спальными местами или компромиссным «трансформером» — раздвижной механизм запросто сделает из одной кровати две и наоборот. Эту каюту, кстати, можно с полным правом тоже назвать VIP: по размеру она не уступает той, что в носу. Для хранения вещей предусмотрены не только гардеробы, но и объемные ящики в основании кроватей. Деталь, особенно приятная для дам: туалетный столик с пуфом, зеркалом и шкатулкой для мелочей есть в каждой каюте, никому не будет обидно. Мастер-каюта с монументальной кроватью снабжена еще и отдельной гардеробной комнатой, не говоря уже о таких обязательных вещах, как диван, стол и кресло, — получается полноценный кабинет, если дела не отпускают даже на отдыхе.

Приятно, что ни в одной из кают нет ни единого шанса влететь головой в какой-нибудь коварный выступ — потолки везде высокие. Щедрость объемов распространяется и на ванные комнаты — в душевых кабинах не придется упираться локтями. И хорошо, что не забыли про такую полезную мелочь, как полотенцесушители. Другие практичные детали глазу не видны: за стенными панелями коридора, в который выходят двери кают, скрыты стиральная машина с сушкой и шкаф с полками для белья. Вместо последнего можно установить, например, винный холодильник, чтобы запасы вина на борту хранились по всем правилам. Теперь собственно о дизайне интерьера. Итальянцы, в отличие от англичан, гораздо смелее в выборе материалов. У них более естественно получается смешивать

«Кухню, отделенную стойкой, можно полностью скрыть при помощи сдвижной полупрозрачной перегородки»

множество разных оттенков и фактур. А еще они тонко чувствуют грани разумного, уравновешивая это разнообразие строгими линиями и создавая идеальную канву для фантазии. Собственно, это и есть главный секрет итальянских интерьеров. Даже учитывая огромный выбор отделочных материалов и самые разные вкусы клиентов, обитаемое пространство Princess 72MY практически невозможно испортить. А вот придать ему индивидуальность — запросто: классическая лакированная вишня, теплый орех или беленый дуб задают совершенно разный тон в оформлении. Деревянная отделка может быть матовой или лакированной плюс текстиль, жалюзи, аксессуары... Едва ли вам доведется встретить точную копию вашей лодки.

Учитывая все вышесказанное, есть шанс заподозрить, что Princess 72MY — всего лишь плавучий дом, начиненный роскошной мебелью. Однако уважающая себя британская верфь никак не могла бы себе такого позволить. И вот здесь начинается территория, где безраздельно властвует типично английский подход. Практичность, надежность, безукоризненная управляемость — эти качества всегда были визитной карточкой Princess. И кто это назвал англичан чопорными и скучными? Скорость они любят не меньше горячих итальянцев и безбашенных русских. Пара Caterpillar C32 Asert мощностью по 1622 л. с. каждый выдают скорость до 35 узлов. А о заправке можно подумать как-нибудь потом: 5000 литров топлива обещают в круизном режиме запас автономности до 700 миль. **MBY**



Просторная душевая кабина



Эргономика рабочего места рулевого на высоте



Светлые тона в оформлении салона делают его зрительно больше

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДЛИНА 74 ф (22,58 м)
ШИРИНА 18 ф (5,49 м)
ОСАДКА 1,68 м
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 45 т
ТОПЛИВО 5000 л
ВОДА 1342 л
КАЮТЫ 4 + 1

ДВИГАТЕЛИ:
 2×MTU 10v 2000 M93
 (1523 л.с.)
Максимальная скорость 34 узла

2×Caterpillar C32 Asert
 (1622 л.с.)
Максимальная скорость 35 узлов

ДЛИНА 74 ф (22,58 м)



В хорошую погоду кокпит становится идеальной столовой или гостиной на открытом воздухе — здесь также предусмотрены немаленькие диван и стол



Длинный козырек флайбриджа отлично защищает и от накапливающегося дождика, и от палящего солнца. Ну а сам флайбридж — плацдарм для самых разных летних развлечений



Мастер-каюта с монументальной кроватью снабжена отдельной гардеробной комнатой. Наличие кресла и рабочего стола превращает помещение в полноценный рабочий кабинет

ШИРИНА 18 ф (5,49 м)

ДЛЯ ТЕХ, КТО ПОНИМАЕТ

Отлично сделанная лодка хороша в любом качестве: многофункциональная новинка Nord Star Patrol 37 может стать как удобной яхтой для семейного отдыха, так и серьезным судном для работы в экстремальных условиях.

Текст **Ольга Селезнева**



Финны известны своей педантичностью и оригинальными традициями судостроения. Яхты и катера родом из этой страны ни с чем не спутаешь. Слишком сильный отпечаток накладывают на их внешний вид суровый климат, не самая простая навигация, да и финский национальный характер — упёртый до крайности: тут не терпят компромиссов и любят докапываться до мелочей. Так сложился хрестоматийный образ «северной» лодки — надежной, мореходной и для многих эстетически своеобразной. В самом деле, изящные линии «средиземноморских» яхт куда более доступны для понимания — тут даже специалистом быть не нужно. Финны же предпочитают лодки траулерного типа, ведущие происхождение от рыболовецких судов — «рабочих лошадок», способных выходить в море день за днем в любую погоду, не требующих регулярного и дорогостоящего техобслуживания. Форма в данном случае в точности отражает содержание. Если англичане всегда называют яхту «she», то есть «она» (даже если речь идет о катере), то к финским судам уместнее обращаться в мужском роде — их brutальный вид красноречиво говорит о доминирующей черте мужского характера: «Уж если я что решил, то...». В общем, пока другие скушают у пирса в ожидании хорошей погоды, мы, пожалуй, пойдем в море. Asta la vista, baby.

Одним из известных проводников такого подхода является финская верфь Linex Boat, базирующаяся в городке Кальвия неподалеку от Кокколы — места, где традиции кораблестроения имеют богатую историю. Город Коккола был основан в 1620 году шведским королём Густавом Адольфом II, в XVIII — XIX веках представлял собой крупный судостроительный центр. Длинной историей может похвастаться и сама Linex Boat, ведь компания существует уже без малого 90 лет, а ее суда пользуются заслуженным спросом не только у тех, кому нужна лодка для отдыха и рыбалки, но и у работающих в море профессионалов. Сделанные верфью катера Nord Star ценят за надежность, мореходность, безопасность, «неубиваемость» и еще — за скорость. Например, Nord Star Patrol 37 разгоняется до 42 узлов.

Слово «patrol» в названии достаточно прозрачно намекает на многофункциональность — на базе этой модели можно строить спасательные и патрульные

катера, которые обязаны в кратчайшие сроки добираться до нужной точки, невзирая на погодные условия в любое время года. Nord Star Patrol 37 создавали для серьезных «офшорных» переходов, поэтому новинка комфортно чувствует себя в море в восьмибалльный шторм при силе ветра более 40 узлов и четырехметровой волне. Впрочем, тот факт, что лодка с гордостью носит титул «морского внедорожника 4×4», не делает ее танком, лишенным эстетических и практических достоинств. В ней есть все, что нужно для хорошего отдыха на воде.

На нижней палубе Nord Star Patrol 37 спланированы две двухместные каюты, причем та, что находится в кормовой зоне, имеет дополнительное третье спальное место, а это, согласитесь, удобно, если вы взяли на борт детей. Классический морской интерьер с отделкой из натурального дерева, множество шкафчиков и полок для вещей, мягкая точечная подсветка — здесь уютно и комфортно. Санузлов тоже два, в одном

«Финны предпочитают лодки траулерного типа, способные выходить в море день за днем в любую погоду!»

из них насадка душа вытягивается из смесителя, другой представляет собой полноценную душевую кабину. К индивидуальным пожеланиям клиентов на верфи относятся с уважением: по вашему желанию можно вносить свои дополнения и изменения.

Учитывая, что в режиме «дневного круиза» катер Nord Star Patrol 37 способен принять на борт гораздо больше пяти пассажиров (разрешенная пассажировместимость — до 15 человек), салон главной палубы предусмотрительно сделан просторным. Обеденная зона, состоящая из раскладного стола со встроенным рундуком и большого углового дивана, вместит человек семь-восемь. Напротив расположена отличная оборудованная кухня с холодильником, морозильником, духовкой, двухсекционной мойкой и газовой плитой, снабженной держателем для посуды, — готовить можно даже в условиях сильной качки.

Пост управления экипирован более чем солидно: штурманский стол; снабженное массой регулировок кресло рулевого; удобная подножка; хорошо читаемая

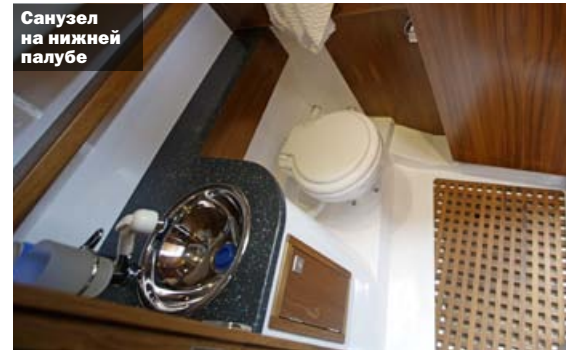


Душевая кабина



Пост управления экипирован более чем солидно

Простой но комфортный салон



Санузел на нижней палубе

«Внимание к деталям придает лодке безукоризненные эксплуатационные качества и эффектный внешний вид»

приборная панель. При этом часть приборов для комфорта вынесена в нишу над лобовым стеклом. Обзор отсюда открывается отличный, а обратный наклон лобового стекла (как у всех траулеров) улучшает видимость, даже когда вас заливает волной или дождем. Вообще, салон выглядит очень светлым благодаря большой площади остекления надстройки, полностью прозрачным дверям, отделяющим кормовой кокпит, и прозрачному же открывающемуся хардтопу над постом управления. При этом версия с хардтопом — не единственный вариант «оформления» вашей лодки. Опционально модель комплектуется флайбриджем с дополнительным верхним постом управления — швартоваться, управляя лодкой «сверху», гораздо удобнее. Кроме того, здесь можно разместить то, что в любом случае не окажется лишним на отдыхе: открытую обеденную зону с диваном и столом плюс мини-бар с холодильником и электрогрилем. Для защиты флайбриджа от дождя или солнца предусмотрен бимини-тент. А полный ходовой чехол для открытого кормового кокпита уже входит в стандартную комплектацию.

Список опционального оборудования у лодки весьма широк — от дополнительной электроники до лежаков для загара на носу. И разумеется, можно выбирать на свой вкус мощность двигателей и тип привода. К установке предлагаются сдвоенные Volvo Penta D4 300 и Volvo Penta

D6 370 по 300 или 370 л. с. соответственно. Максимальное же число «лошадей» в моторном отсеке — 870, при этом лодку можно оснастить как традиционными угловыми колонками Aquamatic, так и винторулевыми колонками с тянущими винтами. В последнем случае это будет система Volvo Penta IPS600, разработанная на основе дизельного двигателя Volvo Penta D6 435 (2×435 л. с.). В стандартную комплектацию IPS входит также джойстик для швартовки: с ним маневрирование в марине на низких скоростях становится гораздо более точным и легким, поскольку вы можете двигать лодку в любом направлении, хоть боком, буквально движением пальцев. Наконец, Nord Star Patrol 37 еще и достаточно экономичное судно. Например, с двигателями Volvo Penta D6 370 суммарной мощностью 740 л. с. расход топлива составляет 2,5 л на морскую милю при круизной скорости 26 узлов. Общий же запас топлива на борту — 800 л. Нехитрый подсчет обещает нам автономность около 320 миль.

Незаметные на первый взгляд, но очень важные детали — вот то, что делает лодку действительно удобной и по-настоящему харизматичной. У Nord Star Patrol 37 таких «мелочей» предостаточно: множество рундуков, усиленные леера, широкая кормовая платформа, обилие натурального тика, двойная шумоизоляция машинного отделения... Перечислять можно долго, но именно это внимание к нюансам и придает лодке безукоризненные эксплуатационные качества и эффектный внешний вид. Главное — понимать, что в море мелочей не бывает. **MBY**



Классический морской интерьер с отделкой из натурального дерева



Естественное освещение попадает в носовую каюту через иллюминаторы



Морские, всесезонные камера
Nord Star Patrol
4×4 of the SEA



RANGE Marine — эксклюзивный дистрибьютор
Москва т.+7 (495) 973-72-45
www.nordstarpatrol.ru office@nordstarpatrol.ru

NORD BOAT — региональный дилер
Санкт — Петербург +7 (812) 9527950
www.nordboat.ru info@nordboat.ru

NORD STAR

Штормовое предупреждение



Чем больше знаешь о потенциальной опасности, тем легче ее избежать. МВУ проводит краткий экскурс в океанологию — мы попытались выяснить природу возникновения штормов и оценить их разрушительные последствия.

Текст **Алексей Зимин, Антон Черкасов**

Фото **Антон Черкасов, iStock, Corbis**

Помнится, как много лет назад мы впервые оказались на небольшом судне в штормовом Баренцевом море. Громадные валы,

накатывавшиеся на бок, лишь будоражили воображение, от адреналина захватывало дух, но ужасно хотелось еще впечатлений. Когда только начинаешь морскую практику, удивляешься словам бывалых капитанов, постоянно выражающих надежду успеть «добежать» до укрытия по тихой воде. Постепенно тяга к штормовому плаванию ослабевает. А уж если попадешь в переделку... Одним из самых значительных факторов, действующих на суда, остаются грозные волны под шквально-ураганным ветром. Люди до сих пор стараются приспособить суда к выживанию в шторме, придумывают новые формы корпуса и конструируют более эффективные приводы. Для яхтсменов очень важно не только уметь читать метеопрогнозы, но и понимать природу и поведение волн, чтобы вовремя принять меры по сохранению судна.

ОТКУДА БЕРУТСЯ ВОЛНЫ

Словно струна от прикосновения смычка, поверхность воды начинает колебаться под действием ветра,

Высота волн зависит не только от силы ветра, но и от того, насколько долго он дует в одном и том же направлении

и появляются ветровые волны. Предшествуют волнению микроскопические капиллярные волны. Невидимая глазом первая рябь возникает из-за пульсаций давления в турбулентном потоке воздуха над поверхностью воды. Капиллярные волны очень малы — их высота составляет около миллиметра, тогда как длина не превышает 2 см. При усилении скорости ветра высота капиллярных волн увеличивается, а длина уменьшается. Когда они достигают скорости распространения 23 см/с, в дело вступает сила тяжести, и капиллярные волны становятся гравитационными.

Гравитационные волны растут под непосредственным действием энергии ветрового потока. Установлено, что скорость ветра над гребнем волны в четыре раза больше, чем над ее



Не каждое судно и экипаж способны справиться со стихией



подошвой. Кроме того, скорость ветра на наветренном склоне волны выше, чем на подветренном. Поэтому движущиеся вниз частицы воды получают больший импульс, а давление на подветренном склоне не может их удержать. Этот эффект подобен ведению баскетбольного мяча: ритмичные удары рукой в момент начала падения заставляют его подпрыгивать, а не просто падать.

При развитии волнения высота и длина волн растут неравномерно: сначала волны становятся выше и круче, а затем начинают удлиняться и набирать скорость, которая может превысить даже скорость ветра. Важно помнить, что энергия волн возрастает пропорционально четвертой степени скорости ветра: волна при ветре 40 узлов будет в 16 раз более разрушительной, чем при 20 узлах.

Волна продолжает расти, пока не «почувствует» дно, то есть пока ее

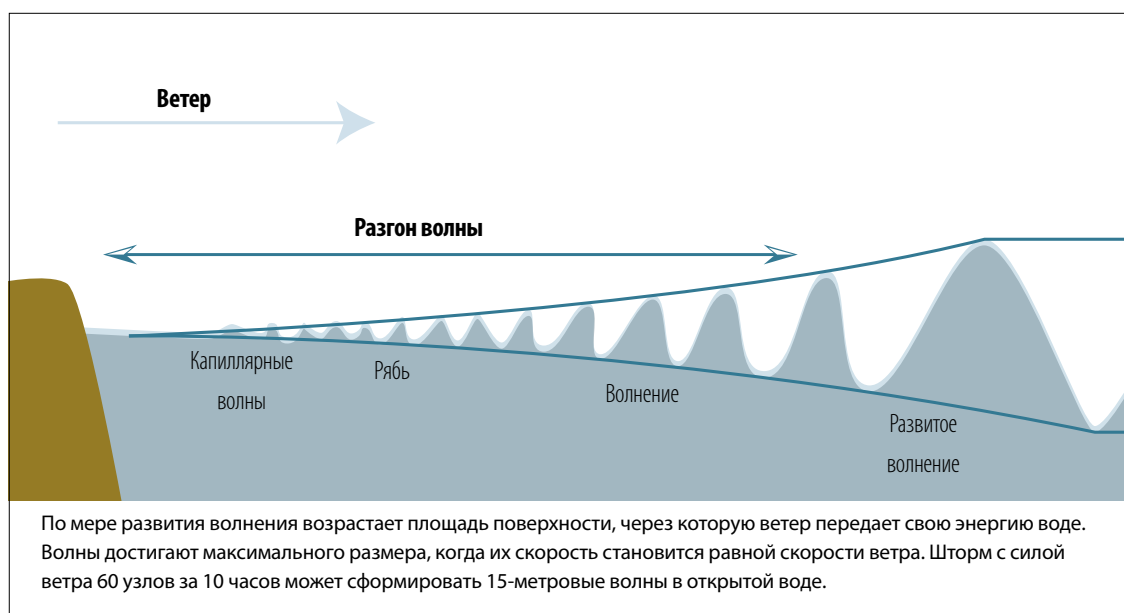
Важно помнить, что энергия волн возрастает пропорционально четвертой степени скорости ветра: волна при ветре 40 узлов будет в 16 раз более разрушительной, чем при 20 узлах



В сильный шторм на берег буквально вылетают огромные бревна топляка, которые представляют дополнительную опасность для небольших судов



Даже самым мореходным судам в шторм приходится туго



длина не станет сопоставима с глубиной, после чего увеличивается лишь амплитуда. Именно поэтому неглубокие моря с ограниченной акваторией известны своей короткой и «злой» волной, которая наиболее неприятна для мореплавания. Высота волн зависит не только от силы ветра, но и от того, насколько долго он дует в одном и том же направлении. Принято считать, что шторм перерастает в ураган при скорости ветра, превышающей 120 км/ч.

Стоит ветру стихнуть, как волны замедляются и превращаются в зыбь. Если ветер полностью пропадает, то мы имеем дело с мертвой зыбью. Длинные и пологие волны зыби покидают штормовую зону и идут впереди, как предвестники приближающейся стихии. Когда шторм проходит рядом с побережьем, там нередко наблюдаются высокие

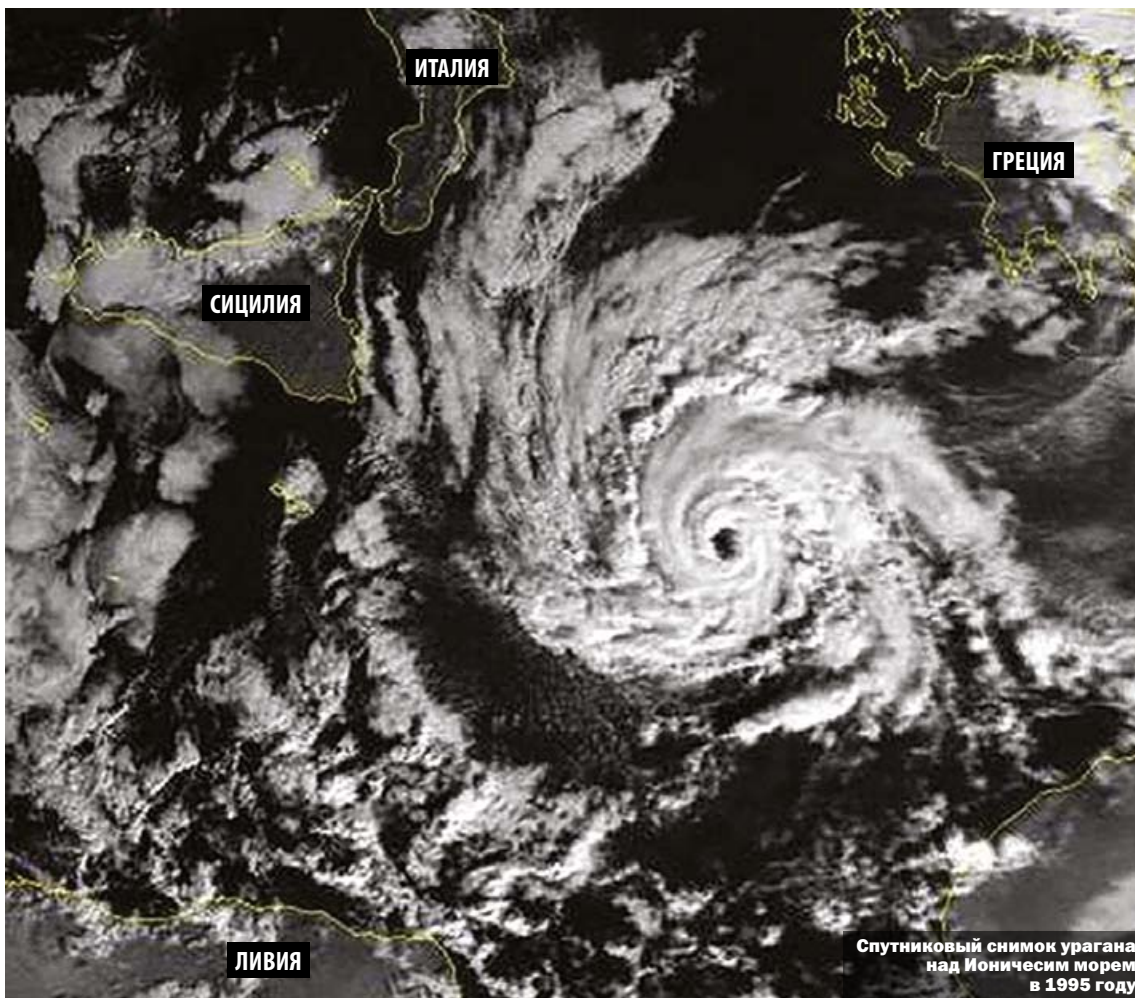
прибойные волны. Именно от них зачастую исходит опасность для судна быть выброшенным на скалы или отмели.

НАСТОЯЩАЯ УГРОЗА

Ученые научились предсказывать вероятность появления классических высоких ветровых волн. Для разных районов Мирового океана собраны статистические данные по частоте и силе штормов. Например, в Баренцевом море волна высотой 24 м (в Северном море — 30 м) теоретически возможна только раз в 100 лет. Каждые 40–50 лет в Западной и Восточной Атлантике бывают суровые шторма. В конце июля мы стали свидетелями результатов трехдневного разгула стихии, которая захватила Белое, Баренцево и Карское моря и привела к гибели 33-метрового плавкоута. Когда море успокоилось, на воде ничто не напоминало о произошедшем,

У берега штормовые волны особенно опасны





ЕСЛИ ВПЕРЕДИ ШТОРМ

- **Определите** место ближайшего укрытия и оцените, успеете ли вы до него дойти
- **Предупредите** экипаж и пассажиров, чтобы предотвратить возникновение паники
- **Проверьте** состояние основных систем судна, убедитесь, что водоотливные помпы готовы к работе
- **Закрепите** все предметы на палубе и в жилых помещениях, поскольку они представляют большую опасность для людей
- **Закрепите** люки, двери и якорные клюзы, если это возможно
- **Проверьте** готовность спасательных средств и средств связи, они могут понадобиться в любую минуту
- **Выберите** способ штормования, наиболее подходящий для вашего судна в сложившихся условиях (против волны и ветра, кормой к ветру и волне, в дрейфе или на якоре)
- **Отойдите** подальше от берега, чтобы вас не выбросило на сушу, если на вашей яхте стоит маломощный двигатель или заканчивается топливо

но прибрежная тундра была буквально истерзана. Для ее восстановления потребуется не один год. Шторм такой силы не могли припомнить даже старожилы ненецкого поселка Варнек на острове Вайгач, вода разбила в щепки и унесла с собой весь их нехитрый флот небольших деревянных лодочек. «Я проснулся от дикого завывания ветра и увидел, что в окно набиваются водоросли, — рассказывает местный охотник Василий. — Тогда я бросился на улицу, где были привязаны мои собаки, вода уже доходила им до горла». Гигантские волны перекатывались через целые острова и выносили на сушу огромные стволы древесного топлива и трубы с нефтяных платформ. Соленая вода пропитала и без того бедную землю, разом «замариновав» всю

Гигантские волны перекатывались через целые острова и выносили на сушу огромные стволы древесного топлива и трубы с нефтяных платформ

растительность, которая впоследствии начала разлагаться, источая невыносимый запах. Кое-где эрозия береговой линии приняла очень серьезный оборот, из-под размытых пластов почвы стали проглядывать ледяные линзы вечной мерзлоты. Количество погибших животных тоже трудно оценить: птенцы морских птиц тонули прямо на гнездах, а все моллюски и другие морские обитатели, живущие на глубине до 5–6 м, остались лежать сплошным ковром на берегу вдали от уреза воды.

Подобные катаклизмы характерны не только для арктических морей и время от времени случаются и в более теплых морях Северного полушария. Некоторые ученые даже полагают, что в связи с глобальным потеплением климата над относительно холодным Средиземным морем возможно образование классических тропических ураганов, похожих на те, что ежегодно терроризируют юго-восточные штаты США и страны Латинской Америки. Один из таких «псевдоураганов» был

КЛАССИФИКАЦИЯ ШТОРМОВ В СЕВЕРНОЙ АТЛАНТИКЕ

Сила шторма	Слабый	Умеренный	Значительный	Сильный	Экстремальный
Средняя высота пика волны (м)	2	2,5	3,2	5	7
Средняя продолжительность (ч)	8	18	34	63	96
Относительная частота (годы)	2	4	5	40	1000
Эрозия пляжей	минимальная	средняя	весь пляж	обширная	экстремальная
Эрозия дюн	нет	минимальная	значительная	обширная	уничтожение
Заплеск	нет	нет	нет	обширный	экстремальный
Повреждение береговых построек	нет	среднее	локальное	обширное	экстремальное



«Мертвая вода» чаще всего встречается около ледников и входов во фьорды

зарегистрирован в середине января 1995 года, когда над Ионическим морем образовался характерный «глаз» циклона, а скорость ветра достигала 140 км/ч.

Помимо разрушительных штормов специалистам известны одиночные волны большой высоты, так называемые «волны-убийцы», которые способны потопить даже огромные океанические суда. Долгое время считалось, что встретить их можно в основном в акватории Индийского океана вдоль юго-восточного побережья Африки. Такие аномальные волны имеют почти плоскую глубокую впадину (подошву) существенной протяженности и довольно крутой гребень. За эту форму моряки издревле окрестили их «морскими дырами». Провалившись во впадину, судно не успевает подняться на гребень, поэтому удар волны приходится не как обычно в борт, а сверху по надстройке. Зарегистрировано множество случаев появления аномально высоких волн в совершенно разных местах Мирового океана, включая Северное, Черное и Японское моря. Механизм их возникновения до конца не понят, и океанологи пока ограничиваются лишь предположениями, но ясно одно: волны-убийцы встречаются гораздо чаще, чем принято считать. **МВУ**



Феномен «мертвой воды»

Впервые феномен «мертвой воды» был описан в ходе экспедиции известного полярного исследователя Фрицьофа Нансена в Карском море. При подходе к ледовому полю скорость судна «Фрам» упала в четыре раза, и оно двигалось так, будто его кто-то удерживает сзади.



Причиной гибели «Трешера» мог стать внутренний шторм

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ?



АЛЕКСЕЙ ЗИМИН, старший научный сотрудник Института океанологии РАН, кандидат физико-математических наук.

Помимо обычных ветровых волн есть еще и особые внутренние гравитационные, которые распространяются в слоях под поверхностью воды и могут быть вызваны разницей температуры или плотности этих слоев. Морякам знаком феномен «мертвой воды» — он часто наблюдается у входа во фьорды или неподалеку от ледяного шельфа. Оказавшись в такой зоне, судно сильно замедляется и даже на полном ходу едва способно идти вперед. Попав в «мертвую воду», парусники переставали слушаться руля и сбивались с курса. В прежние времена этому имело лишь мистическое объяснение, и в число виновников была записана даже рыба-прилипала. Однако ученым удалось обнаружить, что причиной является подводная волна, которую создает движущееся судно. Поскольку в этих местах слой пресной воды лежит поверх более плотной соленой, внутренняя «соленая» волна движется так медленно, что корпус испытывает повышенное сопротивление, и судно практически стоит. В апреле 1963 года затонула американская атомная подводная лодка «Трешер». Военные моряки планировали провести пробное погружение субмарины на предельную глубину 360 м. За несколько дней до катастрофы в районе плавания бушевал шторм, индуцировавший внутренние волны амплитудой до 100 м и периодом 8 минут. «Трешер» могла попасть на гребень такой волны, которая за четыре минуты опустила ее на 200 м глубже. Столь быстрое погружение за пределы допустимой глубины оказалось для лодки роковым, и она затонула на глубине около 2800 м.

Чартер по-королевски

Немецкая верфь Luerssen представила на выставке в Монте-Карло суперяхту, у которой есть все шансы получить титул «королевы чартерных путешествий».

Текст **Антон Черкасов** Фото **Клаус Джордан**







В верхнем салоне организованы несколько зон для общения



Огромный телевизор в главном салоне превращен в деталь интерьера



В верхнем салоне преобладают бежевые тона



Интерьеры Solemates можно полноправно охарактеризовать как нейтральные



Рабочий кабинет владельца

Во времена экономической рецессии нередки случаи, когда только что спущенная на воду суперяхта напоминает «подкидыша» — у нее отсутствует владелец. Если заказчик отказывается от продолжения строительства лодки, у верфи появляется сильная «головная боль»: как финансировать, а главное — куда пристроить «отказника». Принимая во внимание, что каждая мегаяхта является индивидуальным проектом, в котором учтены предпочтения и вкусы конкретного покупателя, задача эта не из простых. Чем позже с момента закладки произошел отказ, тем труднее производителю найти судну «новых родителей».

От заложенной на верфи Luerssen яхты *Katie Sue II* отказался покупатель, но судно повезло: лодка быстро обрела нового хозяина — одного из совладельцев знаменитой спортивной компании Reebok. Яхта была достроена и спущена на воду под именем *Solemates*. Перевести название

на русский язык довольно сложно, поскольку здесь использована своеобразная игра слов: с одной стороны, по-английски *soul mate* означает «родная душа», «единомышленник», с другой, *sole* (а именно так пишется название судна) — подошва. На выставке в Монако немецкие конструкторы продемонстрировали публике это поистине прекрасное судно.

Прежде чем отправиться на экскурсию по палубам, салонам и каютам, давайте остановимся на размерах и базовых характеристиках судна. Стальная 196-футовая лодка шириной 37 с лишним футов вписывается в категорию уверенных середнячков по большинству параметров, в том числе и по продолжительности автономного плавания. Мы не можем сказать, что *Solemates* «заточена» под кругосветки, но полных топливных баков хватит на 7000 миль хода, что впечатляет. На судне установлены два двигателя Caterpillar мощностью 1979 л.с. каждый: почти четыре тысячи «лошадей» суммарно обеспечивают неплохую крейсерскую скорость 12 узлов. Внушительные запасы пресной воды (28 000 литров) и два мощных опреснителя позволяют



Каюта владельца оформлена в строгом и аккуратном стиле



Обеденный стол
в кокпите второй
палубы

путешественникам забыть об ограничениях, иногда вводимых на лодках во время длительного плавания. На наш взгляд, даже Средиземное море может показаться тесным для столь серьезной круизной яхты, коей является *Solemates*.

Над внешними обводами судна колдовал мэтр яхтенного дизайна — норвежец Эспен Ойно, а внутренней отделкой занималось не менее известное ателье американца Глэйда Джонсона. Что же получилось в итоге? Яхта, безусловно, располагает к себе с первых минут нахождения на борту, и это большое достижение разработчиков. Судно изначально проектировалось с прицелом на чартерный бизнес, потому что было крайне важно, чтобы оно нравилось потенциальным клиентам. Соответственно, интерьеры должны быть нейтральными и функциональными, а планировка — позволять в зависимости от ситуации либо разделять, либо объединять гостей в группы по интересам.

На верхней палубе находится просторная надстройка, которую новый владелец решил использовать в качестве спортивного зала. Благодаря большой площади остекления внутри помещения очень светло, причем козырьки крыши



Максимальная
скорость судна
составляет 15,5 узла

Две зоны отдыха на верхней палубе разделены надстройкой, которую решено использовать в качестве спортивного зала

Solemates —
классическая
четырёхпалубная
суперяхта





Яхту украшают предметы современного искусства



Мебель из темного дерева не «утяжеляет» интерьер



не дадут солнцу превратить фитнес-центр в сауну. Приняв душ после спортивных занятий, гости могут либо переместиться ближе к корме, где расположены шезлонги и несколько столиков, либо наслаждаться водными процедурами в носовой части — там на возвышении находится джакузи с просторными лежаками по сторонам. Рядом предусмотрена полноценная барная стойка. С наступлением вечера спортзал можно превратить в танцевальную площадку, и вновь близость бара окажется весьма кстати.

Палубой ниже располагается основной «неофициальный» салон, где гости, как предполагают дизайнеры, будут проводить значительную часть времени. Все здесь обустроено таким образом, чтобы путешественники могли без проблем разделить на компании по интересам и общаться, не мешая друг другу и оставаясь при этом в одном помещении.

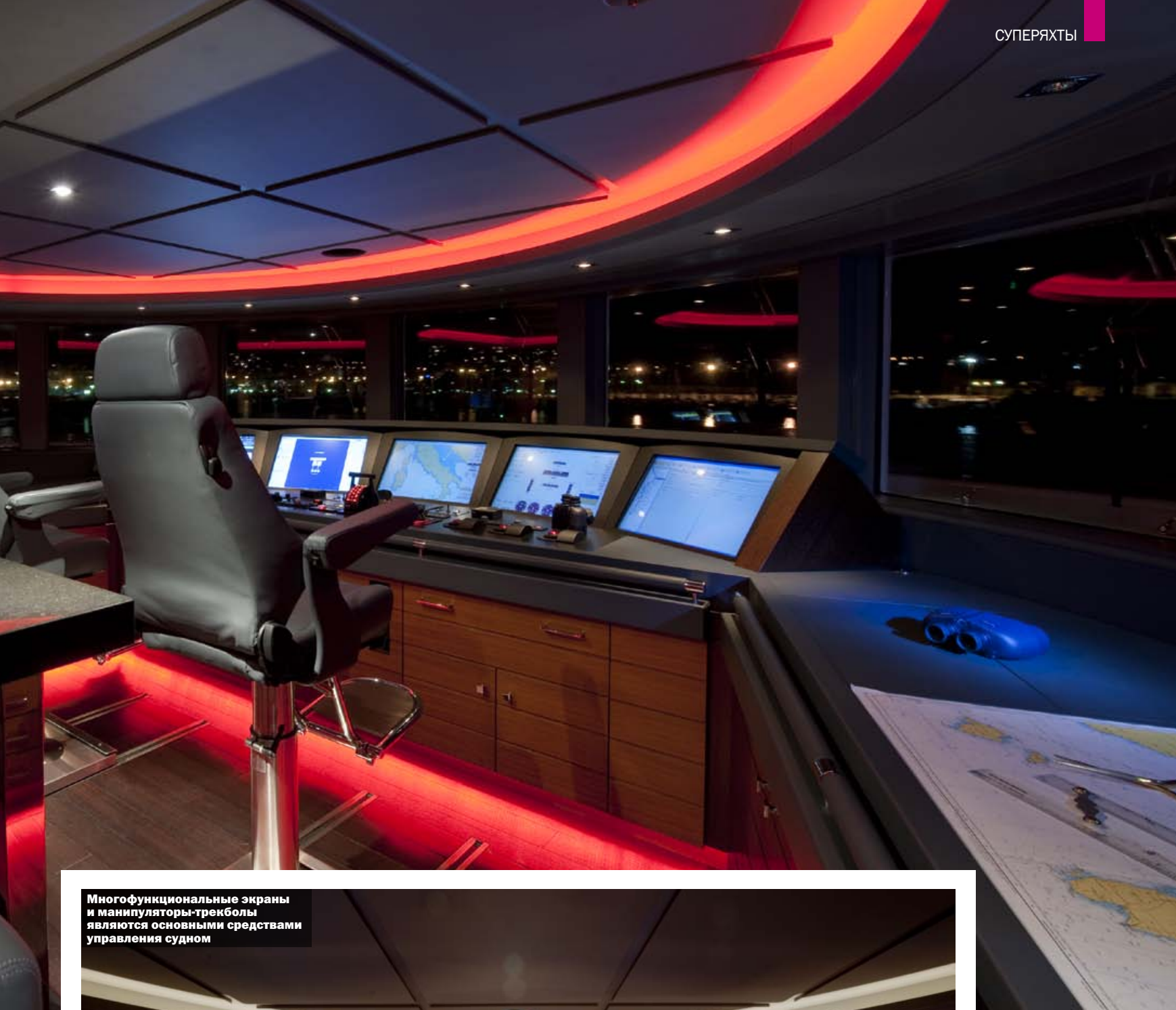
Мы насчитали по крайней мере четыре зоны со столиками и креслами, а если открыть двери в кокпит, то салон превратится в громадный обеденный зал с круглым столом для совместных трапез.

Пока взрослые заняты светской беседой, дети посмотрят мультфильмы или поиграют в видеоигры на огромном телеэкране, являющемся деталью интерьера салона за счет обрамляющих его панелей из светлой древесины. Из салона в рубку, рядом с которой расположены каюта капитана и рабочий кабинет владельца, ведет коридор. Пост управления, как и должно быть на океанской суперяхте, представляет собой единый центр, откуда возможно управлять всеми системами жизнеобеспечения судна. Что касается технологий, то тут все на высочайшем уровне: на рабочем месте шкипера вы не увидите устаревших панелей с экранами и тумблерами непонятного назначения. Вместо этого используются многофункциональные экраны с манипуляторами — трекболами. На центральной консоли управления *Solemates* мы насчитали пять таких устройств.

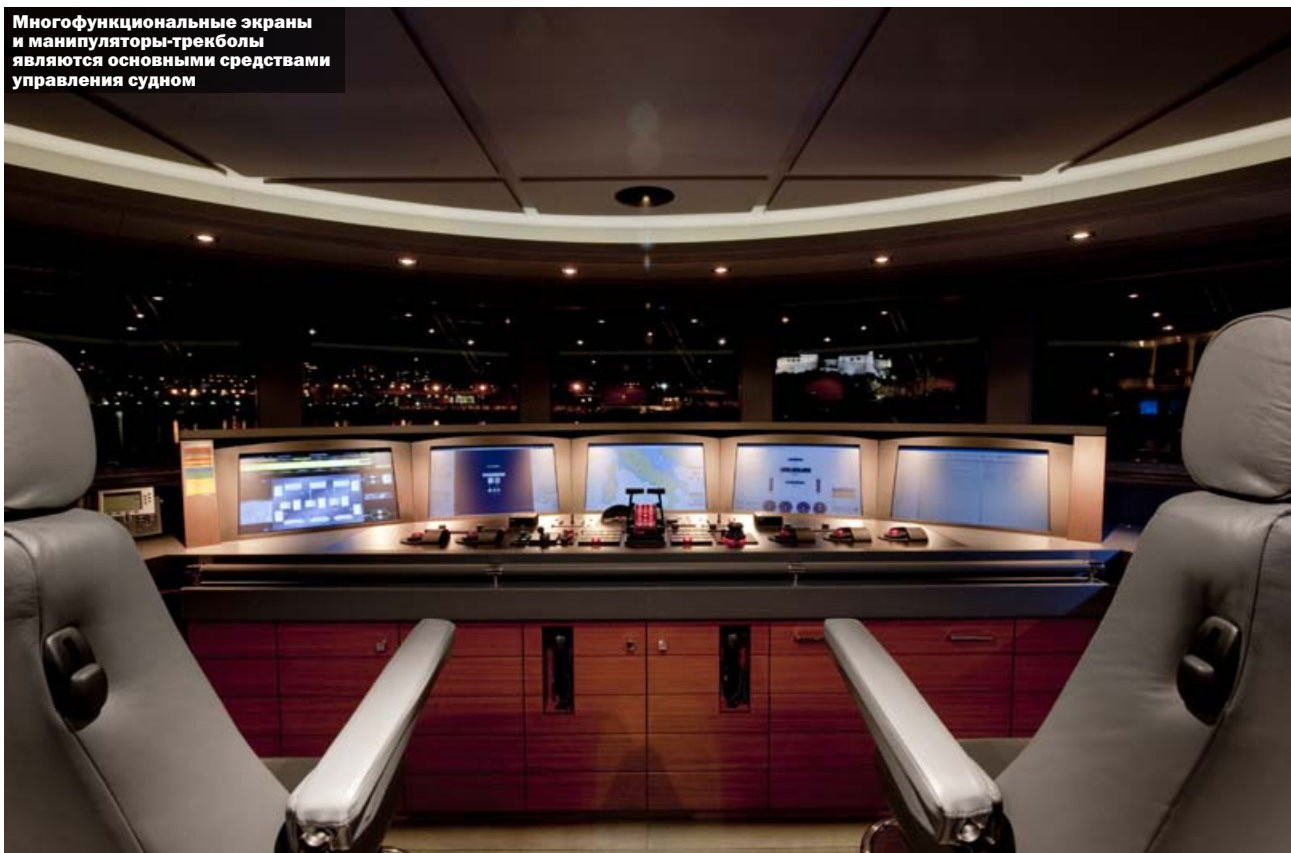
Внутренняя главная палуба отдана преимущественно в распоряжение владельца: его апартаменты занимают всю переднюю часть корпуса. Нет никакой необходимости

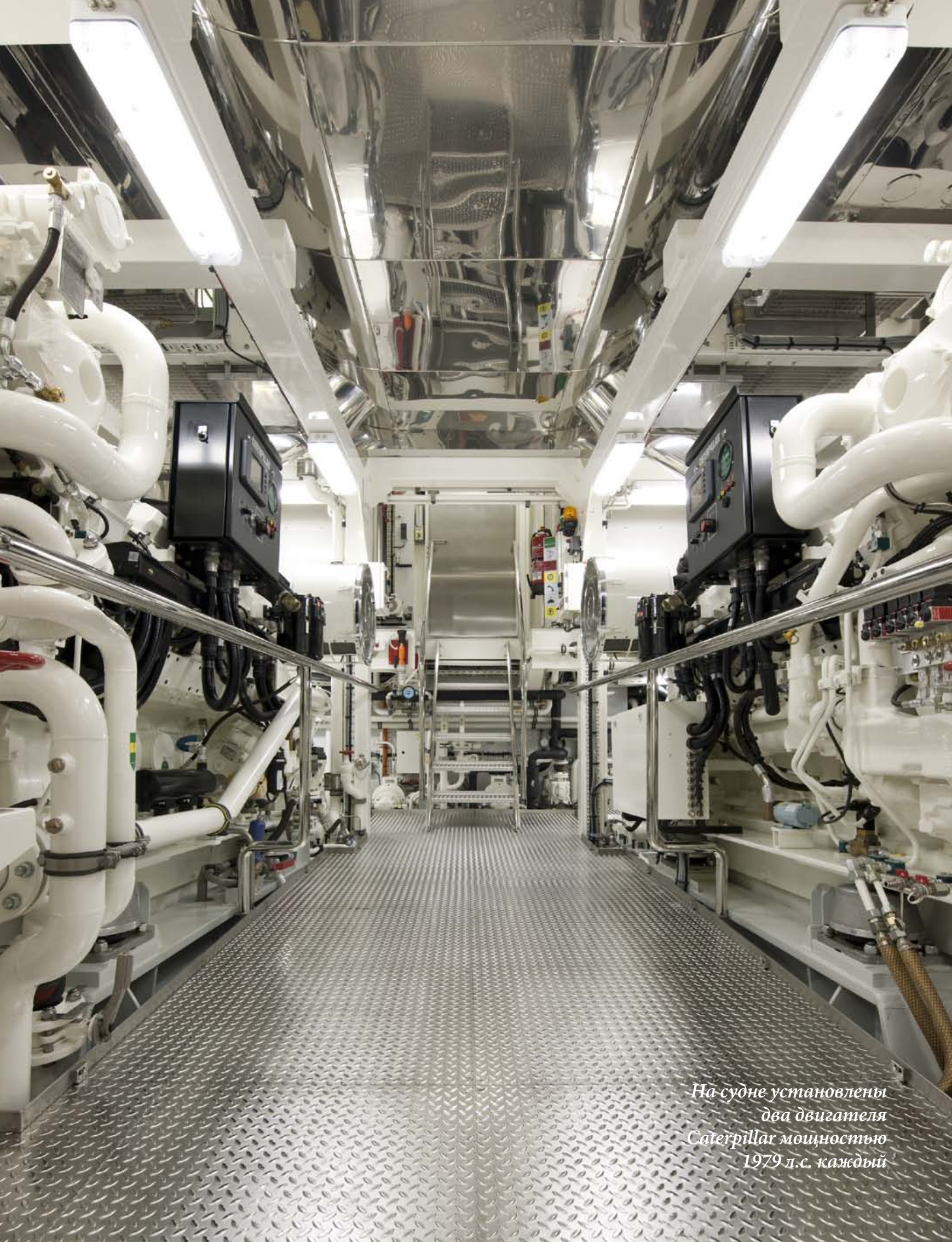
Мы не можем сказать, что Solemates «заточена» под кругосветки, но полных топливных баков хватит на 7000 миль хода

проводить замеры полезных площадей помещений, поскольку на суперяхтах, как известно, не бывает тесных кают и низких потолков. Сосредоточимся лучше на дизайне. Можно ли назвать каюту владельца роскошной? Представление о роскоши у каждого свое. Здесь уютно, и мы не нашли ни одного элемента интерьера, качество которого вызвало бы у нас претензии. Все выглядит строго и даже просто, но при этом дорого — без намека на вычурность. Если не обращать внимания на три пары огромных иллюминаторов в каюте владельца, можно смело сказать, что помещения похожего дизайна обыкновенно встречаются на лодках чуть меньшего размера. Мы пришли в полный восторг от ванной комнаты: оказавшись в ней, мы подумали, что находимся в царской резиденции или, скажем, Мраморном дворце. В отличие от знаменитого петербургского музея, на *Solemates* все декор-панели выполнены из полосатого мрамора светло-песочного цвета в сочетании с мозаичными панно. Посередине установлена ванна с гидромассажем, по бокам от входа расположены умывальные столики, в глубине помещения встроен просторный гардероб.



Многофункциональные экраны и манипуляторы-трекболы являются основными средствами управления судном





*На судне установлены
два двигателя
Caterpillar мощностью
1979 л.с. каждый*

Заднюю половину главной палубы занимает более официально оформленный салон, в котором можно проводить приемы, обеды и деловые встречи, равно как и вечеринки. Взгляд сразу же привлекает обеденный стол на 12 персон, за которым дизайнерами спланированы три зоны для общения. Здесь реализован тот же принцип, что и везде на яхте: гости, находясь в одном помещении и разделившись на несколько компаний, могут общаться, не мешая друг другу. Цветовая палитра в оформлении интерьеров едина по всему судну: светлые бежевые или коричневые ткани гармонируют с мебелью из темного дерева, несколько не «утяжеляющей», кстати, интерьер.

Большая часть жилых кают находится уровнем ниже. Нос целиком предназначен для проживания членов экипажа — *Solemates* обслуживают 13–15 человек, — а в центральной зоне симметрично расположены четыре гостевые каюты, к которым спускается изящная лестница. В каждой каюте по пять иллюминаторов, два приходится на санузел. В первый момент не совсем понятно, где же гостевая VIP-каюта.

Оказывается, особо важным персонам проектировщики отвели место на второй палубе по правому борту между салоном и каютой капитана. Похоже, VIP-пассажиры лучше других будут осведомлены о том, что происходит на судне. К началу зимы, когда Средиземное море уже не столь приветливо, как летом, *Solemates* совершит переход в акваторию Карибского бассейна и там продолжит чартерные путешествия.

На борту яхты, разумеется, есть все необходимое для развлечений в теплых тропических водах: во вместительном гараже размещены пара тендеров *Vikal*, два гидроцикла и весь спектр водных игрушек, без которых невозможно представить отдых на море. Интернациональной команде, работавшей над проектом яхты, удалось создать элегантное, красивое и безопасное судно, являющееся к тому же великолепным образцом современного дизайна. Чистота и завершенность форм в сочетании с безупречностью пропорций — вот визитная карточка *Solemates*. **МВУ**

ДОСЬЕ

ВЛАДЕЛЕЦ

ГОСТИ

КОМАНДА

КАПИТАН

ТЕХНИКА

СЕРВИС

ТИК

Верхняя палуба



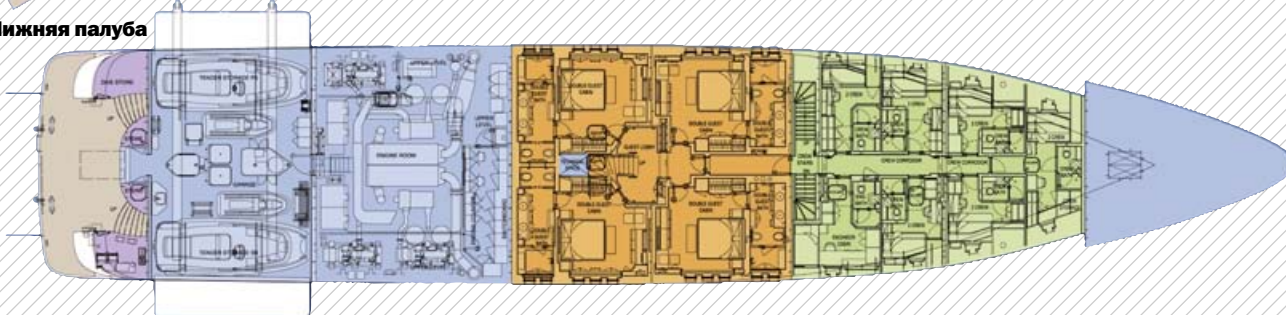
Вторая палуба



Главная палуба



Нижняя палуба



Длина 196 ф (60 м)
Ширина 37 ф (11,4 м)
Осадка 11 ф 6 д (3,5 м)
Водоизмещение 1070 т
Запас топлива 150 000 л
Запас воды 28 000 л
Двигатели 2×Caterpillar 3512B (1979 л.с.)
Максимальная скорость 15,5 узла
Наружный дизайн Эспен Ойно
Экипаж 15 человек
Пассажиры 12 человек
Интерьеры Glade Johnson Design
Верфь Luerssen
Год постройки 2010

В ходе реконструкции судна
владельца потребовал
заменить палубный тик
итальянским мрамором



ЗНАКИ НЕРАВЕНСТВА

КАПИТАН КРЮК: Почему владельцы суперяхт часто впадают в безумие в своем желании перещеголять друг друга?

Впервые я увидел суперяхту, на борт которой приземлялся вертолет, где-то в середине 1970-х. «М-да. Хозяин этой дорогушей лодки, должно быть, процветающий бизнесмен», — подумал я тогда. В те годы подобные вещи удивили бы кого угодно. Со временем для демонстрации благосостояния судовладельцы начали строить на своих яхтах бассейны, джакузи и кинотеатры.

Странно, но хозяева суперяхт изо всех сил стараются показать окружающим свой достаток и превосходство. Вопрос собственной состоятельности беспокоит их гораздо сильнее, чем простых людей. Что ими руководит? Зависть? Желание быть лучше других? Богатство совсем не обязательно портит человека. В конце концов, если бы среди нас не было лидеров, мы бы до сих пор обитали в пещерах. Именно стремление превзойти соперников заставляет людей строить новые, более совершенные суперяхты с великолепными техническими характеристиками и эффектным дизайном.

Хотя меня до сих пор не перестают удивлять безумства, до которых доходят хозяева эксклюзивных судов, решившие во что бы то ни стало превзойти всех. Один мой знакомый работает капитаном на суперяхте. Он пригласил меня на судно и показал пару оригинальных акварелей Уильяма Тёрнера на стене в каюте владельца.

Многие, хочется верить, ограничились бы качественными копиями картин. Какой смысл держать столь ценные предметы искусства на судне, если ты проводишь на нем не более месяца в году?

Не сомневаюсь, что эти дорогостоящие полотна являются ненавязчивой формой демонстрации собственного статуса среди приятелей и коллег.

Однажды я наблюдал за швартовкой 80-метровой яхты в гавани Порт Геркулес в Монако. По завершении этой весьма любопытной процедуры я было вернулся к написанию статьи, как вдруг заметил, что

один из матросов сошел на пирс со странным пультом дистанционного управления в руках. Сначала я удивился: зачем судну осуществлять дополнительные маневры, в то время как швартовы уже закреплены? И тут по нажатию кнопки начали открываться скрытые в борту ворота, из проема выдвинулись стальные шлюпбалки, на которых покачивался шикарный спортивный автомобиль. Весь процесс занял несколько минут. Пока я шел к яхте, матрос опустил машину и убрал все стропы.

В ответ на мои восторженные реплики молодой парень лишь пожал плечами: «Да, тачка неплохая, и спускать ее на берег удобно. Самое интересное, что если придется швартоваться другим бортом, у нас есть точно такой же наборчик».

Разумеется, даже для самого толстого бумажника есть ограничения. Слышал, одна весьма известная верфь и будущий капитан судна наотрез отказались выполнить требования владельца яхты. Дело в том, что в ходе реконструкции судна он хотел заменить палубный тик итальянским мрамором. **МВУ**

Богатство совсем не обязательно портит человека





*Волна спокойствия и комфорта
10 лет в Петербурге*

www.radiohermitage.ru

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

LIFESTYLEMBY

Все о яхтенном образе жизни

Дело капитана Гранта

Что может быть лучше порции отличного односолодового виски холодным осенним вечером после напряженного рабочего дня?

Текст **Василий Киселев и Мария Попова**

К

ак внезапное отчуждение после бурного романа, осень наступила слишком

неожиданно; она подула в лицо холодным колючим ветром, плеснула за воротник мелким пакостным дождем, накрыла серым ватным одеялом. Забылось разом безумное лето, сутки напролет под кондиционерами и мольбы хотя бы о капле дождя. Медленно пришло понимание — тепла в ближайшие восемь месяцев не будет.

Если обыватель впадает в осеннюю депрессию и коротает вечера, щелкая телевизионным пультом, то человек, крепко стоящий на ногах, переносит неизбежную ежегодную пытку погодой стоически, воспринимая ее как причуды природы. Мирозданию угодно немного покапать дождиком? Почему бы нет!? Те, кто может себе это позволить, отправляются в теплые края, ибо, как известно, самая прекрасная осень — та, которую проводишь в умеренно тропических широтах. Остальные принимают бой на местности. Подогрев сидений и климат-контроль делают автомобиль персональным раем, а постоянный полный привод позволяет наплевать на неприятности в виде дождя и мокрого снега.

Припарковавшись в ночи после трудного дня, приятно неторопливо дойти до подъезда, вдыхая влажный воздух, потом задержаться ненадолго в дверях, прислушиваясь к журчанию воды в стоке, посмотреть на усыпанную мокрой листвой парковку и поспешить в теплый дом греться.

Всем понятно, что имеет в виду русский человек, когда говорит «согреться». Из всех многочисленных согревающих напитков наш однозначный выбор — виски. Коньяк слишком спокоен, ром авантюрен, текилу оставим молодым девицам, пляшущим по пятницам на барных стойках заведений центрального административного округа столицы. Водка, как говорит наш знакомый — винный



Знарок ценит не только вкус но и цвет напитка

критик, обладает «плосковатым букетом», а джин отдает вереском и напоминает о казенных ирландских повстанцах.

Остается лишь виски, первосортный шотландский односолодовый виски! Этот напиток пахнет Настоящей Жизнью, без прикрас, без иллюзорности. Виски пахнет землей — многое во вкусе напитка зависит от почвы, где рос ячмень, и места, в котором брали воду. Виски пахнет Трудом: шотландцы, начавшие купажировать его в XIX веке, были простыми трудолюбивыми людьми и отлично знали свое дело. Их фамилии увековечены на этикетках бутылок виски.

Таким был и Уильям Грант, родившийся в Даффтауне в 1839 году. Он решил однажды, что будет производить виски на собственной винокурне, и это стало делом всей его жизни.

Двадцать лет, с 1866 года, Уильям работал на винокурне Мортлак в родном Даффтауне, начинал как разнорабочий, постепенно дорос до бухгалтера, потом до управляющего предприятием. Каждый день он упорно постигал искусство производства хорошего виски. Грант не торопился, поскольку понимал, что ключ к успеху — доскональное знание технологии. Мечтая о собственном бизнесе,

откладывал каждый заработанный пенни (хотя имел семью из девяти детей). В 1886 году Уильям узнал, что владелец близлежащей винокурни готов продать оборудование: бочки, медные перегонные кубы, винтовую и водяную мельницы для помола ячменя — за мизерную цену. Техника была куплена за 119 фунтов 19 шиллингов и 10 пенсов. По поводу выбора места Уильям не сомневался: его винокурня будет в долине Гленфиддик, что на гаэльском означает «долина оленей».

У Гранта было все необходимое для воплощения мечты — знания, технология, но не было инвестора. Собрав всю семью: жену, семерых сыновей, двух дочерей и наняв лишь одного каменщика, Грант приступил к строительству. Винокурня была построена всего за год: на Рождество 1887 года через перегонный куб пошел первый спирт.

Уильям решил делать односолодовый виски — в те времена это была редкость из-за кропотливого технологического процесса. Glenfiddich, первая семейная марка, быстро завоевала популярность. Уже в 1892-м Уильям основал вторую винокурню в шотландской долине Спейсайд в старинном замке Балвени. В 1893 году первые литры односолодового



Самый простой виски в «модельном ряду» Grant's



Виски сорокалетней выдержки - символ вкуса и благородства



Оборудование одной из первых вискикурен

«Виски пахнет землей — многое во вкусе напитка зависит от почвы, где рос ячмень»

виски Balvenie вышли из кубов, а в 1898-м, чтобы выйти на массовый рынок с недорогим, но хорошим купажным виски, Уильям Грант стал сочетать спирты из обеих вискикурен. Новый виски назвали лаконично: Grants.

В 1903 году Гранты открыли магазин по продаже виски в Глазго, где управляющим работал зять Уильяма — Чарльз Гордон. В 1904-м начался экспорт напитка в Канаду, дело контролировал один из сыновей — Джон. В 1909-м Гордон повез виски в Японию, Китай, Индию и Австралию.

«Уильям Грант и сыновья» и спустя столетие остается семейным предприятием, которым руководят прямые потомки Уильяма, умело сочетающие ценности и убеждения Гранта-старшего с реалиями нашего времени. В шотландских виски сконцентрировано все, за что любят Британию: богатое прошлое, готовность к переменам, вековые традиции, не выходящие, правда, за рамки здравого смысла. MBV

ВИСКИ: WILLIAM GRANT

GRANT'S

Вы юны душой. Вы легки на подъем и открыты всему новому. Вы постоянно пробуете наш несовершенный мир на зуб и уже вошли во вкус этого процесса. Вы не против под настроение смешать виски с яблочным соком или влить немного этого напитка в чай. Вы экспериментируете, но постепенно уже начинаете очерчивать круг своих «нет».



GLENFIDDICH

«Земную жизнь пройду до половины...» Кто знает, где именно находится эта половина? Тем не менее вы уже пришли к выводу, что каждый год имеет существенное значение, научились дорожить тем, что у вас есть, и быть равнодушным к тому, что вам по той или иной причине не получить уже никогда. Вы знаете цену всему, вас едва ли можно удивить и нереально расстроить. Но вам еще интересен мир со всеми его красками.



BALVENIE

Только короли могут позволить себе дарить замки красивым дамам. Английский король Джеймс, очарованный красотой прекрасной юной леди Маргарет Дуглас, оказал ей королевский знак внимания — передал во владение фамильное поместье Балвени в обмен на возможность принимать из рук очаровательной дамы всего лишь одну красную розу в год. Капля сумасбродства не ради позы, а чтобы внести разнообразие в праздную жизнь? Постыдное легкомыслие? Нет. Скорее, доступная немногим и вполне переносимая легкость бытия, ну или на крайний случай — праздник, который всегда с тобой.



Великолепная семерка



У

словно всех автомобилистов можно разделить на консерваторов и либералов. Первые предпочитают машины традиционных классов — представительские седаны,

настоящие внедорожники или спортивные купе. Либералы, напротив, готовы пробовать новые вариации и смешения стилей. Audi A7 именно для таких людей. В самой классификации машины — пятидверное купе — уже раскрывается ее многогранность. По замыслу производителя модель A7 должна совместить в себе признаки стремительного купе, бизнес-седана и семейного универсала. Интересно, что из этого получилось?

Перед дизайнерами, создававшими A7, стояла весьма сложная задача: важно было не только разработать новое купе оригинального внешнего вида, но и заодно опробовать стиль будущего седана A6, который должен получить традиционную внешность. Учитывая свойственный компании из Ингольштадта консерватизм, выпуск нонконформистской машины представляется затеей крайне любопытной. Но автору многих автомобильных шедевров Вальтеру де Сильве это оказалось по зубам.

«Штатно Audi A7 оснащается би-ксеноновыми фарами, за доплату можно заказать адаптивный свет с автоматической регулировкой дальности светового пучка»

С какой стороны ни взгляни на A7, в любом ракурсе марка Audi узнается без труда. При этом на смену тяжеловесности старших моделей пришла стремительность и даже какое-то ощущение распластанности по асфальту, что уже на уровне зрительного восприятия обещает водителю отличную управляемость и устойчивость на дороге. Шутка ли, длина купе составляет почти 5 м при ширине 1,91 м и высоте всего 1,42 м. Такой затаившийся хищник, который, поджав лапы и прищурив глаза, готовится к прыжку за своей добычей. Захватывающе? Я подхожу ближе и распахиваю дверь в салон.

В интерьере A7 также узнается фирменный стиль Audi, однако без новаций и здесь не обошлось. Главная из них — уникальная отделка салона вставками из многослойной древесины, которые по фактуре напоминают тиковые палубы роскошных яхт. Такого внимания к поклонникам морских судов не проявлял еще ни один массовый автопроизводитель. Как всегда, в Audi привлекает богатый выбор вариантов отделки салона, но на этот раз к нему добавилась нетрадиционная пластика передней панели. Надо отдать должное автору идеи, ему удалось пробить брешь в несколько застоявшихся традициях дизайна классических моделей Audi.

В подтверждение высокого статуса A7 пятидверное купе можно заказать с опциями, присущими только представительским седанам, например, доводчиками дверей, активным круиз-контролем с функцией автоматического торможения вплоть

Хищный прищур светодиодных фар, низкий изящный силуэт с волной на оконной линии и словно циркулем очерченная крыша. Купе? Седан? Хэтчбек или универсал? Перед нами новое пятидверное купе Audi A7 — образец элегантности и стиля в спортивном ключе.

Текст **Игорь Сири**



«Изюминка А7 — отделка салона вставками из многослойной древесины, которые по фактуре напоминают тиковые палубы роскошных яхт»

до полной остановки машины, четырехзонным климат-контролем. Впечатляет и разнообразие кресел — от роскошных с целым набором электрорегулировок, вентиляцией и массажем до спортивных «ковшей». А электропривод задней двери и вовсе включен в список штатного оснащения. Кстати, несмотря на изящный силуэт, багажник у А7 оказался весьма вместительным — 535 л, а если понадобится, можно сложить задний диван, тогда объем увеличится до 1360 л. Причем он не только складывается по частям, но и имеет люк в подлокотнике, который позволяет взять на борт четырех пассажиров и разместить в салоне, например, горные лыжи.

В список штатного оснащения А7 в числе прочего входит и система запуска двигателя без ключа, поэтому чтобы стартовать, достаточно иметь чип-ключ в кармане и нажать на кнопку Start. Первой на тест-драйв мне досталась модель А7 с трехлитровым турбодизелем мощностью 245 л. с. В Европе также доступен упрощенный 204-сильный вариант с передним приводом, но в Россию такая версия поставляться не будет. У нас поступят в продажу только полноприводные варианты, и это правильно, учитывая высокую мощность мотора и продолжительность нашей зимы.

Современный дизель покоряет уже со старта. Роботизированная трансмиссия S-Tronic с двумя сцеплениями плавно трогается и быстро уносит меня вдаль. Ускорение велико — широченные покрышки едва не срываются в пробуксовку, а голова припечатывается к подголовнику. О работе дизеля можно узнать лишь

по шкале тахометра и очень резкому турбоподхвату, который на современных бензиновых моторах практически не встречается. Благодаря системе, отключающей генератор при разгоне, достигается определенная рекуперация энергии, а на остановках двигатель автоматически выключается, чтобы запуститься, едва будет отпущена педаль тормоза. Поэтому нет ничего удивительного, что бортовой компьютер показывает средний расход топлива 6,5–7 л, а опционального бака объемом 75 л должно хватить более чем на 1000 км. Кстати, возможность выбрать объем бака (65 или 75 л) — еще одна «фишка» новой модели А7. Для тех, кто использует машину преимущественно в городе, запастись топливом особой нужды нет. А вот заядлые путешественники наверняка оценят возможность съездить от Питера до Москвы и обратно на одной заправке. Причем благодаря отменной аэродинамике и растянутым числам трансмиссии даже на скорости за 150 км/ч в салоне совершенно тихо, а расход топлива остается весьма скромным.

Однако еще большее впечатление произвел трехлитровый бензиновый компрессорный мотор, уже знакомый по спорт-седану S4. Запас тяги есть всегда, начиная с самых низких оборотов и вплоть до 7000 об/мин, пока двигатель не упрется в электронный ограничитель. А в паре со скорострельной коробкой и полным приводом обеспечивается разгон до «сотни» всего за 5,6 с, максимальная скорость традиционно ограничена на отметке 250 км/ч. Удовольствие от езды получаешь не только от прострелов



Большие путешествия — стихия Audi A7

«Силовая структура кузова Audi A7 выполнена из высокопрочной стали, которая обеспечивает необходимую жесткость при минимальном весе»

асфальте ее преимущества должны стать более очевидными.

Получив удовольствие от великолепной динамики, можно сосредоточиться на других вещах. Больше всего сомнений у меня вызвала навигационная система MMI с сенсорным дисплеем. Причем сюда уже зашита возможность распознавания кириллицы. Ее удалось опробовать даже в Германии: распознав три буквы: М, О, С, навигация сама предложила провести меня в Москву, за что отдельное спасибо большой базе данных карт, которые записаны на жесткий диск и позволяют путешествовать по всей Европе, не боясь заблудиться. Кроме того, А7 обеспечивает доступ в Интернет, как через экран системы MMI, так и при подключении по Wi-Fi вашего ноутбука. А навигационная система способна накладывать на уже встроенные карты трехмерные изображения из сервиса Google Earth, тем самым практически стирая границы между реальным и виртуальным передвижением в пространстве.

Пока Audi выводит на рынок купе А7, автомобильные шпионы уже успели засечь проходящие финальные тесты купе S7, отличающееся еще более мощным мотором и спортивной подвеской. Никакой официальной информации относительно S7 не поступало, а мы предпочитаем воздерживаться от слухов о его технической начинке, однако то, что такой автомобиль обязательно появится, не вызывает сомнений. Для тех, кому приглянулась модель А7, но линейка моторов кажется недостаточно сильной, рекомендуем немного подождать — Audi S7 никого не заставит сожалеть о недостатке динамики. **МВУ**



Отделка под тиковое дерево — изысканная дизайнерская находка

по прямолинейному автобану, но и при катании по извилистым дорожкам. Облегченный кузов с алюминиевым капотом и дверьми имеет пониженный центр тяжести, а благодаря пневмоподвеске с регулируемыми амортизаторами позволяет адаптировать машину под вкус водителя. По собственному желанию можно отдельно или комплексно настраивать работу подвески, коробки передач и даже усилителя руля. Причем для меня оптимальным показался перевод в спортивный режим всей электроники, кроме трансмиссии. Тяги мотора и так хватает с запасом, поэтому по отличным немецким дорогам так приятно ездить на жестком спортивном автомобиле совершенно без раскочки, с точным рулем, но при этом в полной тишине, лишь изредка переключая передачи подрулевыми лепестками. Дополнительно тестовый образец А7 был оснащен заниженной на 10 мм спортивной подвеской и активным задним дифференциалом, который в повороте отправляет большую часть крутящего момента на внешнее, более нагруженное весом машины колесо, что должно помочь направить ее в вираж. Сказать честно, на сухом асфальте почувствовать пользу от работы такой системы мне не удалось, однако на мокром и уж тем более скользком



Игры в классиков



Ежегодно с середины апреля до конца сентября свыше 500 классических и винтажных яхт борются за победу в самой престижной регате для судов этого класса Panerai Classic Yacht Challenge.

Текст **Тимур Барев**



Ф

Luxury Group Йохан Руперт приобрел Officine Panerai, чтобы превратить ее в один из самых престижных и любимых брендов класса sport de luxe.

Флорентийская элитная часовая компания Panerai и ее регата, как ни странно, гораздо моложе яхт, которые оспаривают призы. Регате всего 10 лет, а новейшую историю часовой компании следует отсчитывать все же не от 1860-го, когда Джованни Панераи открыл во Флоренции часовую магазин-мастерскую, а от 1997 года — именно тогда владелец и создатель Richemont

Мир классических и винтажных яхт — для избранных. Помните, сколько отставной ныне мэр Юрий Лужков безуспешно пытался пробиться в такой же закрытый элитный клуб владельцев классических и винтажных авто и принять участие в легендарной гонке Mille Miglia? Восемь лет! А какие авто он ради этого приобретал? Целый музей в Хамовниках получился. Но допустили его лишь два года тому назад. Так и здесь. Мало приобрести историческую яхту, важно еще стать своим среди обладателей таких же судов.

Винтажные яхты — как наркотик. Никто из попавших в закрытое сообщество еще не вышел из него. Организаторы опасались за судьбу регаты во время кризиса, но не тут-то было. Участников с каждым годом становится все больше и больше. А когда, например, к Panerai Classic Yacht Challenge присоединились British Classic Yacht Club Cowes Regatta



и американская Corinthian Classic Yacht Regatta, один швейцарец приобрел еще две яхты, чтобы без особых проблем с перегонами участвовать в гонках не только в Средиземном море, но в Америке, на Карибах, а также в Англии.

Почти каждый из владельцев винтажных яхт может приобрести себе огромную роскошную моторную яхту, тем не менее он предпочтет еще одну классическую, потому что парусники отличаются от моторных судов. Другой ход, иная качка, полностью отсутствует вибрация, вместо дизельного рыка — овация парусов. Словом, они настоящие.

Настоящие и разные. К регате допускаются суда длиной от 9 до 85 м, различных конструкций, возрастов, площади парусов. Чтобы уравнивать шансы, участники поделены на соответствующие категории. К «винтажным» относятся яхты, построенные до 1950 года. «Классическими» считаются суда возрастом от 60 до 35 лет. Отдельный класс под названием «Дух традиций» составляют копии исторических судов, восстановленные после 1975 года. В итальянском этапе Le Vele d'Ероса di Impregia, на котором в этом году я побывал, также принимали участие неотразимые красавицы — построенная в 1939-м для нужд итальянского ВМФ 69-метровая *Palinuro*, 48-летняя 85-метровая *Signora del Vento* и знаменитая 69-метровая трехмачтовая *Atlantic* (победительница трансатлантической регаты 1905 года Kaiser's Cup, 28 лет тому назад ее уничтожили, а совсем недавно скрупулезно восстановили). Разумеется, для этих гигантов существует свой зачет «большие суда».

Перед соревнованиями эксперты из технического комитета изучают лодку и присваивают ей гандикап НРМ (Handicap Per Mile).

Окончательный результат каждой яхты вычисляется с учетом этого гандикапа, который принимает во внимание возраст судна, длину, площадь парусов и так далее. Это и позволяет, скажем, 22-метровой яхте принца Монако Альбера II *Tuiga* (построена в 1909-м легендарной шотландской верфью Fife of Fairlie) на равных конкурировать с 55-метровой *Elena* (восстановленная в прошлом году копия шхуны, построенной в 1911-м гениальным американским яхтостроителем Натаниэлем Херрешоффом).

И все же главное событие нынешней Panerai Classic Yacht Challenge — презентация 22-метровой двухмачтовой яхты *Eilean*, которую три года тому назад приобрел на Антигуа глава Panerai Анджело Бонати. До этого компания-устроительница, как это ни неловко, не имела собственного судна. Красавица *Eilean* была построена в 1936 году верфью Fife of Fairlie, суда которой ценятся среди знатоков примерно так же, как автомобили, созданные лично Эттори Бугатти.

Чтобы дать исчерпывающее представление о том, какая колоссальная работа была проделана во время реставрации судна, организаторы устроили в огромном шатре на пирсе экспозицию

«К регате допускаются суда длиной от 9 до 85 м, разных конструкций, возрастов, площади парусов»





частей *Eilean*. Яхта сгнила почти полностью. Поэтому она была доставлена в Италию на грузовом судне. Реставрировали ее на верфи в Виареджио Франческо Дель Карло и инженер-конструктор Энрико Закканьи. От оригинальной яхты остались лишь штурвал и полдюжины стальных деталей.

Оцинкованный металлический скелет восстановленной *Eilean* обшит бирманским тиком. Внутри все устроено удивительным образом. Несмотря на стройность (максимальная ширина «тали» около 4 м) у яхты уютная и даже кажущаяся просторной кают-компания, столовая, несколько спальных кают, в которых не возникает никакой клаустрофобии, пара галюнов. На борту могут переночевать 14 человек.

Сейчас *Eilean* проходит «обкатку» и поэтому на призы Panerai Classic Yacht Challenge претендовать не может. Впрочем, ей будет сложно бороться за победу и в будущем. Дело в том, что она не гоночная, а крейсерская яхта, на счету которой 36 трансатлантических походов.

«Какой же у нее великолепный легкий ход! — восхищается Анджело Бонати. — Недавно мы попали на ней в приличный шторм, но никого даже не укачало! Я невероятно горжусь, что мне посчастливилось дать *Eilean* вторую жизнь. За необыкновенную красоту ее обожали многие знаменитости. Она не раз снималась в кино, а в 1982-м Duran Duran сделали на ней клип Rio. Заказов на нее поступает множество и сейчас. Но, боюсь, людям придется подождать. Я еще сам не наслаждался *Eilean*».

Главными призами Panerai Classic Yacht Challenge являются, конечно же, часы Panerai. Надо сказать, что регата и часовая компания начиная с 2000-го «росли» вместе. За 10 лет регата стала крупнейшим в мире состязанием классических и винтажных яхт, а Panerai заняла позиции лидера по производству роскошных спортивных часов в рамках концерна Richemont. В 2002-м компания открыла

в швейцарском Нешателе свою мануфактуру, а уже спустя три года представила собственный калибр P.2002 с ручным заводом, восьмидневным запасом хода и индикатором времени во втором часовом поясе. Большинство компаний сочли бы этот факт за большое достижение, но только не Panerai. В течение трех последних лет итало-швейцарский бренд представил один за другим аж четыре мануфактурных калибра — P.2003, P.2004, P.2005 и три разновидности автоматического механизма P.9000.

В нынешнем году для победителей регаты Panerai приготовила лимитированную серию из 50 хронографов Panerai Radiomir Regatta 1/8th Second Titano. Эта модель имеет функцию сплит — то есть способна измерять продолжительность сразу же двух одновременно происходящих событий, для чего предназначены белая и голубая центральные секундные стрелки. Сплит-хронограф — сложнейшая вещь уже сама по себе, но в Panerai дополнили его оригинальной функцией: на отметке «9 часов» расположен дополнительный циферблат, который представляет собой счетчик долей секунды. Частота механизма 28 800 пк/ч позволяет измерять отрезки времени с точностью до 1/8 секунды, поэтому у бокового циферблата восемь делений. Маленькая стрелка совершает полный оборот за одну секунду и при остановке четко показывает на доли секунды. Получасовой счетчик хронографа сделан на отметке «3 часа», помимо минутной шкалы он имеет еще и тахометрическую. Последняя шкала размечена не километрами, а узлами (один узел равен морской миле, то есть 1852 метрам). Корпус замечательных часов изготовлен из титана. Диаметр — 47 мм, водонепроницаемость — 100 м. Те немногие экземпляры, которые не достанутся яхтсменам, попадут в продажу. Пожалуй, стоит попробовать заказать один в только что открывшемся в Москве бутике Panerai на Никольской улице, 10. **MBY**

Встречаем по одежке





Ликбез для новичков:
о настоящей яхтенной
одежде, незыблемых
традициях и
маленьких, но очень
важных секретах.

Текст **Ольга Селезнева**

Н

а первый взгляд яхтенная одежда не сильно отличается от любой другой, предназначенной для отдыха и занятий спортом на открытом воздухе. Но достаточно всего одного выхода в море, чтобы понять: разница есть, и существенная, причем касается это и стилия,

и удобства, и безопасности. Мы не собираемся читать вам нотации на тему «что носить на борту яхты в следующем сезоне». Это удел модных журналов. К тому же у себя на судне вы вправе дефилировать в чем угодно — хоть в любимом жабо. Тем не менее, если разобраться, традиции сложились не на пустом месте, да и соблюдать их приятно: кому же не хочется выглядеть настоящим морским волком?

Давайте сразу определимся, что считать яхтенной одеждой. В последние годы чуть ли не половина глобальных fashion-брендов включает в свои коллекции вещи «в морском стиле». При всем уважении к всемирно известным дизайнерам, это не яхтенная одежда, а лишь стилизация, более или менее успешная. Такая одежда хороша для летних вечеринок, отдыха на побережье и даже, пожалуй, для короткой прогулки на яхте в теплую погоду, когда не требуется надевать на себя что-то специальное. Собственно яхтенную одежду, выпускаемую профильными компаниями, можно разделить на два лагеря: экипировку для защиты от воды, ветра и холода и casual — вещи в спортивном или городском стиле, которые одинаково удобно носить как на берегу, так и на воде, если, конечно, ваша вылазка не предполагает экстремальных условий. В чем разница между дизайнерскими экзерсисами и настоящей морской одеждой? Поверьте, она видна невооруженным взглядом.

«Сухопутные» дизайнеры не видят разницы между моряками «большого флота», корсарами XVII века и современными яхтсменами»

«Сухопутные» дизайнеры часто перебарщивают со стилизацией, не замечая различий между моряками «большого флота», корсарами XVII века и современными яхтсменами. Так в коллекциях появляются никому не нужные на борту «капитанские» пиджаки с медными пуговицами, бескозырки, сдуваемые первым порывом ветра, и толстые хлопковые свитера, которые в условиях повышенной влажности могут сохнуть неделями. Все это усеяно якорями, веревками, непонятными нашивками и эмблемами, не имеющими к их носителю никакого отношения. Кажется, дай дизайнерам волю, они бы приладили в качестве аксессуара попугая на плечо, чтобы в ответственные моменты тот хрипло выкрикивал «Пиастр-р-ры!». Впрочем, как минимум один плюс у такой амуниции есть — она производит неизгладимое впечатление на неопытных юных дев. Остальным обычно быстро становится понятно: чтобы выглядеть морским волком, недостаточно надеть на себя что-нибудь полосатое. К тому же дьявол всегда в деталях, и к яхтенной экипировке это выражение очень подходит.



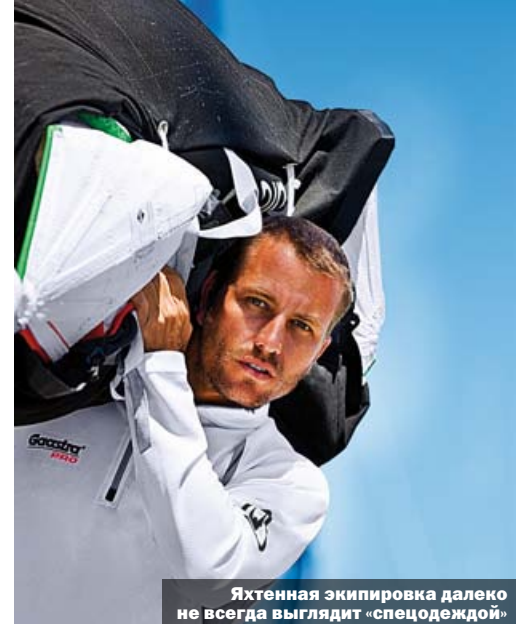
Обычная одежда и обувь должна быть красивой и удобной, а в яхтенную заложен еще и большой процент безопасности, ведь на судне всегда есть риск споткнуться, поскользнуться, промокнуть или даже упасть за борт. Вот, например, топсайдеры — палубные туфли: внешне они похожи на мокасины — со шнурками или без, но на этом сходство заканчивается. На подошве топсайдеров всегда имеется особая насечка, улучшающая «сцепление» ноги с тиком или пластиком — последний, будучи мокрым, становится особенно скользким. Сама подошва не должна оставлять следов на палубе: именно поэтому еще недавно считалось, что она может быть только белой. Сегодня все уже не так категорично — в яхтенных коллекциях последних лет представлена обувь с подошвой любого цвета. Однако условие «не пачкать палубу» сохраняется, поэтому многие производители для пущей уверенности снабжают свою продукцию пометкой non-marking sole. Кожа топсайдеров пропитана специальным составом, предотвращающим появление следов соли. И наконец, учитывая, что топсайдеры никак нельзя сделать непромокаемыми, хороший производитель следит за тем, чтобы они хотя бы не накапливали воду и быстро сохли. Подходящая замена традиционным классическим топсайдерам — яхтенные «кроссовки». Этот современный вид морской обуви, конечно, более востребован на парусных регатах, где нужно быстро шевелиться и вообще-то не щелкать клювом — там некогда искать свалившийся в спешке башмак или завязывать нехоти развязавшиеся шнурки. Впрочем, многие находят такие

кроссовки удобными в любых обстоятельствах: они лучше облегают и фиксируют ногу, к тому же часто снабжаются специальными системами, «выжимающими» воду при каждом шаге. В любом случае, на борту яхты без обуви лучше не передвигаться: слишком много всего, обо что на палубе можно споткнуться и повредить пальцы: утки, лебедки, выступающие мелкие детали оборудования и даже натянутые веревки.

В одежде нюансов не меньше. Куртки снабжаются светоотражающими нашивками и капюшонами цвета «вырви глаз» — так выпавшего за борт человека гораздо проще обнаружить в воде. Вся верхняя одежда обладает ветрозащитой и мембранами, выводящими воду наружу и не пускающими ее внутрь. Карманы закрываются на «многоуровневые» липучки — если вас случайно окатит волной, содержимое останется сухим. Мелочь? Спросите у знакомых, сколько их мобильных телефонов погибло в море. Брюки, как правило, слегка укорочены, чтобы не упасть, зацепившись за что-нибудь или наступив на край штанины. По этой же причине их иногда снабжают внизу затягивающимися резинками или кнопками — можно регулировать длину по своему усмотрению, превращая брюки в бермуды. Толстые свитера отлично выглядят на берегу — на воде их преимущества не так очевидны. Несмотря на толщину, они легко продуваются сильным ветром и набирают воду даже из воздуха, из-за чего постоянно кажутся влажными на ощупь. Гораздо лучше «работает» флис, особенно если он снабжен дополнительной подкладкой и мембраной. Специализированная одежда часто



Морская верхняя одежда обладает ветрозащитой и мембранами, выводящими воду наружу и не пускающими ее внутрь



Яхтенная экипировка далеко не всегда выглядит «спецодеждой»



Образ морского волка от Musto



Из женской коллекции Musto

РУКИ В БРЮКИ

Немного позанудствовать о яхтенном стиле одежды все же придется. Вот список ошибок, которые при подборе наряда чаще всего совершают начинающие мореманы.

НОСКИ

Топсайдеры никогда не носят с носками. По своему назначению эта обувь должна мокнуть, сохнуть, снова мокнуть – и так до бесконечности. Носки в этот процесс никак не вписываются. В некоторых американских яхт-клубах даже существует «праздник сжигания носков». Традиция выросла из необходимости просвещать новичков на тему этого предмета гардероба.

ТЕЛЬНЯШКА

Эта удобнейшая вещь пользуется невероятной популярностью у российских яхтсменов. Однако, к сожалению, она является скорее не одеждой, а предметом белья моряков большого флота. Уместно ли ходить в белье – решайте сами. Тем более что традиции яхтенной и флотской одежды сильно различаются.

ФУРАЖКА

Ну зачем вам кокарда во лбу? Вы же управляете яхтой, а не авианосцем. Гораздо лучше подойдет бейсболка: ее длинный козырек защитит лицо от лучей солнца, а шнурок, продетый в специальную петлю, не даст бейсболке улететь. Впрочем, если вы действительно командуете авианосцем и вам так привычнее – тогда, пожалуйста.

«Дай дизайнерам волю, они бы приладили в качестве аксессуара попугая на плечо»

состоит из нескольких слоев, которые можно надевать вместе и по отдельности, реагируя на изменения погоды. Нередко их предлагается также выворачивать: в зависимости от того, какой материал оказывается снаружи, свойства вещи меняются. И при этом яхтенная экипировка далеко не всегда выглядит «спецодеждой» — многое гармонично вписывается в повседневную жизнь, интеллигентно и ненавязчиво сообщая о вашем хобби.

Чтобы знать все эти секреты, нужно действительно ходить в море: вот почему даже «береговая» одежда в яхтенном стиле значительно лучше получается у специализированных марок, чем у дизайнеров, вдохновившихся морской тематикой. То, что когда-то разрабатывалось для профессиональной экипировки, рано или поздно находит применение в спортивной или городской одежде. Casual-коллекции яхтенных брендов постоянно обновляются и расходятся на ура: многие яхтсмены остаются верны любимым маркам не только в море. Это красиво, актуально и служит опознавательным знаком «для своих». Цена же, как ни странно, решающего значения не имеет. MBY



РЫБНЫЙ ДЕНЬ

СЕРГЕЙ ХАН Шеф-повар первого петербургского ресторана Ginza о профессиональном отношении к работе и том, как просто и вкусно готовить морепродукты

В 2003-м открылся первый ресторан Ginza, который дал название и заложил основу ресторанный группы, покорившей сначала Санкт-Петербург, затем Москву, а теперь уже и Нью-Йорк. Дебютный проект Ginza в Северной столице, разумеется, существует до сих пор и не испытывает недостатка в посетителях. Человек, который стоял за кулисами, вернее, за плитой во время его открытия, руководит кухней ресторана и сейчас. Бессменный шеф-повар Ginza Сергей Хан не любит давать интервью и не считает себя звездой от поварского дела. Он просто выполняет свою работу. Сергей не склонен раскрывать секреты ремесла и видит причины успеха лишь в ежедневном кропотливом труде и надежной команде помощников. Тем не менее некоторые тайны нам все-таки удалось у него узнать.

Ресторан Ginza с самого начала был успешным. Качество кухни с момента открытия и по сегодняшний день остается очень высоким. Как вам это удается?

Во-первых, мы очень тщательно подходим к отбору продуктов. Во-вторых, кухня не может зависеть от одного человека, чем больше текучка кадров, тем хуже для ресторана, это очевидно. Нужно подбирать людей, оптимально подходящих для работы, и держаться за них. В вашем подчинении должно быть минимум пять-шесть человек, на которых можно полностью положиться. Один ведь в поле не воин

Где вы научились так хорошо разбираться в русской кухне, а кроме того, в узбекской, итальянской, японской?

Я еще в армии служил поваром, а затем долгое время работал поваром в Узбекистане. Именно тогда мне понравилась эта кухня: шашлыки, тандыры. Японской кухне учился в Москве, а русской и итальянской у поваров, которых приглашали в Ginza. В наш ресторан приезжало много классных поваров. Причины успеха? Нет особых причин. Я считаю, что добился успеха благодаря усердию. Когда я приехал открывать Ginza, то полтора года работал без единого выходного. Рабочий график я называл «семь через ноль».

Какой совет вы можете дать начинающим поварам, желающим преуспеть в этой профессии?

Новички, которые приходят на работу, спрашивают: «Какие у меня перспективы?» Я смотрю на них и думаю: «Что в его

понятии „перспективы“? Если они в том, чтобы немножко поработать и стать шеф-поваром, то их нет. А если человек хочет научиться чему-то, набраться опыта, тогда перспектива есть у каждого. Лишь во втором случае позже открывается много возможностей. Кстати, в ресторанном деле сейчас полно вакансий.

От чего зависит успех или неудача ресторана? Таких заведений, как Ginza, в Петербурге до сих пор очень мало.

Все дело в подходе хозяина. Если он гонится за быстрой прибылью, едва ли заведение будет долго процветать. Совсем иное дело, когда стремятся гарантировать стабильное качество: здесь нужна выдержка, терпение. Хороший хозяин будет продолжать готовить из свежих продуктов, даже если их списание велико.

Рыбный рынок — рай для гурмана



“Я полтора года работал без выходных. Рабочий график назывался «семь через ноль»

ГОТОВИМ НА БОРТУ



ТЮРБО

Очистить рыбу от чешуи, обжарить на гриле с каждой стороны по одной минуте. Сковорода должна быть очень горячей, можно использовать тефлон, чтобы рыба не пригорела.

Смазать пергамент сливочным маслом, поместить туда обжаренную рыбу, залить белым сухим вином, добавить шафран, соль, перец. Завернуть края пергамента, чтобы он не протекал, и запекать в духовке при 170-180 градусах в течение 15 минут. Взять сотейник, налить в него чуть-чуть оливкового масла, разогреть, добавить тимьян, положить туда запеченную рыбу, обжарить, медленно вливая сок, оставшийся в пергаменте. Еще немного потушить в сотейнике, помешивая соус, который в идеале должен загустеть. Подавать вместе с соусом.

БОЛЬШИЕ КРЕВЕТКИ

Очистить креветки от головы, хвоста и панциря, разрезать вдоль спины, удалить внутренности. Для запекания использовать жирный (обязательно) майонез. Соус готовится отдельно: во многих магазинах, торгующих итальянскими продуктами, вы можете купить пасту чили с чесноком. Смешиваем майонез с пастой чили, пробуем, чтобы соус получился не слишком острым. Начинаем жарить креветки в сливочном масле с добавлением черного перца и соли. Добавляем саке либо коньяк. Если используется коньяк, то его надо поджечь на сковороде. Затем уменьшаем огонь, добавляем острый майонез, интенсивно помешивая. Через полминуты блюдо готово.



ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ КРАБ

Лучше «судовой варки» еще никто ничего не придумал: бросаете живого краба или лобстера в кастрюлю с морской водой и варите, пока он не станет красным.



МАЛЕНЬКИЕ КРЕВЕТКИ (7- 8 СМ)

Секрет в том, что лучше всего использовать холодноводные креветки, поскольку тепловодные гораздо сильнее пахнут, они менее вкусные. Обязательно спросите на рынке у продавца страну происхождения. Вы сможете добиться отличного вкуса, если будете жарить креветки на очищенном сливочном масле. Для этого растопите необходимое количество сливочного масла в сотейнике и разогревайте его до тех пор, пока масло не разделится на две составляющие. Прозрачная фракция и есть то, что вам нужно.

Теперь надо разогреть сковороду или гриль, обжарить вместе с креветками мелко нарезанный чеснок, петрушку, добавить немного соуса «Ворчестер» и каплю соуса табаско.



СИБАС

Солим и перчим молоко, добавляем 50 г сливочного масла и столько же воды, мускатный орех по вкусу. Чистим рыбу, разделяем, оставляя только филе (200 г). Посыпаем солью и перцем, заворачиваем в пластиковую пищевую пленку. Протыкаем пленку шпажкой и варим рыбу в молоке 15-18 минут.



Море и деньги

Итак, вы купили не маленький катер, а нормальных размеров моторную яхту. Путешествие по Средиземноморью в ваши планы пока не входит, вам вполне хватает краткосрочных прогулок по рекам и каналам Северной Венеции и вылазок на Ладогу. Где в Санкт-Петербурге держать лодку?

Текст **Глеб Тарабутин**

Северная столица — один из немногих городов в европейской части России, в котором есть все необходимое для более или менее цивилизованного яхтинга, правда, в пропорции, обратной московской: в Петербурге больше воды, чем денег. Такое соотношение отчасти способствует трудному делу развития маломерного судоходства на облюбованной нами заболоченной территории Европы. Вынужденные жить в условиях полуроскоши питерские любители яхт приобретают суда более осознанно, чем столичные жители, — скорее для путешествий по Маркизовой луже, рыбалки на Ладоге или Онеге, нежели для утверждения собственного статуса. Хотя бывают и исключения.

В Питере имеются заправки, ремонтные мастерские, квалифицированные кадры, швартовочные места, отели, специализированные магазины, однако вся эта инфраструктура доступна только россиянам.

Главный фактор, сдерживающий развитие яхтенного бизнеса в России, — закрытые для иностранцев внутренние водные артерии. Увы, но окно в Европу имеет позорного вида ставни. Путешествуя летом из Котки в Петербург морским путем, мы были неприятно удивлены оборудованием (вернее, полным его отсутствием) пограничного пункта на территории Морского вокзала на Васильевском острове.

Картинка напоминала политизированные голливудские боевики начала восьмидесятых. «Империя зла» предстала перед нами во всей красе: мрачный кривой бетонный причал (об который мы тут же ободрали борт), высокий откос из бетонных же плит, забор с колючей проволокой и крошечная калитка, возле которой нас встречала весьма обходительная девушка-пограничник. Об элементарных удобствах вроде организованных швартовочных мест, туалета, трапов, электропитания и шлангов с водой оставалось только мечтать.

В прибрежные рестораны, особенно в летнее время, приезжают развлечься даже далекие от моря и яхт горожане

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА


АННА ЛЕБЕДЕВА, генеральный директор яхт-клуба «Терийоки», о проблемах яхтенной инфраструктуры Петербурга

На сегодняшний день оборудованных стояночных мест в яхт-клубах города вполне достаточно. Владелец судна, особенно крупного, может выбрать наиболее удобную стоянку, а также получить дисконт от заявленной стоимости. Однако открытие новых яхт-клубов и дооборудование существующих не сняло проблему зимнего хранения судов. Габаритные моторные яхты по-прежнему уходят на «зимовку» в Финляндию, где их хозяева оставляют приличные деньги. Заявленные масштабные проекты зимнего хранения пока остаются недостроен, а появление небольших частных крытых ангаров нельзя назвать кардинальным решением вопроса. Другая слабая сторона городских клубов — это уровень сервиса. Немногие марины могут похвастаться качественной работой технических, охранных служб и персональным подходом менеджеров к каждому клиенту.

Заявляем со всей ответственностью: в Ленинградской области яхтенной инфраструктуры нет. Нормально обслужить свою лодку вы сможете лишь в Выборге или Приозерске, и эти исключения лишь подтверждают грустное правило. В случае поломки вам придется вызывать передвижную бригаду из Петербурга — несколько яхтсменов-энтузиастов оборудовали вполне приличную ремонтную мастерскую на базе УАЗа -«буханки» — и уповать на то, что эти ребята смогут добраться до места аварийной стоянки. Или вы будете самостоятельно решать проблемы, связанные с ремонтом.

В Ленобласти есть несколько мест, где вы можете заправить яхту топливом с грузовика-цистерны. Какого качества горючее окажется в баках лодки, этого вам никто не скажет — кому-то везет, кому-то не очень. К счастью, такая практика постепенно уходит в прошлое.

В отличие от пограничного пункта, крупные и маленькие петербургские яхт-клубы оборудованы, как сейчас принято говорить,

по европейским стандартам. Вы можете отремонтировать лодку, в том числе вытащить ее на берег, и заночевать в гостинице. Большие гавани имеют на своей территории популярные рестораны, причем в эти заведения сложно попасть в выходные и заказывать столик на вечер лучше заранее. В прибрежные рестораны, особенно в летнее время, часто приезжают развлечься даже далекие от моря и яхт горожане. Основной минус — острая нехватка яхтенных магазинов в маринах. В существующих при клубах лавочках далеко не всегда найдется необходимая мелочь. Впрочем, расстраиваться не стоит: вам оперативно привезут любые детали из города.

За державу традиционно обидно: проворные северные соседи на имеющихся у нас площадях построили бы целую лодочную империю с многочисленными маринами, бункеровками и просто стоянками, где можно безопасно встать на якорь. По количеству



оборудованных причальных мест маленькая Финляндия превосходит нас в десятки раз. Специализированных яхтенных магазинов в крошечном по русским меркам Хельсинки в несколько раз больше, чем в многомиллионном Санкт-Петербурге. Говорят, что существует программа по модернизации инфраструктуры маломерного флота в нашем регионе, но пока что результаты ее работы не видны. На Северо-Западном фронте без перемен, а они просто необходимы. **МВУ**

«ФРАНКАРДИ»



Гавань на 200 мест, охрана, зимнее хранение, кран и слип, ресторан, яхтенная одежда, магазин с такелажем, услуги по постановке судов на учет, технический центр по ремонту яхт, аренда и перевозка катеров.

Адрес:

Санкт-Петербург, наб. Большой Невки, 24

Контакты: +7 (812) 333-2034

ИНТЕРНЕТ: www.frankardi.com

ЯХТ-КЛУБ «МОРСКОЙ»



Основан в 1846 году, и до революции вступить в него могли только дворяне. Членами клуба были Беллинсгаузен, Нахимов и Николай I. Охрана, Интернет, сервисные услуги.

Адрес:

Санкт-Петербург, наб. Мартьянова, 92

Контакты: +7(812) 322-6540

ИНТЕРНЕТ: www.mycspb.ru

ЯХТ-КЛУБ «ЛАВОЛА»



Гостевой причал расположен в удобном месте прямо на входе в Сайменский канал. Принимает яхты до 25 м длиной. При яхт-клубе есть небольшой отель, ресторан, поле для игры в мини-гольф. Технические услуги по требованию.

Адрес: г. Выборг, поселок Раппатилы, Фарватерная ул., 4

Контакты: +7 (931) 210-3832, +7 (931) 210-3833

ИНТЕРНЕТ: www.lavola.ru

КУРОРТ «ТЕРИЙОКИ»



Центр отдыха по соседству с центральным парком Зеленогорска: великолепная гостиница и коттеджи на берегу залива, гавань на 85 яхт длиной до 24 м, зимнее и летнее хранение, фитнес-центр, ресторан.

Адрес:

г. Зеленогорск, Гаванная ул., 2

Контакты: +7(812) 611-0300

ИНТЕРНЕТ: www.yct.ru

«ЦЕНТРАЛЬНЫЙ»



Старейший в городе клуб имеет три гавани по Малой Невке и Малой Неве и способен принять суммарно до 250 яхт. Есть 12-тонный кран, ремонтная база, безрельсовый слип для швертботов.

Адрес: Санкт-Петербург, Петровская коса, 9

Контакты: +7(812) 235-663

ИНТЕРНЕТ: yachtsman.spb.ru

ЯХТ-КЛУБ «БАЛТИЕЦ»



Находится на Матисовом канале вблизи устья реки Дудергофки. Глубина акватории — 3 м, общая длина причальной стенки — 3 км. Подготовка к сезону, ремонт и обслуживание.

Адрес: Санкт-Петербург, Петергофское шоссе, 75, корп. 2

Контакты: +7(812) 730-9858, +7 (901) 310-1645

ИНТЕРНЕТ: www.baltclub.org



Ладожское озеро

«ЛАГУНА»



Единственный цивилизованный яхт-клуб на Ладоге недалеко от Петербурга принимает яхты до 20 м длиной. «Лагуна» расположена в устье реки Вуоксы. Есть слип, зимнее хранение, технический сервис по требованию. Возможна посадка вертолетов.

Адрес: г. Приозерск, Заозерная ул.,

Контакты: +7(812) 966-1085,
+7(812) 960-0066

ИНТЕРНЕТ: www.lagunaladoga.ru

«КРЕСТОВСКИЙ»



Недавно появившийся яхт-клуб принимает яхты до 50 м длиной и осадкой до 4,5 м, охрана, современные бетонные причалы, Интернет, ресторан, сервис-центр.

Адрес:

Санкт-Петербург, Крестовский остров, Южная дорога, 6

Контакты: +7(812) 715-3888

ИНТЕРНЕТ: www.rus-yachting.ru

ЯХТЕННЫЙ ПОРТ «ГЕРКУЛЕС»



Расположен на северном берегу Невской губы в районе Ольгино. Гавань для приема судов до 30 м длиной, слип, зимний эллинг, вертолетная площадка, бункеровочное судно.

Адрес:

пос. Лахта, Береговая ул., 19

Контакты: +7(812) 498-3333

ИНТЕРНЕТ: www.yc-lahta.ru

Зеленогорск

Финский залив

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Невская губа

Кировск

ПОРТ «ДУБРОВКА»



Порт находится в стадии строительства. Планируются автоматизированные склады зимнего и летнего хранения площадью 9000 кв. м с возможностью быстрого спуска яхты на воду (10–15 мин). Краны, погрузчики, сервисный центр.

Адрес: г. Кировск, Набережная ул., 20 В

Контакты: +7(812) 430-2502,
+7 (921) 963-9096

ИНТЕРНЕТ: portdubrovka.ru

По следам Диоклетиана

Южная Хорватия с ее живописными островами, брошенными военными базами и великолепной кухней является настоящей Меккой для яхтсменов.

Текст **Полина Козловская** Фото **Полина Козловская и Владимир Костюкевич**



В след за Черногорией туристический бизнес в Хорватии, небольшой стране на адриатическом побережье, образовавшейся после распада Югославии, стремительно набирает обороты. В этом государстве есть все, что необходимо для отдыха, в том числе на яхте. Все чаще на улицах хорватских городков слышна русская речь. Местные торговцы учат наши числительные и тренируются без акцента выговаривать «спасибо» и «пожалуйста», а в ресторанах стали появляться меню на русском языке.

ДУБРОВНИК

В Средние века Дубровник был единственным городом-государством на Адриатическом побережье Балкан. В разное время его власти более или менее ловко строили отношения с Венецианской республикой и Османской империей и умудрялись сохранять независимость этих земель. Старый город, обжитый в XVII веке, расположен будто в чаше, стенки которой образуют горы. По склонам вокруг Дубровника возведена крепостная стена. Осмотр этой достопримечательности обойдется вам в 15 кун, однако прежде чем решиться

Яхтенный спорт был развит здесь еще в советские времена

на восхождение, хорошенько подумайте. Днем здесь очень жарко и можно легко получить тепловой удар, а общая протяженность стены почти два километра, и сойти вниз удастся только в единственном месте на противоположной стороне. Гораздо приятнее погулять по самому городу: домики громоздятся друг на друга, улочки поднимаются ступенями к крепостному валу, то тут, то там к стенам прикреплены клетки с попугаями — дань торговому прошлому Дубровника. А уж какое удовольствие в полуденную жару прыгать с каменных уступов городского пляжа в прохладную бирюзовую воду! После непременно стоит подкрепиться рыбным супчиком или салатом из свежих овощей в одной из многочисленных семейных таверн (их здесь называют *konoba*) в каком-нибудь живописном закоулке. Гавань А. С. I. Magina, пожалуй, наиболее комфортна для остановки. Она находится в полуторамильной бухте на реке Дубровник, и отсюда до центра города можно добраться на такси или рейсовом автобусе. Рядом с гаванью есть несколько неплохих ресторанчиков и супермаркет.

СПЛИТ

Из Дубровника мы отправляемся в Сплит — крупный торговый и промышленный центр страны, второй по величине город после Загреба. С палубы яхты видна автомобильная



Фортификационные сооружения XVI века



Дикие пляжи Хорватии

дорога — безумный серпантин на высоте нескольких сотен метров. Мы любуемся островами — разных размеров и ландшафтов, коими изобилует эта часть Адриатического моря. Именно за красивые острова яхтсмены всего мира любят Хорватию. В маринах можно встретить англичан, немцев, шведов. Яхтенный спорт был развит здесь еще в советские времена. Сейчас все гавани чистые и благоустроенные, а право пользования душем и туалетом входит в стоимость стоянки. В стране своя валюта — куны, но евро принимают практически везде. Стоянка в маринах обойдется в 50–100 евро за сутки. Как и на других популярных курортах Средиземноморья и Адриатики, швартовочные места в некоторых хорватских гаванях надо бронировать заранее. Впрочем, Хорватия не Франция и не Италия — вероятность найти

тут оборудованное место для стоянки без предварительной договоренности гораздо выше.

Острова Хорватии в чем-то очень похожи друг на друга — каменные серые горбыли на поверхности ультрамаринового моря, покрытые темно-зелеными пятнами лесов, однако у каждого из них свой характер. Наш капитан Александр Железняк словно фокусник достает из рукава увлекательную историю об очередном острове, показавшемся на горизонте. С его помощью Хорватия открывается перед нами с совершенно разных сторон. Здесь есть национальные парки с уникальной флорой и фауной, старинные крепости, шахты для подводных лодок, нудистские пляжи.

Движение вдоль побережья Хорватии оживленное: в море столько же яхт, сколько на шоссе машин. Невозможно представить себе ситуацию, когда не было бы видно ни одной мачты. Самое популярное у местного населения судно — Beneteau Cyclades 43.1. В маринах не покидает ощущение, что ты находишься то ли на верфи, то ли у яхтенного дилера: совершенно одинаковые лодки трутся друг о друга бело-синими боками в такт волнам. За недельную аренду такой яхты без капитана вы заплатите около 3500 евро. Услуги капитана стоят в среднем от 150 евро в день.

Миновали острова Корчула (сюда мы вернемся в конце поездки), Хвар и Брач. Когда мы проплывали мимо городка Милна, прямо

МНЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТА

Директор по продажам Avalon Cruises Евгений Дроздов рассказал МВУ о нюансах аренды яхты в Хорватии

МВУ INFO

Какое место в яхтенной табели о рангах занимают гавани Хорватии?

Этот рынок можно смело назвать молодым и развивающимся. В настоящий момент инфраструктура страны рассчитана под яхты длиной от 30 до 50 футов. Популярность Хорватии растет быстро за счет ценителей дикой природы и красивых пейзажей. Летом 2010 года около 20% наших клиентов интересовались арендой яхт именно на хорватском побережье.

Оцените уровень и качество яхтенного сервиса в этой стране

Качество обслуживания туристов в Хорватии хорошее, но уровень технического сервиса яхт низок. Здесь важно понимать, что клиенту не придется решать непосредственно технические проблемы. Яхты Avalon Cruises арендуются с капитаном, который несет ответственность за комфорт на борту. Клиент получает сервис на уровне люксового отеля — иначе и быть не может. Цены на яхтенный сервис в Хорватии находятся на уровне средних по Средиземноморью.

Насколько сложны таможенные и пограничные процедуры при входе в Хорватию на яхте?

Процедура проста и не занимает много времени. Растаможка яхт производится во всех крупных портах, таких как Сплит и Дубровник. Вам потребуется стандартный набор документов — crew list, страховка. Для нахождения во внутренних водах страны необходимо приобрести венету, которая выдается сроком на один год и ее цена зависит от размера яхты. Для Fairline Targa 64 венета стоит порядка 350 евро.



Приспособлена ли инфраструктура этой страны к чартеру яхты без капитана (bareboat)?

Для bareboat-чартера Хорватия имеет все необходимое. Как правило, для этих целей сдаются парусные яхты длиной до 50 футов. Bareboat-путешествия на моторных яхтах, из которых состоит флот Avalon Cruises, в Хорватии являются исключением.



над нашими головами заходил на посадку небольшой, по-видимому, частный джет — реактивный самолет. Сплит — это один из самых крупных городов Далмации. По преданию, в нем родился будущий римский император Диоклетиан, организатор одного из самых жестоких преследований христиан. После отречения от власти в 305 году он вернулся в Сплит. Похоронен Диоклетиан в мавзолее, который позже перестроили в христианский собор. Мы бросили якорь в центральной гавани Сплита, прямо напротив пассажирского порта. Она способна принять до 360 яхт, но место для швартовки лучше забронировать заранее. Центр города расположен на противоположной стороне гавани — на расстоянии пары километров. Пешеходная прогулка по городской набережной заняла у нас от силы полчаса.

ВИС

Вис не самый большой остров, расположенный на приличном расстоянии от материка. В бухте, в которую мы заходим, обнаруживается огромная шахта для стоянки подводных лодок. Военные давно ушли отсюда, и сейчас бухта представляет собой живописную, но необорудованную стоянку. Одновременно здесь, спрятавшись от ветра и дождя, могут ночевать до четырех яхт. Мы швартуемся и готовим обед. За несколько часов до нас в бухте уже бросили якорь австрийцы. Позже

подплывают поляки и немцы. Если взобраться на гору, в которой прорублена шахта, и встать как раз над входом в нее, то открывается чудный вид на гавань и деревушку на ее другой стороне. Пока мы обедаем, откуда-то сверху с горы ко входу в шахту начинают спускаться люди — автобусная экскурсия из Сплита. Туристы гуськом входят в шахту и направляются по узенькому парапету вглубь горы. В горной породе прорыт коридор,

Стоянка в маринах стоит от 50 до 100 евро за сутки

параллельный шахте. Из него проходы ведут в служебные и технические помещения, сейчас основательно захламленные.

Вода в шахте такая прозрачная, что на глубине десяти метров видны морские ежи, почему-то их здесь великое множество. Мы едим арбуз, выплевывая косточки за борт, что привлекает мелких рыбешек. Не торопясь, из-под камня вылезает осьминог и начинает подбираться к месту, где суетятся рыбки. Падающая косточка пугает его, и он бросается в сторону родного камня, на ходу меняя окрас.

Пообедав, мы делаем вылазку на берег, взбираемся по колючкам, которыми зарос весь склон, вслед за туристами. По пути натываемся на шахты для ракет, боевые позиции солдат,



Бункеры для подводных лодок на острове Вис



Типичная гавань в Хорватии — уют и комфорт



В Средние века Дубровник был единственным городом-государством на адриатическом побережье Балкан



В гавани Ластово

брошенные казармы. Внизу под горой у самого берега живут люди. Рядом с домиками разбиты небольшие виноградники, обнесенные невысокими заборчиками каменной кладки. Чтобы попасть в городок Вис, по имени которого и был назван остров, надо идти вдоль берега на другую сторону острова. Именно здесь была основана первая греческая колония, с нее греки начали освоение этой части Адриатики.

Из достопримечательностей — руины древнего города и францисканский монастырь XVII века.

ЛАСТОВО

Ластово встречает нас мильной пеной на поверхности воды и традиционными шахтами для военных кораблей. В советское время часть острова была полностью отдана военным, возможно, поэтому здесь сохранились уникальные природные ландшафты. Сегодня на острове создан национальный парк, привлекающий путешественников на яхтах райскими стоянками. Правда, военное прошлое острова проглядывает то тут, то там: пустующие здания, маяки, колючая проволока. За стоянку в прибрежных водах надо платить по 20 кун с каждого пассажира лодки. Дозорный катер ежедневно курсирует вдоль побережья и собирает дань со всех, кто швартуется. Мы бросаем якорь в бухте, в другом конце которой стоит проржавевший баркас. В небольшую бухточку к вечеру набивается штук десять яхт. Мы высаживаемся на берег и идем в сторону фешенебельной марины Ластово (www.marina-lastovo.com). В ресторане при гавани преобладают блюда из рыбы, как, впрочем, и везде в Хорватии. Что вызывает

у меня неподдельный восторг, так это салат из осьминога. Оказывается, его мясо не безвкусная резина, к чему нас приучили повара московских ресторанов. Оно имеет очень нежный вкус, напоминающий одновременно рыбу и курицу.

КОРЧУЛА

Главное, чем примечателен город Корчула, да и весь остров, носящий одноименное название, — это то, что здесь родился знаменитый путешественник Марко Поло. Считается, что он принимал участие в морском сражении между венецианцами и генуэзцами у стен города и был взят в плен. В Генуе в тюрьме он и надиктовал книгу о своих странствиях. С Марко Поло связаны все сувениры, коими завалены лавки в старом городе. Его имя носят магазины, рестораны и отели. Корчула — место для богатых, здесь часто швартуются очень состоятельные европейцы. Вдоль набережной в восточной части старого города разместились магазины всех ведущих мировых брендов и арт-галереи. Тут же сосредоточены рестораны и кафе. Территория одного заведения незаметно перетекает в территорию соседнего. Кажется, одна сплошная ресторация тянется вдоль всей набережной. В меню каждого заведения обязательные салат из осьминогов, жареная местная рыба, свежие овощи, полюбившийся за время путешествия рыбный супчик. Садимся под вывеской Planjac. Черноволосая официантка без заминки приносит запотевший кувшин домашнего белого вина. Под навесом стоят огромные склянки с вишней — ее подают в качестве закуски к винам. По морю бегают белые барашки. Ветер треплет верхушки пальм. Завтра утром мы отправляемся домой. **МВУ**

ГАВАНИ ХОРВАТИИ



ACI Trogir

Тел.: +385-21-881-544

ИНТЕРНЕТ: www.aci-club.hr

Marina Lastovo

Тел.: +385-20-802-100

ИНТЕРНЕТ: www.marina-lastovo.com/




ACI Korcula

Тел.: +385-20-711-661

ИНТЕРНЕТ: www.aci-club.hr



Аренда яхт класса люкс на Средиземном море


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

Стоимость круиза от €18 000



Земли крайнего юга



A dramatic landscape featuring a massive, snow-capped mountain range in the background. The mountains are partially covered in snow, with rocky outcrops visible. In the foreground, a body of water is filled with numerous icebergs of various sizes and shapes, some appearing as large, flat sheets and others as smaller chunks. The water is a deep blue color, and the overall scene is bathed in a warm, golden light, suggesting a sunset or sunrise. The sky is a pale, hazy blue.

МВУ представляет вашему вниманию путевые заметки Энн Ван Паркс, сделанные во время круизов на моторной яхте по Патагонии и Антарктике. Путешествия по этим суровым, но бесконечно прекрасным местам запоминаются на всю жизнь.

Текст Энн Ван Паркс



Сбылась давняя мечта! Мы с мужем отправляемся в Патагонию — самую южную часть Южной Америки. Мы успели уже побывать во многих странах — объездили всю Азию, путешествовали на чартерных яхтах по Средиземноморью, Индийскому океану и Карибам.

Мысль об этой поездке не оставляла нас последние три года. Итак, из Амстердама мы долетели до чилийской столицы, откуда на небольшом самолете местных авиалиний направляемся в Пунта-Аренас, где нас ждет яхта.

ПАТАГОНИЯ

Несколько часов перелета, и мы в такси едем по узким улицам этого городка в гавань. Пунта-Аренас с населением чуть более 100 000 жителей был основан испанцами в начале XVI века. Климат здесь суровый: температура редко поднимается выше 15 градусов летом и опускается ниже нуля зимой. В ходе частых войн с местными

жителями Пунта-Аренас несколько раз был полностью разрушен. Самые старые сохранившиеся до наших дней здания датированы концом XVIII века. Сейчас в округе построено несколько отличных курортов, сюда любят приезжать чилийцы, увлекающиеся горнолыжным спортом, — в аэропорту мы видели немало людей с чехлами для горнолыжного оборудования.

Наше судно — великолепная 70-метровая моторная яхта *Sherakhan* отправляется в путешествие по Патагонии. Первый пункт назначения — бухта Пуэрто-Хоуп, расположенная на расстоянии 60 морских миль от Пунта-Аренас.

Мы наслаждаемся видами — вокруг океанские просторы, рассматриваем в бинокли снежные шапки вершин. Горные массивы поросли лесом, скалистые берега обильно заселены чайками, бакланами и другими птицами. Капитан, кареглазый великан чилиец с очень громким голосом, активно жестикулирующий при разговоре, приветствует нас на борту.

ДОСЬЕ ЯХТЫ:



Моторная яхта *Sherakhan*

Постройка: 1965, верфь Vuyk en Zonen, Голландия

Реконструирована в 2005 году

Длина 70 м, **крейсерская скорость** 12 узлов

Команда 19 человек

Гости 26 человек (13 кают)

Удобства на борту: Интернет, фитнес-центр, джакузи, TV и DVD в каютах, 5 тендеров Yamaha, снаряжение для дайвинга

КОНТАКТЫ: www.edmistoncompany.ru



ПУЭРТО-ХОУП — КОРДИЛЬЕРА ДАРВИН

Расстояние 40 миль

После раннего плотного завтрака и кофе с изысканным десертом мы выходим из Пуэрто-Хоуп в сторону фьорда Сено Агостини, к которому *Sherakhan* подходит ближе к полудню. Погода великолепная, светит солнце, ветер гонит по поверхности воды небольшие барашки волн. Здешние горные вершины и ледники считаются самыми живописными на всей Тьера дель Фуего — Огненной Земле. Взору открываются стены льда — это ледники в горах Кордильера Дарвин, входящих в состав Анд. Здесь в сердце национального парка Альберто де Агостини находится и знаменитый ледник Маринелли. Вечером мы прибываем в Калета Эскандалло, где проведем ночь. Эскандалло — большая бухта с великолепным видом на горы. Капитан приглашает желающих отправиться на пешую прогулку в сторону горы Монте Сармьенто. Матросы спускают на воду тендеры и везут нас на берег.



Ледники Тьера дель Фуего —
величественное зрелище

КАЛЕТА ЭСКАНДАЛЛО — ФИОРДО АЛАКАЛУФ

Расстояние 35 миль

Покинув Калета Эскандалло на рассвете, ближе к полудню мы оказываемся в Пунта-Пирамида. До точки назначения — Фиордо Алакалуф нам остается около получаса ходу. Наш гид говорит, что алакалуфы — индейские племена, обитавшие здесь до появления испанцев, оказывали жесткое сопротивление завоевателям. Конкистадорам удалось завоевать эти земли только после нескольких десятилетий кровопролитных войн. В Пунта-Пирамида нас просто покорил красивый двусторонний ледник.

ФИОРДО АЛАКАЛУФ — СЕНО ОКАСЬОН

Расстояние 45 миль

Утром мы проходим по каналу Кокберн в Сено Окасьон — один из самых любопытных уголков Огненной Земли. Навигация в этих краях очень активная: мы регулярно встречаем сухогрузы и большие круизные суда. Причаливаем к берегу широкой бухты, окруженной гранитными скалами. Нам предстоит пешеходная экскурсия в горы — по узкой тропинке мы поднимаемся на высоту в несколько сотен метров, чтобы увидеть горное озеро. Небольшая речка, вытекающая из него, низвергается шумным водопадом

в гавань в пяти сотнях метров от места, где стоят наши тендеры. С гор открывается потрясающая панорама гавани — там внизу покачивается на волнах *Sherakhan*.

СЕНО ОКАСЬОН — СЕНО ГАРИБАЛЬДИ

Расстояние 85 миль

После перехода через канал Балленеро и Бразо Норэсте мы бросаем якорь на побережье неподалеку от Сено Гарibaldi — горного ущелья, рядом с которым расположен величественный ледник, особенно активный в летние месяцы. Огромные куски льда с шумом падают в океанские воды. В непосредственной близости от берега видна колония морских львов.

СЕНО ГАРИБАЛЬДИ — СЕНО ПИА

Расстояние 20 миль

Сено Пиа — еще один живописный уголок Патагонии, где мы наблюдали за тем, как ледники сбрасывают с прибрежных скал глыбы льда в океан. Капитан объявил, что яхта пришвартуется на ночевку возле Калета Болье. На ужин нам подали морепродукты.

СЕНО ПИА — УШУАЯ

Мы на территории Аргентины. Последний переход в маршруте — идем по каналу Бигль

*Алакалуфы —
индейские
племена,
обитавшие здесь
до появления
испанцев,
оказывали
жесткое
сопротивление
завоевателям*



Мы поднялись на высоту
300 метров над уровнем моря



Калета Эскандалло



Пингвины —
любопытные существа



Sherakhan у берегов Огненной
Земли — Тьера дель Фуего

в сторону столицы провинции Тьера дель Фуего. Ушуая — самый южный город на Земле,жат между склонами Мартиальских гор, поднимающихся над уровнем моря на высоту 1300 метров. Он был основан британскими миссионерами в первой половине XIX века. Сейчас из строений здесь преобладают аккуратные двухэтажные домики. Нам предстоит экскурсия по национальному парку Тьера дель Фуего и гавани Лапатая Бэй. В парк можно добраться по извилистому автомобильному шоссе, но мы предпочли воспользоваться железной дорогой Tren De La Fin Del Mundo, самой южной на планете. Вернувшись в город, гуляем по набережной. Потом в Museo Fin Del Mundo рассматриваем экспонаты, рассказывающие об истории города и жизни аборигенов. В небольшом музее племени яганов (мы обошли его за 20 минут) слушаем лекцию гида о том, как жили индейцы до появления европейцев и как происходила колонизация этих земель. Морской музей (Museo Maritimo De Ushuaia) расположен в здании, в котором до 1947 года находилась тюрьма, славившаяся особенно жесткими условиями содержания узников. По уверениям экскурсовода, тут собрана лучшая в мире коллекция моделей антарктических судов. Вечером мы прощаемся с капитаном Sherakhan и ночным рейсом отправляемся из международного аэропорта Ушуайи

(крошечное здание километрах в пяти от центра города) обратно в Сантьяго, откуда с утра стартуем в Амстердам.

АНТАРКТИКА

Путешествие вдоль берегов Антарктиды на большой чартерной яхте — логичное завершение нашей первой экспедиции по самым южным землям планеты. Самолетом мы долетели до Аргентины, откуда в числе еще 30 любителей активного отдыха продолжили путь на крайний юг.

ОСТРОВ КОРОЛЯ ДЖОРДЖА

Кинг-Джордж был открыт англичанами в начале XIX века, почти вся его поверхность — огромный никогда не тающий ледник. Этот остров, самый большой в Шетландском архипелаге, неофициально считается столицей Антарктики из-за того, что на нем сосредоточены многочисленные научно-исследовательские станции. На территории российской, носящей имя Беллингаузена, построена православная церковь Святой Троицы, очевидно, самая южная на планете. Вокруг домиков россиян, загрязняя окружающую среду, валяются ржавые бочки и догнивают каркасы машин. Вообще, надо сказать, русская станция выглядит апокалиптично.





Айсберг у берегов
Ханна Пойнт

Суровые воды Антарктики возле
острова Десеппин Айленд

ДЕСЕППИН АЙЛЕНД

Мы совершаем ночной переход через пролив Брендсвилла в сторону вулканического острова, внешне напоминающего крепость с высокими (до 230 метров) стенами. В лучах солнца прибрежные скалы смотрятся весьма причудливо благодаря необычным цветам горной породы. Высаживаемся в Whalers Bay, на пляж с черным песком вулканического происхождения. Песок ледяной, без теплой обуви недолго и простудиться. К тому же вдоль побережья дуют холодные антарктические ветры. Мы посетили развалины китобойной станции, основанной здесь в 1906 году и в свое время считавшейся центром местной деловой активности. Десеппин Айленд был оставлен людьми в 1969 году, после сильного извержения вулкана. На несколько летних месяцев сюда приезжают ученые океанологи из Аргентины. На острове есть действующие термальные источники, так что если вы не из робкого десятка, можете окунуться в горячие минеральные воды.

КАНАЛ НОЙМАЙЕРА И ПОРТ-ЛОКРОЙ

Миновав проливы Крокера и Герлаха, мы входим в канал Ноймайера, вдоль которого продолжаем движение в сторону Порт-Локрой. Наша цель — посещение *Base A*, давно заброшенной английской научной станции, не так давно превращенной в музей. Кроме того, на этом острове гнездятся папуанские пингвины, а самый большой птичий базар называется Жугла Пойнт. В качестве туристического аттракциона на берегу выставлен скелет кита. Половина острова Порт-Локрой является заповедником, туристам в него вход воспрещен. Именно сюда приезжают ученые, занимающиеся изучением поведения пингвинов.

Восхождение на пик Дикон под силу даже не имеющим альпинистского опыта путешественникам

КАНАЛ ЛЕМАРА

Канал длиной 11 километров и шириной 1600 метров настолько живописен, что у туристов заслужил название «канал имени Kodak». Мы медленно продвигаемся вперед. Оживленно щелкают затворы фотоаппаратов. В месте, где заканчивается канал, в районе мыса Ренар, виднеются два заснеженных горных пика. Канал впервые был пройден бельгийцем Эдрианом де Герлахом и назван в честь его соотечественника — исследователя Конго Чарльза Лемара.

ПАРАДАЙЗ ХАРБОР

Бросив якорь в этой бухте, мы на нескольких тендерах отправляемся смотреть ледники. Величественные айсберги отражаются в кристальных холодных водах. На берегу расположена аргентинская научная станция. Прибрежные скалы населены пернатыми, в основном бакланами. Валуны на побережье имеют многочисленные сине-зеленые вкрапления из-за высокого содержания меди в породе.

БУХТА ЭНДВОРД И ГАВАНЬ НЕКО

Высадившись в Неко, бухте в западной части Земли Грейама, мы отправляемся к ледникам.



Если повезет, вам удастся снять на видео падающие с грохотом в океан глыбы льда. Наш гид рассказал, что американский пловец на длинные дистанции Линн Кокс проплыл по этим водам 2 км. От одной мысли о купании мне становится холодно, и я с носом укутываюсь в теплую куртку. Вечером мы возвращаемся через пролив Герлаха в Ханна Пойнт. Бухта Ханна Пойнт расположена в южной части острова Ливингстона. Гавань интересна огромными по площади птичьими базарами, особенно много здесь золотоволосых и папуанских пингвинов и бакланов.

ОСТРОВ ПИНГВИНОВ И ТАРРЕТ ПОЙНТ

Численность колонии пингвинов на этом острове просто поражает. Здесь обитают пингвины нескольких видов, преобладают симпатяги адели. Самая высокая точка острова, пик Дикон, потухший вулкан, на который можно взобраться, и, по уверениям нашего капитана, восхождение под силу даже не имеющим альпинистского опыта путешественникам. В вулканическом кратере образовалось озеро из талых вод. На его скалистых берегах гнездятся антарктические крачки, ну и конечно, это место облюбовали для себя пингвины. **МВУ**

ВАШЕ РЕШЕНИЕ

Советуют эксперты и читатели МВУ



НЕЙТРАЛЬНАЯ ПОЛОСА

Как грамотно пересечь систему разделения движения судов?

ПРОБЛЕМА

Вы планируете пересечь 60-мильный пролив, в середине которого весьма оживленное и строго регулируемое движение крупнотоннажных судов. Между двумя разнонаправленными семимильными зонами находится разделительная полоса шириной пять миль. С внешних сторон присутствуют двухмильные «обочины». Скорость приливного течения достигает четырех узлов.

Если двигаться прямым курсом к месту вашего назначения, придется пересечь систему разделения под углом около 45°, что запрещено МППСС: «Судно должно, насколько возможно, избегать пересечения полос движения. Если судно вынуждено пересечь полосу движения, это следует делать, насколько возможно, под прямым углом к общему направлению потока движения». Каковы ваши действия?

СОВЕДУЮТ ЧИТАТЕЛИ МВУ:

PaulGoosch: Я бы шел вдоль берега до того момента, пока не оказался на траверзе точки В. Затем я бы пересек канал под прямым углом. Такая схема сводит к минимуму путь и время пересечения зон разделения

движения и не противоречит МППСС.

NLB: Я бы пошел под углом 45°, затем на время пересечения полос движения изменил бы угол на 90°, а на разделительной полосе и далее вернулся бы к прежнему курсу. Думаю, любой плоттер без проблем справится с расчетом поправки на прилив и скорректирует маршрут.

Комментарий МВУ:

NLB предложил самый быстрый способ пересечения канала, но вариант PaulGoosch в данном случае соответствует правилам МППСС, хотя вам придется пройти на 20 миль больше. Как известно, в

подобных ситуациях наиболее очевидное решение не всегда является верным.

benjenbav: Если пересекать

Если вы намерены добраться до места за три часа, приливные волны скоростью 4-5 узлов помогут сэкономить вам десять миль ходу

пролив на тихоходной лодке, как у меня, понадобится помощь течения, чтобы безопасно дойти до места. Я бы подождал несколько часов до начала попутного прилива, чтобы преодолеть с ним большую часть пути до точки В параллельно берегу. Затем, миль за пятнадцать,

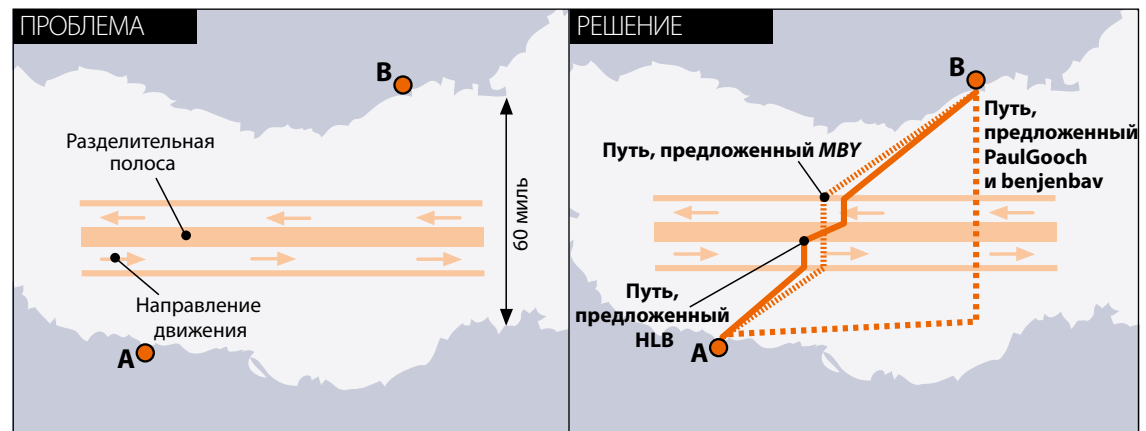
я бы изменил курс на перпендикулярный полосам движения и пересек их.

JFM: Для начала я бы определил направление ветра и рассчитал время, когда ветер и прилив будут сонаправлены. Может, вам и придется идти против течения, зато ваших пассажиров не укачает, что иногда важнее, чем прибыть на место часом раньше.

Комментарий МВУ:

Прилив сильно влияет на скорость и комфорт перемещения, даже будь у вас быстрая яхта. JFM предполагает, что если направления ветра и течения не совпадают, то это станет причиной появления волн и негативно скажется на комфорте пассажиров. Он предпочитает идти медленнее, но без качки. Приливные волны скоростью 4-5 узлов помогут добраться до места, сэкономят вам десять миль ходу, или, наоборот, замедлят передвижение на те же десять миль. Взгляните на таблицы приливов, прежде чем трогаться в путь, так как несколько часов разницы могут сберечь вам топливо на пару сотен евро. Логичнее учесть все изменения направления течения заранее, чем выставить автопилот и идти по

прямой невзирая ни на что. Согласно требованиям МППСС, вы должны пересечь полосы движения строго под прямым углом, а не курсом 90° по компасу. При наличии течения сделать это без сноса в сторону очень сложно, поэтому вам придется постоянно



ЗНАНИЯМВУ

Мы знаем ответы на все вопросы

Яхта должна работать на вас



Чартерных дел мастера

Существует заблуждение, что на сдаче яхты в аренду можно заработать. Это не так, зато вы сможете получить налоговые льготы и существенно снизить расходы на содержание судна.

Текст Стюарт Кэмпбелл

Путешественники на борту яхты должны чувствовать себя комфортно

Зачем сдавать свою яхту в чартер?

Ответ прост: это едва ли принесет доход, но заметно уменьшит ваши затраты на содержание судна. Годовое обслуживание лодки, как правило, стоит от 7 до 10 процентов от ее цены, соответственно вы, как владелец 40-футовой яхты, каждый год платите более €25 000 за поддержание судна в порядке. Чартер может приносить порядка €7000 чистой прибыли в неделю. Зажиточные россияне брезгливы — они не любят, когда яхтой пользуются посторонние. Основная мотивация: владельцу неприятно, когда в его постели спит кто-то другой. Возразим: мы же ночуем в отелях, где до нас останавливались тысячи людей. Отметим множество положительных «побочных эффектов» от сдачи лодки внаем: чартерное судно обязано

соответствовать всем стандартам безопасности, а на его борту всегда должен быть порядок. Кроме того, вы имеете право на получение налоговых льгот — все необходимое для чартерного бизнеса, включая морские «игрушки» и даже продукты питания, в Европе освобождается от НДС. К тому же топливо для яхт, имеющих commercial registration, стоит дешевле на 30-50%. Не рассчитывайте разбогатеть на чартерном бизнесе, поскольку лодки стремительно стареют и теряют в цене. Мало кто позарится на аренду пятилетнего судна.

Какая яхта лучше всего подходит для чартера?

В принципе любая, но судно должно быть в идеальном состоянии, чтобы привлечь потенциальных клиентов. Если ваша «красавица» является

таковой лишь по вашему мнению, лучше не ввязываться в эту авантюру. При приобретении или закладке лодки решите, будете вы сдавать ее внаем или нет. Судно должно соответствовать требованиям коммерческого регистра, и не всегда технически возможно переоборудовать его для использования в чартере. Не экономьте на команде — регистр строго определяет квалификацию персонала. Не поспешите на организацию фотосъемки яхты с вертолета, если ее длина превышает 30 м. Клиенты будут выбирать лодку только по фотографии.

Как получить официальное разрешение на сдачу яхты в чартер?

Если речь идет, например, о Средиземном море или других

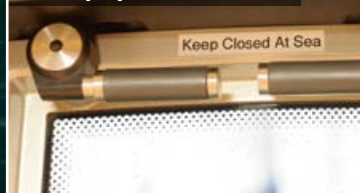




Возможные изменения в конструкции судна:

- Переделать передний люк так, чтобы его петли оказались со стороны носа, а не кормы
- Заменить обычные шланги в моторном отсеке на огнеупорные
- Увеличить высоту релингов
- Установить газовую сигнализацию на камбузе
- Поставить замки на иллюминаторы ниже уровня палубы

Предупреждающие знаки — отличительная особенность всех чартерных яхт



европейских акваториях, то судно должно соответствовать принятым в Евросоюзе стандартам безопасности, например британскому Maritime and Coastguard Agency (MCA). В регламентирующих документах перечислены требования к оснащению, конструкции, спасательному оборудованию и мореходным качествам судна. Стандарты разнятся в зависимости от размеров яхты, во многих странах под понятие «маломерные суда» попадают все лодки до 24 м включительно. Ваша лодка должна иметь commercial registration и быть допущенной для коммерческих перевозок. Учтите, что в некоторых странах фискальные органы очень четко следят за этим нюансом.

Для начала необходимо заполнить соответствующее заявление, которое можно получить в сертифицирующих агентствах страны, где зарегистрирована ваша яхта. Затем вам следует тщательно изучить требования и стандарты, предъявляемые к чартерному судну местными законами. Есть и более

легкий путь — нанять компанию для выполнения всех формальностей за вас. Может показаться, что подобные услуги стоят слишком дорого, однако нередко работа профессионалов экономит ваши средства. Специализированные агентства не только позаботятся обо всех документах и проведут необходимый «апгрейд» бортового оборудования, но и в некоторых случаях могут зарегистрировать на ваше имя фирму с лицензией на чартерный бизнес.

Более сложный путь подразумевает самостоятельное прохождение всей процедуры. В зависимости от ваших знаний в этой области вы либо сумеете сэкономить, либо превратите свою жизнь в бюрократический кошмар.

Важно решить, где и как будет работать ваша яхта. В Европе существует семь категорий лицензий: 0 — неограниченный регион

Положительный «побочный эффект»: на борту чартерной лодки должен быть порядок

плавания; 1 — в пределах 150 миль от гавани или порта; 2 — в пределах 60 миль от гавани или порта; 3 — в пределах 30 миль от гавани или порта; 4 — в пределах 20 миль от гавани или порта; 5 — в пределах 20 миль от гавани или порта в хорошую погоду и только в светлое время суток; 6 — не более трех миль

ИСТОРИИ ИЗ ЖИЗНИ



КИРОН УАЙТ, FAIRLINE PHANTOM 48, САУТГЕМПТОН

Почему вы решили сдавать яхту в чартер?

Я хотел купить новую лодку и совмещать хобби с бизнесом, что позволяет компенсировать затраты на содержание судна и даже получать небольшую прибыль.

Насколько сложно было начинать бизнес?

Я заказал у дилера Fairline приспособленную для чартера яхту, что было зафиксировано в контракте. Компания согласилась, но в итоге работы оказалось больше, чем ожидалось. Необходимо было установить высокие стальные релинги позади сидений в кокпите. Я хотел, чтобы на судне можно было перевозить 12 пассажиров вместо обычных десяти. Впоследствии это окупилось, так как ни одна яхта из числа конкурентов не могла взять на борт столько гостей.

Сколько стоит чартер на вашей яхте?

Обычно стоимость колеблется в районе €2500 за день из расчета 12 гостей на борту. В эту сумму входят топливо, услуги команды и безалкогольные напитки.

от прописанных в документах портов только в хорошую погоду и в светлое время суток.

Рассмотрев заявку, сертифицирующая организация пришлет специалиста — сюрвейера, который оценит состояние вашей яхты и составит список необходимых изменений и доработок.

За проведение оценки порой приходится достаточно дорого платить, кроме того, визитов инспектора может быть несколько, и он вправе требовать осмотра корпуса на суше и проведения теста в море. Когда наконец будут подписаны



Почему вы зарегистрировали фирму?

Я открыл компанию с ограниченной ответственностью, поскольку это дает мне уверенность, что я не останусь в долгах, если дело прогорит. Чартер — не единственная статья дохода, и обычно я говорю клиентам, что у меня есть другая работа. Надеюсь, однажды настанет день, когда чартерный бизнес начнет приносить существенный доход. Кстати, я с самого детства хотел стать капитаном чартерной яхты. Ожидаю подъема мировой экономики, поскольку в этом случае люди чаще смогут позволить себе отдых на воде.

Не жалеете о том, что взялись за это дело?

Нет, абсолютно! На основной работе я лишен возможности развлекать людей, а на яхте это происходит постоянно. Я с удовольствием делюсь с гостями информацией о своем увлечении.

соответствующие разрешающие бумаги, сертифицирующая организация выдаст вам документ с ограниченным сроком действия (обычно пять лет), однако подтверждать его нужно ежегодно. Теперь с точки зрения закона ваша яхта готова к чартеру.

Будут ли дальнейшие проверки?

Все зависит от лодки. Если вы выбрали категории 0 или 1 (что делают немногие) и судно будет осуществлять длительные переходы, то приготовьтесь к ежегодным инспекциям. В случае «легких» категорий вы сможете продлевать сертификат самостоятельно. Независимо

ИСТОРИИ ИЗ ЖИЗНИ



**РОБЕРТ МАКХЬЮ,
MITCHELL 31 MK II,
АБЕРДИНШИР**

Почему вы решили сдавать яхту в чартер?

Я мечтал иметь большую лодку, а ее содержание влечет за собой немалые расходы. Я скоро выхожу на пенсию, поэтому хочу получать от яхты максимальную экономическую отдачу. К тому же мне надоедает ходить по морю

в одиночку. Мне представился неплохой шанс покрывать расходы на содержание судна из прибыли от его эксплуатации, а не из собственного кармана. А еще я обожаю путешествовать с новыми интересными людьми.

Какие изменения пришлось внести в конструкцию?

Я заменил шланги на огнеупорные, добавил пульт дистанционного управления запорными клапанами,

купил спасательный плот и кое-что по мелочам.

Вы зарегистрировали компанию?

Я индивидуальный предприниматель, поскольку не люблю усложнять себе жизнь. Ежегодно я заполняю декларацию о доходах. Чартер для меня не основной бизнес, а лишь способ содержать яхту и ходить в море с хорошими людьми.

Есть возможность вернуть все налоговые выплаты в случае, если яхта была приобретена в первые три года с начала вашей коммерческой деятельности

от категории каждая чартерная лодка обязана проходить проверку не реже одного раза в 36 месяцев.

Что потребуется изменить на борту для получения разрешения?

Самые серьезные требования предъявляются к конструкции судна и его остойчивости: если по этим пунктам возникают вопросы, то дальнейший процесс получения сертификата весьма затруднен. К счастью, у большинства современных яхт с корпусами все в порядке. Иногда нужно устанавливать дополнительные пожарные гидранты, приобретать дорогостоящие спасательные плоты, огнетушители, рации и другое спасательное оборудование. Много внимания придется уделить маркировке: некоторые зоны на судне должны иметь статус доступа «только для экипажа».

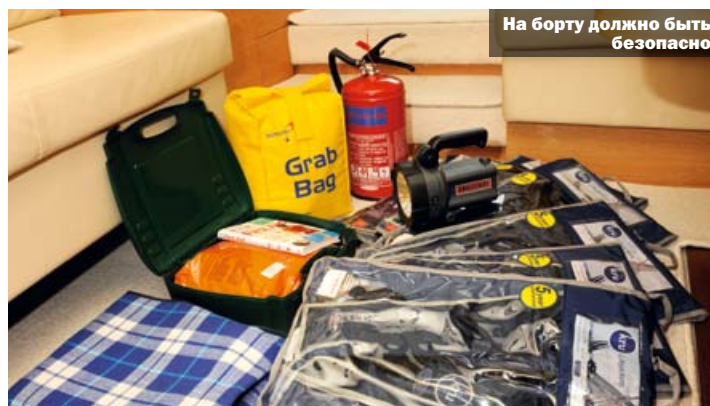
Какую подготовку должен пройти капитан?

Квалификация капитана зависит от того, на какую категорию плавания выдан ваш сертификат. Могут подойти обычные права на управление маломерным судном или потребуются диплом, позволяющий управлять судами

океанского класса. Часто необходимы сертификаты о навыках оказания первой помощи, медицинские справки и лицензия на работу с морскими рациями. Если вы планируете отдавать в чартер лодку без команды, то обязаны проконтролировать наличие всех формальных бумаг у шкипера со стороны клиентов.

Нужно ли регистрировать чартерную фирму?

Вы можете зарегистрировать общество с ограниченной ответственностью или работать как частный предприниматель. Индивидуальные предприниматели



ИСТОРИИ ИЗ ЖИЗНИ

**МАРК ТАГВЕЛ,
SEALINE S37,
САУТГЕМПТОН**

Почему вы решили сдавать яхту в чартер?

Я бросил работу в офисе и основал собственную фирму. Забот много: к примеру, мне нужно оплачивать

стоянку судна, что не всегда просто, когда работаешь сам на себя.

Были ли сложности с оформлением?

В целом процесс получения лицензии достаточно прост, но мне очень хотелось, чтобы внешне яхта не выглядела как чартерная.



Довольные клиенты — гарантия успеха вашего бизнеса



В зависимости от категории вам потребуется разное оборудование

Например, я закрепил два надувных спасательных круга под радарной аркой вместо того, чтобы повесить на релинги стандартные желтые «подковы». Единственное, что выдает в судне чартерную лодку, — ограничительные знаки, наклеенные в разных частях надстройки.

Что пришлось изменить в конструкции?

Дороже всего обошлась установка переднего люка. Пришлось повозиться с газовой сигнализацией: для того чтобы провести один провод, мы вынуждены были разобрать большую часть камбуза. Я заменил обычные шланги на огнеупорные, приобрел массу спасательных средств. Особенно «порадовал» огромный плот в ящике.

должны ежегодно подавать налоговые декларации, платить налоги с дохода и приобретать соответствующую страховку. В зависимости от законов той или иной страны вам нужно будет уведомить налоговую инспекцию о том, что вы начинаете чартерный бизнес. От местных законов зависит и НДС: например, ходя под английским флагом, об этом можно не беспокоиться, пока годовой оборот бизнеса не перевалит за £70 000. Есть возможность вернуть все налоговые выплаты в случае, если яхта была приобретена в первые три года с начала вашей коммерческой деятельности. Не пожалейте времени и средств на консультацию у хорошего юриста или самостоятельно изучите законы, чтобы не платить лишние деньги. Заботиться о возврате уплаченных налогов надо именно вам, поскольку никто другой за вас этого делать не будет.

ИСТОРИИ ИЗ ЖИЗНИ



ДЖОН ВОЛЬФ, FAIRLINE SQUADRON 58, SQUADRON 78

Почему вы решили сдавать яхту в чартер на Лазурном Берегу?

Я держу лодки в Антибе, поскольку в Италии и во Франции для чартерных судов существуют налоговые льготы. Топливо можно покупать дешевле, например.

Насколько сложно получить лицензию на этот вид деятельности?

Все оказалось на удивление просто. Мы внесли несколько небольших изменений в конструкцию, но в целом все ограничилось большим походом по магазинам. Я видел много чартерных лодок, внешний вид которых был испорчен неаккуратной подготовкой к сдаче внаем. Глядя на мою яхту, вы вряд ли догадаетесь, что она предназначена для аренды. Спасательное оборудование можно убрать в рундуки, на иллюминаторы наклеить небольшие предупреждающие знаки из прозрачной пленки и т. д.

Вы зарегистрировали собственную фирму?

Я являюсь индивидуальным предпринимателем, что сильно упрощает жизнь, когда речь заходит об уплате налогов.

Насколько успешен бизнес на Средиземноморье?

Squadron 78 пользуется спросом. Каждый сезон я забираю лодку из чартера на несколько недель, чтобы попутешествовать самому.

Вы страхуете яхты?

У меня стандартный полис компании Pantaenius, который за небольшую доплату покрывает и чартерное использование лодки. Кроме того, как работодатель я застраховал гражданскую ответственность всех членов команды.

Сколько стоило получение лицензии?

Я самостоятельно занимался этим процессом и потратил на Squadron 58 (12 пассажиров и два члена экипажа) около €6000.

Важно отделять оборот от чартерной деятельности и расходы на содержание яхты при ее использовании в личных целях

Важно отделять оборот от чартерной деятельности и расходы на содержание яхты при ее использовании в личных целях. Амортизация лодки тоже будет рассчитываться иначе, поэтому налоговые органы могут потребовать данные по срокам личного и чартерного пользования.

Вы вправе арендовать судно сами у себя, списав это на расходы фирмы. Обратите внимание, что в этом случае вы не сможете просто получать прибыль: вам придется назначить себе зарплату, получать дивиденды и платить социальные налоги. Мы рекомендуем заранее проконсультироваться у квалифицированного бухгалтера, прежде чем идти на такой шаг.

Какие необходимы страховки?

Эта статья расхода не так велика, как может показаться, поскольку на судне находится профессиональная команда, а вероятность повреждений или несчастного случая, особенно в Западной Европе, за пределами России, невысока. Обратите внимание, что от вас могут потребовать застраховать ответственность перед третьими лицами. Конечно, стоит обратиться в специализированную страховую компанию с хорошей репутацией.

Каковы гонорары за чартерные услуги?

Разумным шагом будет проведение простейшего маркетингового исследования рынка, чтобы выяснить уровень цен у конкурентов. МВУ

ШКОЛА МВУ



Инструктор
Джон Мендес
E-mail: editor@mbv.ru

Что нужно знать будущему капитану яхты



Получаем международные права

Текст Джон Мендес Фото Лестер МакКарти

Команда МВУ вместе с инструктором Джоном Мендесом готовится к сдаче экзамена

Для многих процедура получения международных яхтенных прав — обязательные часы обучения в аудитории и практика на борту яхты — представляется страшным испытанием. Мы попытаемся рассказать, что дает международная лицензия и как проходит тест.

Как это часто бывает, «студенты» уже обладают и национальными «правами», и необходимыми теоретическими знаниями, и практическими навыками по управлению маломерным судном, но обстоятельства (желание взять лодку в аренду или поработать капитаном где-нибудь в теплых странах) заставляют людей получать соответствующие международные документы. Международная лицензия капитана открывает перед вами широкие горизонты: вы можете управлять яхтой в любой точке мира. Чтобы стать профессиональным капитаном, вам потребуется еще и commercial endorsement — разрешение для работы по найму, но это уже совсем другая история... В общем, даже если вы прожженный морской волк, на капитанских курсах у вас будет возможность узнать новую ценную информацию.

ЭКЗАМЕН

Одна из наиболее уважаемых в мире организаций — Британская Королевская яхтенная ассоциация (RYA) готовит капитанов через сеть школ и инструкторов по всей Европе. Процесс сочетает теоретические

и практические курсы, и если первые не обязательно посещать лично (вы можете уже иметь необходимые знания либо подготовиться самостоятельно), то практического экзамена в море не избежать. На начальных уровнях Day Skipper и Coastal Skipper это, строго говоря, даже не экзамен, а совмещенный с обучением пятидневный поход на школьной лодке в компании инструктора и таких же «студентов» (на борту их может быть максимум пять). Во время подобного путешествия инструктор проверяет знание теории, контролирует вашу способность безопасно и адекватно реальной ситуации управлять судном и оценивает, как вы усваиваете новые знания, которые он вам дает в процессе занятий. Еще один вариант — обучение на собственной яхте, если она у вас есть. В этом случае инструктор прибудет к вам сам. Более сложные уровни — Yachtmaster — действительно представляют собой практический экзамен, длящийся от 6 до 12 часов в море. На нем вы только демонстрируете свою подготовку — предполагается, что учить вас уже не надо. Программы RYA максимально

просты, доходчивы и компактны, они дают все необходимое и не перегружают вас специальными знаниями, не нужными среднестатистическому человеку. Единственная сложность — разговор ведется на английском языке, что является, пожалуй, самым пугающим моментом во всей этой истории. Ничего не поделаешь: английский — официально принятый язык общения в яхтинге, и если уж вы хотите самостоятельно ходить в международных водах, придется его выучить. Существует пять уровней обучения: Day Skipper (шкипер дневного плавания), Coastal Skipper (шкипер прибрежного плавания), Yachtmaster Coastal (яхтенный капитан прибрежного плавания), Yachtmaster Offshore (яхтенный капитан с дальностью плавания до 150 миль от берега) и Yachtmaster Ocean (яхтенный капитан без ограничения дальности плавания). Уже первый уровень дает вам право называться капитаном своей или чартерной яхты. Идти ли дальше — зависит только от вас. Многие так и останавливаются на Day Skipper, справедливо полагая, что большего и не нужно, ведь «шкипер дневного

плавания» не означает, что вас оштрафуют за выход в море ночью или будут следить, насколько вы удалились от берега. Тип лицензии — всего лишь призыв адекватно оценивать свои возможности и не лезть в ситуации, где вашей компетенции явно

Английский — это официально принятый язык общения в яхтинге

недостаточно. В зависимости от того, в каких водах вы проходите курс — приливных или не приливных, лицензия будет снабжена соответствующей пометкой tidal или non-tidal. Для тех, кто совсем ничего не умеет, существует курс Competent Crew: по его итогам вам не выдадут «прав», но вы приобретете хороший опыт, который позволит двигаться дальше. Впрочем, как правило, люди получают первые навыки во время общения с профессиональным капитаном на борту своей или арендованной яхты — большинство шкиперов с удовольствием поделаются с вами знаниями и позволят попрактиковаться в управлении.



Уже первый уровень дает вам право называться капитаном своей или чартерной яхты. Идти ли дальше — зависит только от вас

ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ЗАЧИСЛЕНИЯ НА КУРС

Day Skipper

Минимальный возраст 16 лет. Базовые навыки управления яхтой и обращения с бортовым оборудованием, знание основ навигации и безопасности в море. Два дня практического участия в управлении судном.

Coastal Skipper

Минимальный возраст 17 лет. Теоретические знания на уровне Coastal Skipper (программа доступна на сайте www.gya.org.uk), практические навыки — на уровне Day Skipper. Опыт управления маломерным судном в течение 15 дней, два из них в качестве капитана. Необходимо пройти минимум 300 морских миль, включая восьмичасовой ночной переход.

Yachtmaster Offshore

Минимальный возраст 18 лет. 2500 миль в море и 50 дней на борту (пять в качестве капитана) за последние 10 лет. Также требуется совершить не менее пяти 60-мильных переходов без захода в порт, из них два ночных и два в роли капитана.

Yachtmaster Ocean

Минимальный возраст 18 лет. Океанский переход в качестве капитана или вахтенного с полным участием в выборе маршрута и планировании переходов. Требования к переходам: минимум 600 миль без заходов в порт или 96 часов в море непрерывно. Во всех случаях получения лицензии уровня Yachtmaster 50% времени,

проведенного в море, должно быть зарегистрировано в регионах с приливными течениями, всем кандидатам необходимо иметь действующие сертификаты, подтверждающие навыки оказания первой помощи и работы с УКВ-радиостанциями.

ИНСТРУКТАЖ ПО ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА БОРТУ

Первое, что вам необходимо сделать в качестве капитана и что скорее всего потребует от вас экзаменатор, — провести инструктаж команды и пассажиров по технике безопасности. Это может быть как краткое приветствие с объявлением наиболее очевидных правил, так и развернутый рассказ, охватывающий все аспекты безопасности на судне. Настоятельно рекомендуется проводить полный инструктаж, когда в команде появляется новый человек. Относитесь к этой процедуре серьезно и подготовьтесь заранее, ведь контроль безопасности на борту — одна из основных задач капитана. Главное не то, насколько точно вы запомнили информацию, а то, сколь глубоко вы понимаете все нюансы безопасного нахождения на борту судна. Наиболее эффективный метод подготовки к данной части экзамена — обход судна со списком спасательного оборудования в руках. Экзаменатор, вероятнее всего, захочет проверить, хорошо ли вы знакомы с расположением всех

средств безопасности на яхте.

Удобно разделить оборудование на три группы: предметы личной безопасности, предметы, обеспечивающие комфорт на борту, и предметы, гарантирующие безопасность судна. Эти три категории частично перекрываются, и не так важно, если один из элементов будет отнесен вами к соседней группе. Постарайтесь лучше ничего не забыть. Ниже мы приводим вариант данного списка. Остановимся на некоторых моментах более подробно.

ГРУППА 1 Личная безопасность

• Спасательные жилеты

Продемонстрируйте, как надевать жилет и в каких случаях его использовать. Ваш жилет оснащен автоматическим или ручным поддувом? Есть ли брасовый ремень и обвязка? Где хранятся жилеты на судне?

• Подготовка команды

Все ли умеют плавать? Поинтересуйтесь, есть ли хронические заболевания у членов экипажа? Принимает ли кто-нибудь какое-то лекарство постоянно?

• **Одежда** Убедитесь, что все члены команды и гости судна знают, какая верхняя одежда понадобится в тех или иных обстоятельствах. Все ли необходимое взято на борт?

• Передвижение по судну

Новички в команде должны уметь одной рукой держаться за релинги, другой — выполнять работы согласно приказам капитана.

• **Общение** Не всегда возможно отдавать команды голосом с одного конца яхты на другой. Обучите экипаж пользоваться единым набором визуальных сигналов.

• Швартовка

Важно не допустить, чтобы части тела членов команды не были использованы в качестве кранцев. Помните, что починить лодку гораздо проще, чем восстановить раздробленную конечность.

• Общее внимание и собранность

В ответственные моменты перехода все члены команды должны следить за ситуацией на борту. Даже самый опытный капитан может что-то упустить из виду.

ВИЗУАЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ



Верное положение судна.
Можно начинать швартовку



Отдать швартовы



Судно закреплено,
можно сходить на берег

ПОДАЧА СИГНАЛА БЕДСТВИЯ

Мы советуем распечатать и заламинировать памятку о правилах подачи сигналов бедствия и держать ее рядом с постом управления. Даже опытные яхтсмены в стрессовой ситуации могут запаниковать. Убедитесь, что радиостанция корректно подключена к электросети и отсутствуют помехи.

DSC-передатчик Если ваша DSC-радиостанция соединена с приемником GPS, в случае проблем достаточно нажать кнопку Distress (бедствие). Когда на экране появится меню, необходимо выбрать и подтвердить причину (пожар, затопление). При отсутствии меню нажмите и удерживайте кнопку Distress в течение пяти секунд, пока не отключится звуковой сигнал, затем подождите 15 секунд. Если ответ не поступил, перейдите к обычной процедуре подачи сигнала бедствия, которая описана ниже.

УКВ-радиостанции Выберите 16-й канал, нажмите кнопку передачи и скажите по-английски (действует, только если вы находитесь вне территориальных вод России):

«**МАУДАУ МАУДАУ МАУДАУ**»

«**ГОВОРИТ...**» (трижды произнесите название вашего судна).

«**МАУДАУ...**» (название судна, позывной и номер MMSI один раз).

«**МОИ КООРДИНАТЫ...**» (широта и долгота или истинный пеленг от известной точки. Если вы не знаете точные значения, не гадайте и назовите последние известные координаты).

«**У МЕНЯ...**» (пожар, пробоина и т. д.).

«**НЕОБХОДИМА НЕМЕДЛЕННАЯ ПОМОЩЬ**».

«**НА СУДНЕ...**» (количество человек на борту и важная сопутствующая информация, например, раненые и т. п.).

«**КОНЕЦ СВЯЗИ**»

Отпустите кнопку передачи и оставайтесь на 16-м канале, пока с вами не свяжутся.

ГРУППА 2 Комфорт на борту

• **Еда и напитки** Следите за тем, чтобы члены экипажа и пассажиры были сыты и не страдали от жажды. Если вам предстоит длительный переход, заранее позаботьтесь о приготовлении пищи или запланируйте время для небольшой остановки.

• **Курение на борту** Позволяете ли вы курить на судне? Если да, то где и когда?

• **Санузлы** Объясните новичкам, как пользоваться бортовым туалетом.

• **Первая помощь** Вы знаете, где судовая аптечка и что в нее входит?

• **Аварийное освещение.** В каких ящиках и рундуках находятся фонари и как ими пользоваться ночью?

• **Газовый баллон** для нужд кухни (если есть). Покажите, где он установлен, и объясните правила пользования. Если возможно,



продемонстрируйте, как работает система аварийной сигнализации.

ГРУППА 3 Безопасность судна

• **Пожарная сигнализация.** Где расположены датчики дыма? Объясните новичкам порядок действий, в случае если они не сработали. Уточните место сбора экипажа.

• **Огнетушители** Покажите, где находятся, объясните, как ими пользоваться и какой огнетушитель применяется для тушения определенных источников возгорания. Наиболее продуктивно сбивать огонь короткими «выстрелами», целясь в основание пламени.

• **Пожарное покрытие** Укажите его местонахождение, объясните, как пользоваться при пожаре (при возникновении очагов пламени на кухне).

• **Осветительные ракеты и фальшфейеры** Где лежат ракеты и защитные перчатки? При отсутствии последних перед активацией пиропатрона можно наматать на руки мокрое кухонное полотенце. Объясните, какие патроны применяются в различных ситуациях, почему их нельзя запускать против ветра. Запрещается использовать осветительные ракеты, когда рядом находится вертолет.

• **Спасательный плот** Где он находится и в каких ситуациях применяется? Напомним: плот используется только в том случае, если судно охвачено огнем или вот-вот пойдет ко дну. С какой стороны спускать его на воду? Если яхта горит,

Первое, что скорее всего потребует от вас экзаменатор, — провести инструктаж команды и пассажиров по технике безопасности

то с наветренной стороны, если тонет — с подветренной.

• **Сумка с предметами первой необходимости для плота**

Покажите, где она лежит, и объясните, что в нее можно добавить (лекарства, еда, очки и т. д.).

• **Якорь** Покажите, как опускать и поднимать якорь. Не забудьте упомянуть о предохранительной шпильке и запасном якорю.

• **Электрические рубильники** Объясните, что и как они обесточивают.

• **Двигатели** Как заводить моторы, где находятся инструменты, запчасти и ГСМ.

• **Пожар в моторном отсеке**

Существует ли на судне автоматическая система пожаротушения? Что нужно делать в случае ее отказа?

• **Топливо** Как измерить количество топлива в баках и какова расчетная дальность хода? Как перекрыть подачу горючего при пожаре?

• **Забортные клапаны.** Укажите расположение клапанов, научите экипаж закрывать их, расскажите, когда это необходимо делать (например, если образовалась течь в одном из шлангов, или если вы покидаете лодку на некоторое время).

• **Трюмные помпы** Покажите, где стоят автоматическая и ручная помпы, как ими пользоваться.

Продемонстрируйте работу аварийной сигнализации.

• **УКВ-радиостанция** Объясните порядок использования, как включить 16-й канал и подать сигналы SOS (Mayday). Убедитесь, что все члены команды умеют быстро и точно сообщать географические координаты судна. Если на борту есть передатчик DSC, покажите, где расположена аварийная кнопка, и назовите ваш позывной MMSI.

• **Человек за бортом** Расскажите, как действовать в данной ситуации и как работает кнопка MOB на карт-плоттере. Покажите, где лежат спасательные круги, объясните, как проще и безопаснее поднять человека на борту: судно с остановленными винтами должно находиться с наветренной стороны. В этом случае человек сможет забраться на борт по лестнице на корме или купальной платформе.

• **Лоции и навигационное оборудование** Проведите базовый инструктаж, как найти ближайший порт и добраться туда.

МОТОРНЫЙ ОТСЕК

Экзаменатор может попросить вас продемонстрировать знание общего устройства двигателей и правила выполнения ежедневных сервисных проверок, хотя это и не является частью инструктажа по безопасности.

ПРОВЕРКА ФИЛЬТРОВ

Фильтры забортной воды нужно проверять ежедневно.



Открутите основной колпак и поднимите прозрачную крышку.



Не потеряйте резиновую прокладку. Убедитесь, что она не сместилась.



Выньте фильтр, оцените его состояние, прочистите его при необходимости. При сборке будьте осторожны с пластиковой резьбой, которую легко сорвать.

- **Уровень масла.** Где расположены щупы, как доливать масло?
- **Уровень охлаждающей жидкости** Как контролируется этот параметр и как производить доливку?
- **Охлаждение забортной водой** Где находятся фильтры, как осуществлять их проверку и очистку?
- **Импеллер системы охлаждения** Где он находится и как его менять?
- **Забортные клапаны** Где расположены, как узнать, закрыты они или открыты?
- **Топливная система** Следует знать весь путь топливпровода от баков к двигателям, процедуру проверки и очистки фильтров, а также способ стравливания горячего на стороне низкого и высокого давления. К примеру, редакционное судно оснащено специальными краниками, через которые можно слить немного топлива и оценить его чистоту.



МНЕНИЕ:

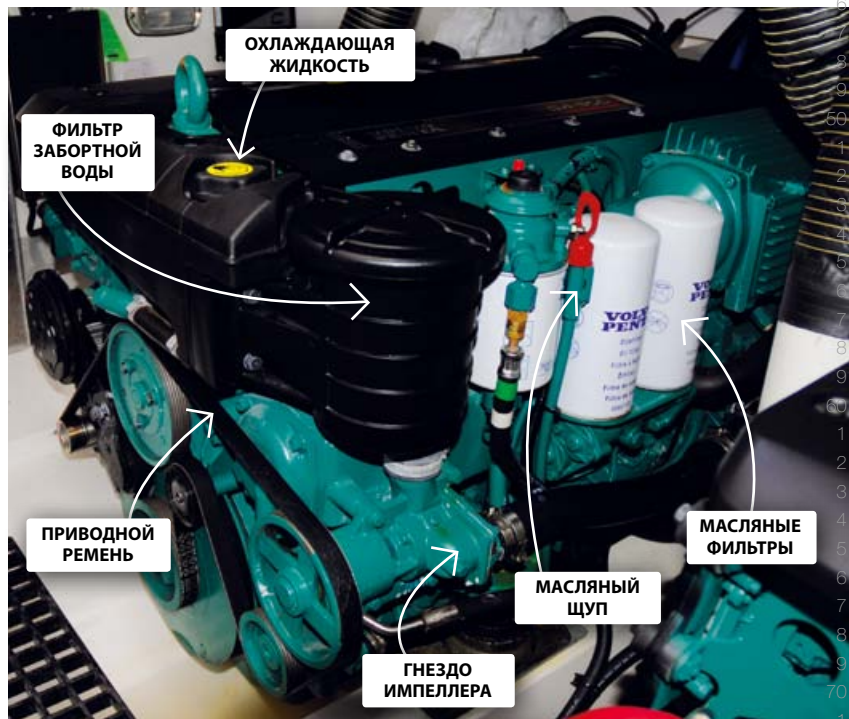
Стыдно признаться, но я никогда не проводил такого полного брифинга на своей лодке. Теперь я буду уделять этому больше внимания. **Хьюго Андреа**



- **Приводные ремни** Достаточно ли натяжение? Как его регулировать?
- **Электрические рубильники, предохранители и выключатели** Где они находятся и за что отвечают?

ПОДВОДИМ ИТОГИ

Итак, вы осмотрели все судно и составили список согласно перечисленным выше пунктам. Теперь самое время попрактиковаться в ораторском искусстве. Представьте, что вам предстоит принять участие в спектакле и сейчас проходит генеральная репетиция. Вы должны хорошо ориентироваться в обозначенных выше темах и быть готовыми ответить на любой вопрос экзаменатора. Инструктаж по безопасности — это первое необходимое действие перед любым выходом в море на яхте, будь то экзамен или путешествие с семьей и друзьями. **МВУ**





Секреты навигации

Как работает GPS, насколько точны показания спутниковой системы и можно ли управлять судном, имея на борту лишь это средство навигации?

Текст Тим Бартлет

Кто изобрел GPS, когда и почему?

GPS — очень сложная система. В ее создании участвовали многие ученые и инженеры. Наиболее известен Айван Геттинг (Ivan Getting) — именно он предложил концепцию развития GPS еще в конце 1950-х годов. Примерно через 20 лет после того, как были сформулированы основные ее задачи, 22 февраля 1978 года на орбиту был выведен первый спутник. Еще столько же лет потребовалось, чтобы система заработала: это случилось 27 апреля 1995 года. Вполне очевидна цель, с которой создавалась GPS: с ее помощью должны были наводиться стратегические ракеты. GPS находится в собственности Министерства обороны США.

Как работает GPS?

Три десятка спутников непрерывно «крутятся» на орбите примерно 14 000 км над земной поверхностью. Их точное число варьируется, поскольку старые аппараты выходят из строя, на их место запускаются новые. Согласно концепции Ивана Геттинга, сигналы по крайней мере от четырех из них должны быть доступны на Земле в любое время в любом месте. Каждый из спутников постоянно передает сигнал, который можно перевести на русский язык так: «я в зоне видимости...» и «текущее время ... часов ... минут». Разница между временем, когда сигнал был послан спутником, и временем, когда он был получен приемником, позволяет рассчитать, как долго сообщение находилось в пути. Исходя из этого можно достаточно точно

Вполне очевидна цель, с которой создавалась GPS: с ее помощью должны были наводиться стратегические ракеты

определить расстояние до спутника. Если, например, приемник ловит сигнал через 0,07 секунды после того, как он был отправлен, он прошел расстояние 21 000 км, поэтому приемник должен быть где-то на поверхности сферы диаметром 21 000 км со спутником в центре. Сигналами, полученными от второго, третьего и даже четвертого спутников, создаются дополнительные виртуальные сферы, пересекающиеся в одной точке. Эта точка — место расположения приемника (для подробной информации смотрите иллюстрации на следующей странице).

Мнение:

Запуск европейской системы Galileo перенесен на 2014 год. Звучит оптимистично, но я почему-то не верю в эти сроки. Мне кажется, евро-навигация заработает ближе к 2020-му.

Стюарт Кэмпбелл





Появление GPS произвело революцию в мире моторных яхт

Правда ли что по требованию Пентагона в сигналы спутников намеренно внесена погрешность?

Эта погрешность известна как «селективная доступность». Согласно требованиям американских военных, изначально спутники немного «искажали» информацию о времени и своем местоположении, из-за чего точность «гражданского» сигнала GPS была снижена до 95% в радиусе ста метров от истинного положения объекта. «Военный» GPS более точен, и это достигается за счет специального процесса «захвата цели». Поиск местоположения можно значительно ускорить, если сообщить приемнику грубое местоположение в текущий момент. Что любопытно, после запуска нескольких первых спутников выяснилось, что система «грубого обнаружения» предоставляла данные с достоверностью, достаточной для Министерства обороны США. Американцы нарочно «загубили» точность обработки данных. В 2000 году президент Клинтон объявил, что функция селективной доступности не активна. При необходимости погрешность можно восстановить, но правительство США якобы не собирается этого делать.

Насколько точна система?

Точность военных навигационных систем на основе GPS достигает нескольких метров: более точных сведений нет по вполне понятным причинам. Для «гражданских» приемников средние показатели по миру таковы: в 95% случаев обеспечивается точность до 13 м по горизонтали и 22 м по вертикали. Точность GPS зависит от географического региона, и какой-либо закономерной зависимости



Идеолог GPS Айван Геттинг

точности от географии места нет. Определяющим фактором является количество спутников, «видящих» данный регион в данный момент времени, и их геометрическое расположение на небе. Если обзор неба приемником затруднен, что бывает на городских улицах с высотными зданиями, точность работы GPS значительно снижается.

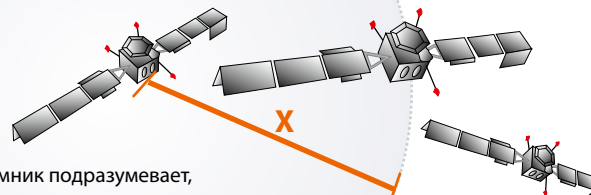
Может ли антенна повысить точность GPS-приемника?

Если ваш GPS-приемник сам по себе способен принимать сигналы от всех доступных в данной местности спутников, антенна едва ли способствует повышению качества его работы. Но иногда приемник испытывает трудности с захватом сигналов спутника или индикатор состояния показывает, что сила сигнала от некоторых спутников слишком слаба, в таких случаях имеет смысл заменить встроенную антенну на внешнюю. Прежде чем устанавливать внешнюю антенну, важно убедиться в том, что она не будет препятствовать работе навигационных и иных электронных приборов. Лучше иметь высокую антенну, чем низкую, и монтировать

КАК РАБОТАЕТ GPS?

По какому принципу спутники определяют наше положение на суше или в море?

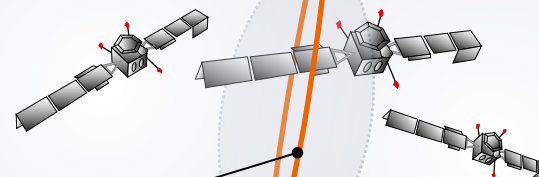
Для определения точного местонахождения GPS-приемник должен вычислить расстояние минимум до трех спутников



Приемник подразумевает, что находится на поверхности мнимой сферы радиусом в X миль (расстояние до спутника)

РИС. 1

Если приемник может «нарисовать» сферы от двух спутников, он подразумевает, что находится только на кривой на поверхности пересечения этих сфер



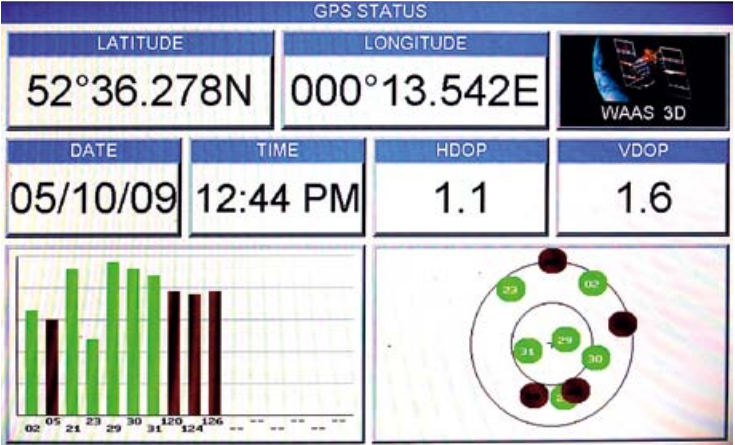
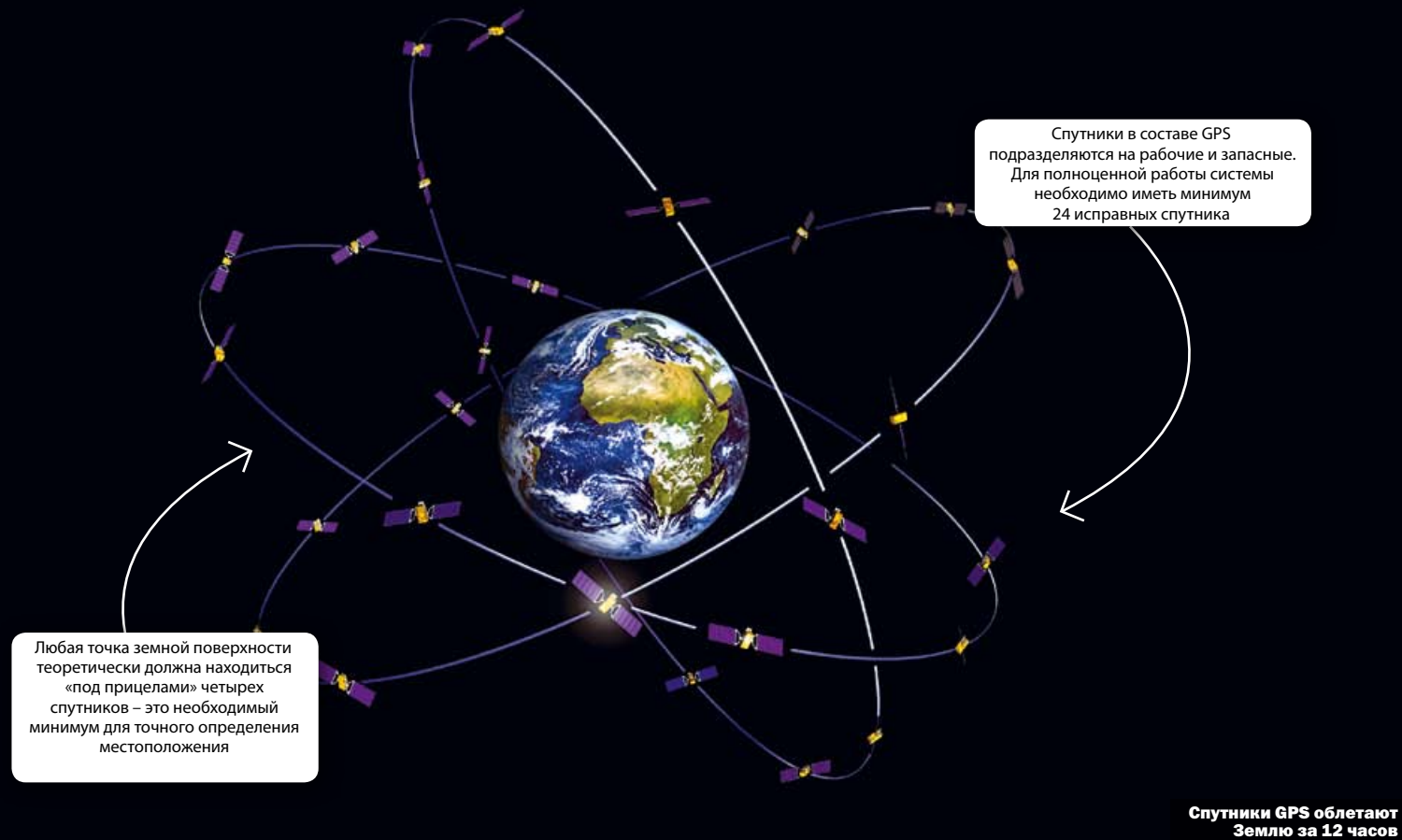
Кривая на поверхности пересечения обеих сфер является зоной вероятного нахождения приемника

РИС. 2

Образуя сферу для третьего спутника, приемник сужает зоны возможного расположения до двух точек в пространстве



РИС. 3



Вверху: так выглядит экран GPS-приемника со шкалой, показывающей силу сигнала до каждого из доступных спутников

Справа: приемник ProMark 500 производства Ashtech понимает данные GPS и Glonass и чаще используется геодезистами, чем моряками

е на передней палубе, а не на радиолокационной арке. Все дело в том, что морская вода отражает сигналы GPS и антенна, установленная высоко над уровнем водной поверхности, будет получать не только сигналы со спутника, но и паразитные отраженные от воды пакеты. Размещайте антенну как можно ниже к уровню воды, и тогда разница в пройденном расстоянии между сигналом спутника и отраженным паразитным будет минимальной, что положительно скажется на точности показаний приемника.

Безопасно ли полагаться на показания GPS в открытом море?

Учебники по навигации не советуют полагаться на какую-либо одну навигационную систему, хотя на самом деле миллионы людей ежедневно пользуются GPS. Не верьте газетным статьям: во всех неприятностях, как

Согласно требованиям американских военных, спутники немного «искажали» информацию о времени и своем местоположении

правило, виновата не GPS, а программы прокладки маршрутов или неточные карты местности. Навигация с помощью GPS безопасна, но необходимо помнить, что система имеет погрешность и надежна не на 100%. Спутник повредить маловероятно, однако ваш навигатор может выйти из строя, да и его точность порой варьируется от 5 до 15 м. С другой стороны, стоит принимать во внимание, что человек, стоящий у штурвала, может корректировать курс согласно тому, что видит, а электронные навигационные устройства – нет.

В прессе часто обсуждаются системные сбои GPS, происходящие на спутниках. Основные системы каждого спутника продублированы, так что отказ одного из компонентов не приведет к выходу из строя всего спутника. Разработана программа ремонта и замены старых спутников. Сейчас на орбите Земли находятся 32 GPS-спутника, причем треть из них там уже более 14 лет, а самый старый орбитальный аппарат разменял третий десяток. Расчетный ресурс каждого из спутников – около семи лет, некоторые из них уже давно исчерпали свои возможности и работают в режиме «до первого серьезного отказа».

Неужели GPS обречена?
СМИ продолжают публиковать печальные прогнозы, однако реальность такова, что даже одновременный выход из строя одного или двух спутников не сильно скажется на качестве покрытия земной поверхности. Все основные страхи касаются обозримого будущего. Поставка запасных частей на орбиту опаздывает примерно на шесть лет, поэтому новое поколение современного оборудования будет готово к работе не раньше 2012 года. Существует большая вероятность того, что в 2018 году количество работающих спутников окажется ниже минимально достаточного в 24 спутника – их будет 18. Морские путешественники, скорее всего, не заметят разницы в работе их приемников, и все проблемы свяжутся на головы автомобилистов, особенно тех, кто пользуется навигацией в городских условиях.



ОШИБКА GPS?



Яхта Shockwave V налетела на риф из-за сбоя навигационной системы

Осенью прошлого года знаменитая гоночная яхта Shockwave V потерпела крушение, вылетев на риф. Из 18 членов экипажа судна погибли двое. Эксперты сошлись во мнении, что катастрофа произошла из-за сбоя в системе GPS. Это 80-футовое судно участвовало в ночной гонке недалеко от Сиднея, Корпус был серьезно поврежден, капитан и штурман Shockwave V погибли.

Несмотря на темное время суток, остров был виден с мостика,

но шкипер понадеялся на показания бортового картплоттера и направил лодку прямо на скалы. В ходе расследования было выявлено, что из семи «видимых» GPS-спутников лишь четыре могли быть пригодны для определения местоположения. Три остальных аппарата находились почти на одной линии, и фиксация координат по их показаниям происходила с очень низким качеством.

Что делается для того, чтобы предотвратить коллапс?

В Министерстве обороны США пусть поздно, но осознали проблему и планируют запуск новых спутников.

Существует ли альтернатива GPS?

Нам известны три системы, аналогичные GPS.

Гlonass — российская версия, которая на 100 процентов покрывает территорию России и на 95 — весь остальной мир. Ее точность сопоставима с GPS или незначительно хуже.

Beidou 2 — китайская система навигации на 35 спутниках. Китайцы обещают запустить ее в работу на своей территории к 2012 году и накрыть весь мир к 2020-му. Европейский навигационный проект Galileo мог бы стать логичным преемником GPS, однако из-за политических трений между странами-участниками срок его запуска постоянно отодвигается.

Предполагалось, что Galileo начнет функционировать в 2008 году, но, по самым

оптимистичным оценкам, система будет запущена не ранее 2014-го.

Станут ли услуги спутниковой навигации платными?

В некотором смысле мы уже платим за это, поскольку Glonass финансируется за счет российских налогоплательщиков. Что касается прямых расходов, взимаемых с пользователей, то ответ скорее всего будет отрицательным. Хотя возможно появление скрытых поборов с владельцев навигационного оборудования, аналогичных дорожным налогам или штрафам за превышение скорости.

Будут ли современные картплоттеры работать с новыми системами?

Большинство устройств, правда, потребует лишь обновления программного обеспечения. Не нужно выбрасывать старый добрый картплоттер и ждать до 2018 года, чтобы купить новый. Уже существуют двухкомпонентные приемники GPS-Glonass, хотя стоят они довольно дорого. Наверняка, когда появится необходимость, рынок будет насыщен доступными по цене аппаратами. МВУ



pirogovo-club.ru

ПАРУС

-ЛХЯ

ПИРогово

ПАРУС — ЭТО ПРОСТО! ПИРОГОВО — ЭТО НЕ ПРОСТО ЯХТ-КЛУБ.

УЧИМ ДЕТЕЙ И ВЗРОСЛЫХ КРУГЛЫЙ ГОД! ЯХТЫ В АРЕНДУ И НАСОВСЕМ! В СЕЗОН — РЕГАТЫ ЕЖЕНЕДЕЛЬНО. тел. 223 22 00

ПРОВЕРЕНО МВУ

Тестируем яхтенное оборудование и снаряжение

ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



Влагозащищенная яхтенная док-станция для плееров iPod

Главное устройство MS-IP 600 €310
Акустическая система MS-FR602 €85

Fusion — новозеландская компания, разрабатывающая аудиоаппаратуру для монтажа на яхтах. Компания привлекла наше внимание на боатшоу в Саутгемптоне аккуратной и функциональной док-станцией для плееров iPod со встроенным радиоприемником.

Устройство полностью защищено от попадания влаги внутрь как через переднюю панель, так и через заднюю часть корпуса. Мы сошлись во мнении, что аппарат идеально подходит для установки на приборной панели открытого редакционного судна Boston Whaler. Под съемной передней панелью находится дополнительная защитная оболочка, так что устройство не пострадает даже во время зимней стоянки.

Монтаж док-станции весьма прост, а набор кабелей позволяет подключить сюда любой из существующих сейчас плееров iPod. Поскольку приборная панель нашей яхты напичкана всевозможным навигационным оборудованием, мы решили установить Fusion сбоку. Пару семидюймовых громкоговорителей было решено смонтировать под сиденьем рулевого из-за недостатка свободного места. Нам очень не хотелось протягивать кабели под палубой.

К счастью, все провода были промаркированы и обжаты специальными некорродирующими контактными колодками с содержанием золота в сплаве. Крышки на громкоговорители можно подобрать в соответствии с цветом отделки салона:

к док-станции прилагаются три варианта — черный с тканевой отделкой (для внутрисалонного монтажа), белый и серебристый.

Мы не стали монтировать отдельную радиоантенну и присоединили Fusion к уже существующей антенне от радики через специальный сплиттер. Качество звука потрясло даже понимающих в аудиотехнике коллег. Басы резонировали от корпуса яхты. Высокие частоты были кристально чистыми на всех уровнях громкости. На дисплее док-станции отображался номер песни, да и навигация по iPod оказалась достаточно понятной и простой. Кнопкой Menu вы можете выставлять режим проигрывания треков и осуществлять поиск по имени исполнителя, названиям альбомов

и песен. Громкость регулируется вращением главной ручки.

На панели есть кнопка, снижающая уровень музыки при получении сигнала от УКВ-радиостанции. Дополнительные устройства — медиаплееры можно подключить в специальный разъем с задней стороны док-станции. Все кнопки удобно расположены, подсвечены и нажимаются без усилия даже при качке. В случае установки Fusion на больших судах вы можете регулировать громкость отдельных пар динамиков — к примеру, поднять громкость акустики на флайбридже и погасить уровень звука в каюте.

В Европе док-станция Fusion продается с трехгодичной гарантией.

Интернет: www.fusionelectronics.com



В набор входит док-станция, пять разъемов под разные типы плееров, три вида декоративных крышек на динамики

MOBI V-17 — аппарат для мойки под высоким давлением

Стоимость в Европе €190

Это устройство — идеальное решение для скупердяев вроде редакции МВУ. Мы не держим наши лодки в навороченных маринах и не нанимаем местных «спецназовцев» для наведения порядка на борту. Отколотать от корпуса лодки две недели назад засохшие птичьи экскременты, намертво сцементированные соленой морской водой, — задача не из легких и тем более не из приятных. Теперь появилась альтернатива утомительной ручной работе — Mobi V-17. Для наведения чистоты вам не нужен ни источник электрической энергии, ни водопровод. Аккумулятора и 17-литрового бака для воды хватает надолго. В днище аппарата смонтированы колесики, благодаря чему его удобно катить по ровным поверхностям на манер дорожного чемодана. Мы использовали устройство на редакционной лодке Karnic 2250 в течение двух недель и до сих пор находимся под впечатлением от увиденного.



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★

Мойка Mobi V-17 имеет собственный бак для воды и мощный аккумулятор

Насадки распылителя можно настроить в зависимости от ваших предпочтений — от тончайших мелких струй до мощного фонтана, эффективно сбивающего грязь с бортов. Одной заправки водой оказалось вполне достаточно для основательной уборки 23-футовой яхты. Признаемся, правда, что аппарат не очень годится для очистки корпуса ниже ватерлинии. Аккумулятора хватает на несколько баков воды, и вы в любой момент подзарядите его от обычного автомобильного прикуривателя на 12 вольт. С пустым баком мойка весит всего 7,5 кг, причем бак отстегивается от основного устройства. Для дозаправки вам не придется таскать весь Mobi к водопроводному крану.

Конечно, мощности струи не хватает, чтобы сбивать наросты с нижней части корпуса, но в качестве портативного оружия в борьбе с салонной грязью новинка Mobi V-17 зарекомендовала себя весьма неплохо. **Хьюго Андреа**
[Интернет: www.mobiwasher.co.uk](http://www.mobiwasher.co.uk)

Кепка и очки Sea River

Стоимость €35

Смейтесь, смейтесь! В этой бейсбольной кепке с прикрепленными к козырьку очками вы будете похожи на главного героя мультипликационного сериала «Инспектор Гаджет», популярного в 1980-е. Впрочем, странный головной убор неплохо справляется с тем, для чего предназначен. Главный плюс состоит в том, что людям, носящим очки с диоптриями, не придется регулярно менять линзы.

Широкие изогнутые стекла из легчайшего поликарбоната отлично защищают от брызг и ветра. Линзы в очках имеют маркировку UV400, что



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★



Очки со встроенной кепкой... Звучит нелепо, но работать на борту яхты в них очень удобно

обеспечивает почти стопроцентную защиту от ультрафиолетовых лучей. Если стекла начнут бликовать в экране бортового картплоттера, их можно поднять к козырьку кепки. Минус этого оригинального комплекта — вам всегда нужно носить очки и бейсболку одновременно.

Дэвид Марш
[Интернет: www.sunglassesforsport.com](http://www.sunglassesforsport.com)

ЛУЧШЕЕ: ЯХТЕННАЯ ОБУВЬ

HENRY LLOYD FASTNET

Эти похожие на кроссовки элегантные ботинки очень удобны в повседневной жизни. Толстая подошва едва ли соносится скоро, и она не скользит на мокром тике. Главный минус — своим спортивным видом они отличаются от классических мокасин, к которым так привыкли яхтсмены.

Цена €140

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



MUSTO PORTO CERVO

Ботинки этой марки походят на популярные в наше время автомобили типа «кроссовер». В Musto Porto Cervo удобно работать на борту яхты и не стыдно выйти в город на обед в ближайший к гавани ресторанчик.

Цена €140

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



SEBAGO DOCKSIDES

Компания чуть освежила внешний вид классических яхтенных ботинок нынешней осенью. Теперь эта обувь выпускается и в темно-коричневом цвете. Прочные и удобные, с пистонами из нержавеющей стали, подошвы из специальной резины, Sebago Docksidеs будут долго служить своему владельцу.

Цена от €170

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



CHATHAM KAYAK G2

Традиционная яхтенная обувь из высококачественной кожи с двойной подкладкой в носу и подошвой из специальной резины. Товары данной марки пользуются в Европе популярностью среди яхтсменов. В Англии на эти ботинки дается двухгодичная гарантия.

Цена от €125

[Интернет: www.chatham-marine.co.uk](http://www.chatham-marine.co.uk)



CREW

Ботинки не только симпатично выглядят (существует большой выбор оттенков кожи), но и удобны, быстро сохнут и не натирают, даже если их надеть на мокрые ноги. Идеальный вариант для петербуржца, проводящего отпуск на яхте в северо-западной части России.

Цена от €90

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



НАШИ ЯХТЫ

Делимся опытом эксплуатации

ELLING E4

Курсы комфортной жизни

Эксперты MBY рассчитали, какое направление движения во время океанской зыби нужно избрать, чтобы обеспечить должный комфорт на борту

Путешествуя по привлекательным, с точки зрения яхтсменов, регионам, в том числе и Канарским островам, рано или поздно вы обязательно столкнетесь с таким явлением, как зыбь на поверхности океана. В погожий день она едва ли помешает вояжу, поскольку, по всей вероятности, вы продолжите движение, управляя судном, словно автомобилем на извилистой дороге с частыми горбатыми мостами небольшой высоты. Однако стоит погоде испортиться (что в этих краях бывает часто), и зыбь может заставить вас понервничать. Если вы идете не на 60-метровой суперяхте, то, скорее всего, гребни волн регулярно будут вздыматься выше носовой части главной палубы.

Атлантика сотни раз преподносила редакционной команде MBY подобные неприятные сюрпризы,

и мы задумались, как свести к минимуму последствия океанской зыби на нашей яхте *Elling E4 Janyla*. После нескольких дней экспериментов мы нашли действенный метод.

Очевидно, что качка сильно зависит от того, под каким углом волны ударяют в корпус судна. Если они приходятся на корму, то вам гарантировано наиболее комфортное передвижение. К тому же возрастет скорость, вы сэкономите топливо. Диаметрально противоположный эффект следует ожидать, когда вы идете параллельно волне — приготовьтесь испытать все прелести морской болезни!

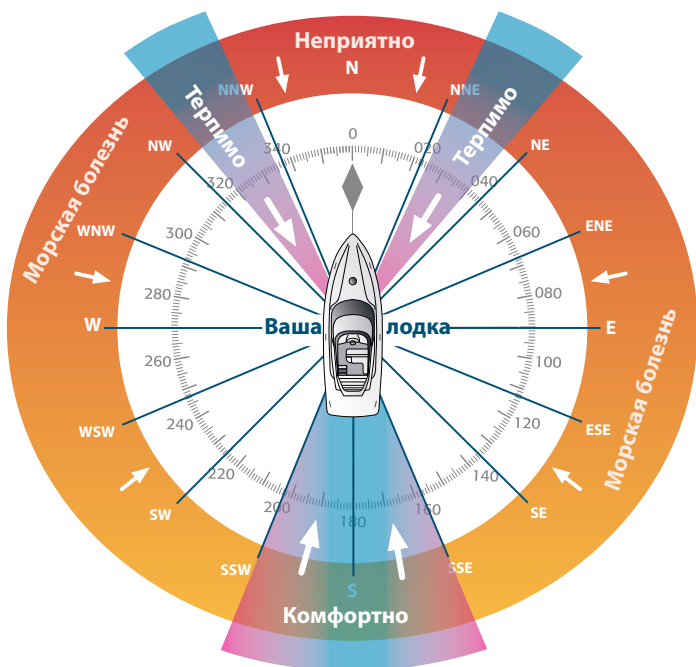
Хуже всего придется пассажирам судна, которое движется навстречу океанской зыби. В этом случае яхту будет мотать вверх и вниз, а еще судно начнет значительно вилять

в стороны, поэтому рулевому понадобится внимательно следить за показаниями компаса. Понятно, что все палубы будут залиты водой и скорость передвижения заметно снизится.

Именно в такую ситуацию мы попали на пути к Гран-Канария. Семь бесконечно долгих часов в самой ужасной качке, которую только можно себе представить. Стоило изменить курс и направиться в гавань Пуэрто Кастильо, как всем показалось, что море немного успокоилось. Ощущение возникло оттого, что при новом курсе валы атлантической зыби настигали судно под другим углом, попадая в скулу корпуса, и переносить «американские горки» стало гораздо легче. Именно после этого инцидента нам и пришла в голову идея написать данный материал.



Elling E4 создан для путешествий по неспокойной воде



ПОД КАКИМ УГЛОМ ИДТИ?

НАПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ВОЛН	ВОЛНА				
	ГРУППА НА ПРАВЫЙ БОРТ	ГРУППА НА ЛЕВЫЙ БОРТ	В КОРМУ	В НОС	
N	0°	200°	160°	320°-335°	25°-40°
NNE	23°	223°	183°	343°-358°	48°-63°
NE	45°	245°	205°	5°-20°	70°-85°
E	68°	268°	228°	28°-43°	93°-108°
ESE	90°	290°	250°	50°-65°	115°-130°
ESE	113°	313°	273°	73°-88°	138°-153°
SE	135°	335°	295°	95°-110°	160°-175°
SSE	158°	2°	318°	118°-133°	183°-198°
S	180°	20°	340°	140°-155°	205°-220°
SSW	203°	43°	3°	163°-178°	228°-243°
SW	225°	65°	25°	185°-200°	250°-265°
WSW	248°	88°	48°	208°-223°	273°-288°
W	270°	112°	72°	232°-247°	297°-312°
WNW	293°	133°	93°	253°-268°	318°-333°
NW	315°	155°	115°	275°-290°	340°-355°
NNW	338°	178°	138°	298°-313°	3°-18°



Опыт перехода в Пуэрто Кастильо убедил нас в том, что важно не «ждать у моря погоды», а заранее, исходя из метеопрогноза, определить направление волны и проложить курс, нивелирующий неприятное воздействие качки.

Математика

Нам удалось рассчитать потенциально благоприятные курсы, которых следует придерживаться в условиях океанской зыби для хода с максимальным комфортом. Например, если волны идут строго с севера, а вы следуете на юг, то оптимальный курс будет соответствовать 160–200° (чтобы волна попадала в корму). Устремляясь на север против волны, лучше всего не пытаться пробивать носом каждый вал, мучаясь неприятными ощущениями в желудке, а взять курс 320–355°, забирая немного на запад

от места назначения. Альтернативный вариант — двигаться восточнее курсом 25–40°. Безусловно, данная тактика подразумевает дополнительные мили в вашем маршруте, но эту цену есть смысл заплатить за комфорт команды и пассажиров.

Стоит ли овчинка выделки?

Хотим предупредить: описанный выше способ предполагает потери во времени и топливе. Решаясь на подобный маневр, необходимо понимать, что за комфорт придется платить, поэтому важно произвести предварительные расчеты. Диаграмма и цифры в таблице не

постулат, это не более чем наши собственные размышления, базирующиеся на эмпирических данных и работающие в случае путешествий на яхте Elling E4. Впрочем, мы считаем, что физические явления, лежащие в основе движения корпусов одного типа, одинаковы. Поэтому, если вы когда-нибудь окажетесь среди огромных валов океанической зыби, попробуйте обмануть стихию, применив нашу методику. Вы сумеете обеспечить себе определенный комфорт на борту, и вам не придется бегать каждую минуту в санузел из-за приступов морской болезни.

Кит Фостер

Важно не «ждать у моря погоды», а заранее, исходя из метеопрогноза, определить направление волн



Своевременная смена курса поможет вернуть комфорт на борту

ВТОРЫЕ РУКИ



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

Выбираем поддержанную лодку



В ПРОИЗВОДСТВЕ С 2001 ГОДА ПО НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ. ЦЕНА €156 000 — €216 000

Windy 34/35 Khamsin

Khamsin — это спортивный корпус, высокая производительность, отличное качество постройки и превосходный кокпит.

Двадцать пять градусов в тени, ни единого дуновения ветра, полный штиль на море — более скучную погоду для тест-драйва придумать

сложно. Мы выходим в море на Windy 34 Khamsin — лодке, которая создана для путешествий отнюдь не по спокойной воде. После серии крутых виражей и прыжков через кильватерные волны катера с фотографом мы остались довольны результатами, но яхта показала нам лишь часть того, что в действительности

может ее близкий к совершенству корпус. Khamsin легко управлять на высоких скоростях. Вы сумеете выжать из судна все, на что только способны моторы, и уверяем вас, придраться будет не к чему. Корпус прекрасно сбалансирован, беспрекословно слушается штурвала и разгоняется до 40 узлов за несколько мгновений. На тестируемой яхте установлены два 285-сильных двигателя Volvo KAD300 s.

Водоизмещение пустой лодки составляет всего четыре тонны. Windy Khamsin 35 заменила 34-ю модель в 2005-м, причем яхта получилась удачнее предшественницы. «Не лодка, а зверь! — восхищается Бен Тугуд, занимающийся импортом Windy в Великобританию. — Удлиненный корпус и большая купальная платформа позволяют устанавливать более мощные двигатели, включая даже 370-сильные Volvo D6. В такой

Удлиненный корпус и большая купальная платформа позволяют устанавливать более мощные двигатели, включая даже 370-сильные Volvo D6

ДОСЬЕ

Модель: Windy Khamsin 34 и 35
Тип: спортивная яхта с четырьмя койками
В производстве: с 2001 года по настоящее время
Построено: 34 — 100 шт., 35 — 100 шт.
Длина: 34 — 34 ф (9,92 м), 35 — 35 ф (10,68 м)
Ширина: 10 ф (3,20 м)
Осадка: 3 ф 3 д (1,00 м)
Дизайн: Ханс Йорген Джонсон
Категория: В (для 10 человек)
Водоизмещение: 4 т (без снаряжения)
Запас топлива: 700 л
Запас воды: 180 л
Скорость: до 49 узлов (Windy 35 с 370-сильными двигателями)
Запас хода: 365 миль при 21,5 узла с учетом 20-процентного резерва
Стоимость: €156 000 — €216 000

ВНУТРИ WINDY 34/35 KHAM SIN



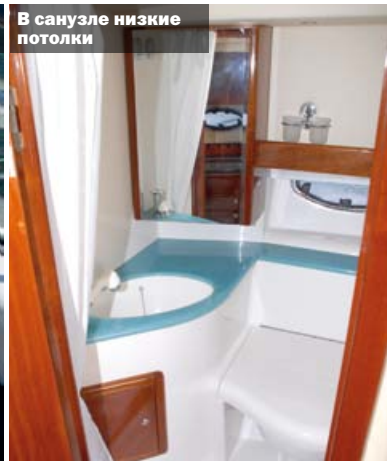
Сиденья с отделкой из материала Sunbrella. Справа: компактная и аккуратная каюта

Длина этой койки составляет два метра



Пост управления с местом для леции

В санузле низкие потолки



конфигурации Windy 35 способна развивать скорость в 49 узлов.

Khamsin задумывалась не как гоночная игрушка для молодежи: она вполне подходит в качестве круизной лодки. В Скандинавии, откуда Windy родом, длительные путешествия на небольших яхтах — дело обычное. Очевидно, все то же самое теперь возможно и на Средиземном море.

Наш тест-драйв мы проводили на лодке Эндрю Чарда, первом корпусе данной модели, привезенном в Великобританию. С момента приобретения двигателя наработали 800 с лишним часов, Эндрю неоднократно пересекал

Модификация Sunrad популярна на Средиземном море



РАСХОДЫ*

- СЕРВИС (запчасти + работа)**
- Пара Volvo KAD300s**
€830 за два двигателя
- Пара ног DPH Duorprop**
€635, включая масло
- ЗАМЕНА ЗАПЧАСТЕЙ (запчасти + работа)**
- Насос забортной воды** €360
- Инжекторы** €312 каждый, работа €500
- Масляный радиатор** €1665
- Стартер** €1020
- Генератор** €1275

* цены в Москве по данным компании ДОК-Сервис



МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА



Наша яхта Khamsin 34 была первой лодкой этой модели в Великобритании. Мы предоставили яхту для Лондонской выставки в 2003 году. На ней, как и на большинстве 34-х, установлены двигатели Volvo KAD300 s, которые уже отработали по 800 ч. Khamsin — быстрая лодка, и даже сейчас, несмотря на возраст, она экономна и динамична. В прежние дни переход через Ла-Манш из Пула в Шербур и обратно обходился мне всего в €120. Мы покупали эту яхту преимущественно для однодневных путешествий, но я часто ходил на ней вдоль британского побережья и во Францию. Замечу, что ночевали мы на борту всего несколько раз: с большим комфортом вы разместитесь в заранее забронированном отеле. Немногие спортивные катера могут тягаться с Khamsin в скорости и управляемости: это прекрасное судно с огромным кокпитом, отменной силовой установкой и непревзойденными для своего размера мореходными качествами.

Эндрю Чард



ВЕРДИКТ ЭКСПЕРТА

Windy 34/35 Khamsin получит высокий балл — придраться, по сути, не к чему. Яхта выглядит эффектно и требует качественного обслуживания. Как и в случае с другими спортивными лодками, вы можете столкнуться с проблемами, свойственными первым сериям моторов D4 и D6 с приводами DPH. Винты,

например, часто страдают от точечной коррозии, а из рулевых колонок может подтекать масло. Сейчас все эти дефекты легко устранить, но такие вещи важно выявлять на стадии оценки перед покупкой.

Джим Притчард, эксперт

E-mail: survey@jimpritchard.co.uk

Интернет: www.jimpritchard.co.uk

ТЕНТЫ

На некоторых лодках могут сохраниться заводские тенты. Проверьте состояние застежек-молний и ткани в целом. Если материал долго лежал во влажном рундуке, использовать его уже вряд ли будет возможно

ВЫЦВЕТШИЙ ГЕЛЬКОУТ

Windy обрабатывает корпуса покрытием высокого качества, но если лодка с корпусом синего цвета простояла на солнце несколько лет, гелькоут неминуемо поблекнет

ОБИВКА

Обивка сидений в кокпите, несмотря на высококачественную ткань, скорее всего, будет изношена. В каюте часто хранят водные игрушки, которые также могут испортить обивку

На яхте можно путешествовать в неблагоприятных погодных условиях

Ла-Манш, совершал длительные переходы вокруг Британии. По его мнению, от соперников в классе Khamsin 35 отличается в первую очередь тем, что на яхте можно путешествовать в неблагоприятных погодных условиях: «Мореходности глубокого V-образного корпуса и мощности моторов хватает для того, чтобы уйти от непогоды, пока не запахло жареным. Я могу спокойно идти на 17–20 узлах при волнении, при котором даже более крупные глассирующие яхты предпочитают оставаться в порту».

Жилые помещения на такой лодке

едва ли будут просторны, поэтому Эндрю считает, что лучше ночевать в отелях, чем тесниться на койке в каюте. «За все время владения яхтой я оставался на борту на ночь только дважды, — признается он, — но ведь это всего лишь 34-футовый спортивный катер, и очевидно, что на нижней палубе будет тесно».

Легко понять, почему многие владельцы чаще используют Khamsin в качестве лодки для однодневных вояжей: высота потолков в салоне всего 1,8 м, а в санузле и того меньше (1,65 м). В каюте этот показатель чуть лучше (от 2 м до 1,6 м в центре).

Единственное место на лодке, где вам не будет тесно, — это кокпит. Поскольку боковые проходы на судне такого размера не нужны, пост управления и кокпит занимают всю ширину корпуса. Может показаться, что выход на бак не очень удобен, но на самом деле эти ступеньки гораздо безопаснее узких боковых проходов на большинстве 34-футовых спортивных катеров.

Как для 34-й, так и для 35-й модели можно выбрать планировку кокпита. В версии Sport вам предложат

подковообразные сиденья на корме с дверцей на купальную платформу в центре. Именно такая лодка представлена на большинстве рекламных фотографий. Альтернативный вариант Sunpad предполагает лежаки для загара вместо сидений у транца. Бен рассказал, что вторая версия более популярна на Средиземном море, тогда как в остальных регионах Европы преобладают катера Sport.

Вполне объяснимо, почему люди отдают предпочтение планировке с большим количеством посадочных мест. Задние сиденья всегда можно переоборудовать в зону для загара. В кормовом рундуке сложен небольшой удобный в монтаже тент, достать который в комплектации Sunpad весьма непросто — вам придется поднимать все лежаки.

Один из недостатков, который часто упоминают владельцы Khamsin, заключается в отсутствии места для хранения тендера. Придется держать лодку в сдутом состоянии в кладовке или крепить ее на баке. Эндрю находит оба способа неудобными и предпочитает обходиться без тендера.

Что касается силовой установки, то на Khamsin 34 монтировались два Volvo KAD44 s по 260 л. с. или пара KAD300 s по 285 л. с. Поскольку



ПЛАНИРОВКА КОКПИТА
 Доступны две версии: более популярный в теплых морях Sunrad и Sport (на фото), у которого сиденья расположены U-образной дугой в корме. Модель Sport универсальна и снабжена рундуком для хранения тента.

КОЛОНКИ
 Колонки производства Volvo отлично себя зарекомендовали, однако при несвоевременной замене анодов они могут корродировать. На Khamsin ситуацию усугубляют стальные винты. Если большую часть времени ваша лодка пребывает на воде, то каждые два года необходимо менять гофры

корпус обладает отличными характеристиками, некоторые покупатели специально ставили менее мощные двигатели. На вторичном рынке вы встретите множество лодок с двигателями меньшего объема по относительно невысокой цене.

На 35-ю модель вы можете поставить пару Volvo D4 (350 или 370 л.с.) или два Volvo D6 (350 или 370 л.с.). На рынке много 35-х с самыми мощными 370-сильными двигателями, что неминуемо отражается на их стоимости. Те, кто не хочет тратить на лишние «лошадиные силы», подыщут себе лодки с D4. Эти моторы обеспечивают неплохую производительность, но стоят дешевле (новая лодка с D4 обходится на €41 800 меньше, чем с D6).

Сильной стороной Khamsin является экономичность благодаря силовым установкам Volvo D4. На топливо при переходе через Ла-Манш и обратно на 35 узлах вы израсходуете всего €120 — неплохо для периода экономической нестабильности. По сравнению с другими лодками схожих размеров экономия налицо.

Большинство новых Khamsin поставлялось с корпусами синего цвета, а они стоят немного дороже, поэтому на вторичном рынке белые

Windy пользуются спросом.

Единственная проблема с механикой, с которой столкнулся Дэвид, заключалась в том, что в одном из бензонасосов периодически падало давление. Он обнаружил, что за шесть месяцев на воде коррозия быстро съедает аноды — характерная особенность большинства Khamsin, поскольку на них установлены стальные винты. При выборе лодки тщательно проверьте колонки, ведь они могли быть повреждены из-за несвоевременной смены анодов. Необходимо сказать несколько слов о качестве сборки и отделке

ВЕРДИКТ МВУ

Стоимость ★★★★★
 Вы сможете найти и более дешевую 34-футовую лодку, но, учитывая, что Khamsin почти не теряет в стоимости со временем, потраченные средства окупятся.

Качество постройки ★★★★★
 Превосходное! Даже через восемь лет яхта, за которой следили должным образом, выглядит как новая. Подобно всем «скандинавам», эта модель отличается высоким качеством постройки.

Каюты ★★☆☆☆
 Жилая зона тесна, но на любом спортивном катере ходовые характеристики важнее комфорта.

Ходовые качества ★★★★★
 «Максималка» 43 узла — эти цифры говорят сами за себя. Имейте в виду, что результат был получен на старых тяжелых моторах KAD300s с механическими инжекторами. При весе около четырех тонн и глубоком V-образном корпусе лодка просто обязана быть быстрой и маневренной.

ВЕРДИКТ МВУ 85%
 Windy Khamsin 34/35 — спортивная яхта высокого класса с великолепной управляемостью, мореходными характеристиками и динамикой. Эти качественные лодки имеют просторный кокпит и идеально подходят для активного отдыха. Khamsin мало теряют в цене со временем и отлично продаются на вторичном рынке.

КОНКУРЕНТЫ
Sunseeker Superhawk 34
 Динамика и управляемость, как у Khamsin, но отсутствует центральная каюта. Эта более дешевая яхта сделана с высоким качеством, однако уже морально устарела и совершенно не годится для длительных круизов.



Fairline Targa 44
 Две маленькие каюты и удобный салон делают эту яхту универсальной. Корпус разработки ателье Олесински отличается завидной мореходностью и хорошей управляемостью.



Sessa C34/35
 На этой менее спортивной яхте удобные жилые помещения и неплохие интерьеры. Отметим также хорошее соотношение «цена — качество» для семейной спортивной



Windy. Восьмилетняя лодка Эндрю с 800 часами работы двигателя выглядит безупречно. Почти все владельцы яхт норвежского бренда гордятся своими лодками и хорошо за ними следят. В результате падение

стоимости лодок со временем минимально. В 2002 году новый катер Эндрю стоил €181 000, а сейчас его рыночная цена составляет €161 167. Согласитесь, что потерей в цене на уровне €2500 в год могут

СВОБОДНЫЙ РЫНОК



Яхта, представленная в материале, 2002 года выпуска, один хозяин, двигатель Volvo KAD300s (285 л.с.), 800 моточасов. Судно находится в Англии.
Стоимость €161 167
Контакты www.granginternational.com



Яхта 2004 года выпуска, сервисная книжка, двигатель Volvo KAD300s, навигация Raymarine, носовое ПУ, тиковые палубы, вишневая отделка. Судно находится в Англии.
Стоимость €167 200
Контакты www.berthon.co.uk

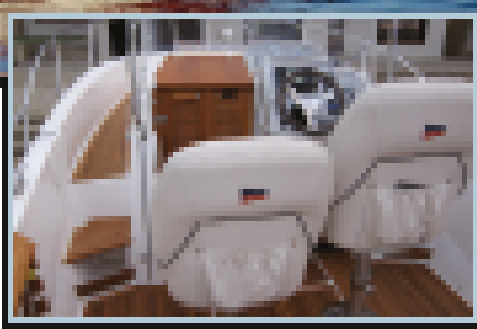
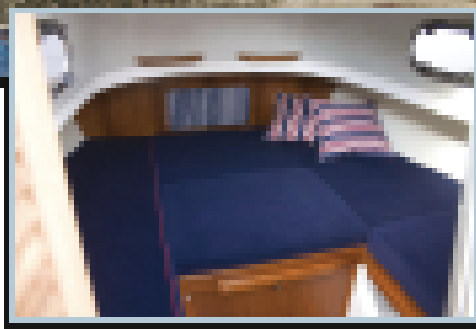
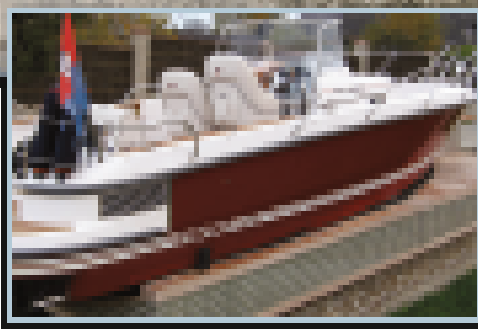


Яхта 2003 года выпуска, Volvo KAD300s, навигация Raytheon, кремовая кожа, носовое ПУ, тиковые палубы, вишневая отделка. Судно находится в Англии.
Стоимость €173 110
Контакты www.berthon.co.uk

Wester 340 Merit 3
Длина 7,1м Ширина 1,4м
Тополубок 100
Вместимость 4чел
Цена: 59 999 €



Моторы: 2хMerit
Полупанель в России



Merid West 370 Sport Top



Длина 4,1м Ширина 1,8м Тополубок 100
Вместимость 4чел
Цена: 49 999 €



Merizon Elegance 11

Длина 4,1м Ширина 1,8м Тополубок 100
Вместимость 4чел
Цена: 49 999 €

Wester 340 Commander



Длина 4,1м Ширина 1,8м Тополубок 100
Вместимость 4чел
Цена: 49 999 €



Merizon Elegance 11

Длина 4,1м Ширина 1,8м Тополубок 100
Вместимость 4чел
Цена: 49 999 €



MARQUIS

РЕКЛАМА



720 Fly Bridge

Длина: 22 м
 Ширина: 5,5 м
 Осадка: 1,5 м
 Топливный бак: 4921 л
 Запас воды: 757 л
 Водоизмещение: 54,4 т
 Спальных мест: 6-10
 Класс: A
 Дизайн: Valentina Zannier
 Цена на заводе
 в стандартной компл.: 3 248 480 USD



500 Sport Bridge

Длина: 15,09 м
 Ширина: 4,7 м
 Осадка: 1,14 м
 Топливный бак: 1915 л
 Запас воды: 605 л
 Водоизмещение: 20 т
 Спальных мест: 6-8
 Класс: A
 Дизайн: Nuvolari-Lenard
 Цена на заводе
 в стандартной компл.: 1 105 010 USD



690

Длина: 21,3 м
 Ширина: 5,5 м
 Осадка: 1,6 м
 Топливный бак: 4542 л
 Запас воды: 757 л
 Водоизмещение: 43 т
 Спальных мест: 6-10
 Класс: A
 Дизайн: Nuvolari-Lenard
 Цена на заводе
 в стандартной компл.: 2 643 855 USD



600

Длина: 18,2 м
 Ширина: 5 м
 Осадка: 1,4 м
 Топливный бак: 3028 л
 Запас воды: 757 л
 Водоизмещение: 29 т
 Спальных мест: 6-8
 Класс: A
 Дизайн: Nuvolari-Lenard
 Цена на заводе
 в стандартной компл.: 1 810 140 USD



560

Длина: 17,5 м
 Ширина: 4,9 м
 Осадка: 1,5 м
 Топливный бак: 3165 л
 Запас воды: 757 л
 Водоизмещение: 28 т
 Спальных мест: 6-8
 Класс: A
 Дизайн: Nuvolari-Lenard
 Цена на заводе
 в стандартной компл.: 1 357 110 USD



520

Длина: 15,7 м
 Ширина: 4,6 м
 Осадка: 1,4 м
 Топливный бак: 2271 л
 Запас воды: 568 л
 Водоизмещение: 25 т
 Спальных мест: 4-6
 Класс: A
 Дизайн: Nuvolari-Lenard
 Цена на заводе
 в стандартной компл.: 1 150 175 USD



500 Sport Coupe

Длина: 15,09 м
 Ширина: 4,7 м
 Осадка: 1,14 м
 Топливный бак: 1915 л
 Запас воды: 605 л
 Водоизмещение: 20 т
 Спальных мест: 6-8
 Класс: A
 Дизайн: Nuvolari-Lenard
 Цена на заводе
 в стандартной компл.: 1 029 715 USD



420 Sport Coupe

Длина: 13,3 м
 Ширина судна: 4,2 м
 Осадка: 1,2 м
 Топливный бак: 1136 л
 Запас воды: 530 л
 Водоизмещение: 14 т
 Спальных мест: 4-6
 Класс: A
 Дизайн: Nuvolari-Lenard
 Цена на заводе
 в стандартной компл.: 639 385 USD

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



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, сгу, телевизор, эхолот, навигатор, климат-контроль, котёл отопления, спутниковое TV, dvd, посудомойка, морозилка, стиралка с сушкой, два холодильника, вытяжка, микроволновка, гриль.

Стоимость 1 млн евро (в стоимость входит гидроцикл Sea-Doo RXT-215, наработка 10 моточасов).

Место нахождения — Москва.

Контакты: 8 985 769 55 88 Игорь

MOTOR BOAT & YACHTING

МЫ ЗНАЕМ, КАК БЫСТРО ПРОДАТЬ ЯХТУ...

Более **30 000** любителей яхтинга в России с удовольствием читают каждый выпуск **Motor Boat & Yachting**. Разместив объявление на этих страницах, вы получаете **прямой доступ** к аудитории потенциальных покупателей.

По вопросам размещения объявлений звоните по телефону в Москве **+7 (903) 729-97-40** или отправьте письмо по адресу **info@mby.ru**



Реклама



INTERNATIONAL MARINE COMPANY

НАШИ КЛИЕНТЫ - ТЕ, КТО ЗНАЕТ ТОЛК В КОРАБЛЯХ!

ПРОЕКТИРОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО ЯХТ В ЕГИПТЕ

WWW.INTMARINECO.NET
E-mail.: ko.tn.7@hotmail.com

Tel. +2016 517 0999
+2014 044 7547

**Ваше видение —
снимок кадра
видеокамеры**



**Видение FLIR —
тепловое
изображение**



Лодочный спорт приносит чувство свободы и независимости, которое больше нигде нельзя найти. Время, проводимое на воде, свободно от стресса и забот повседневной жизни, и ничто не должно стоять перед этой свободой, даже после наступления темноты. Профессиональным морякам это известно многие годы: Вам не надо стоять всю ночь в гавани, особенно если у вас есть передовая система тепловидения от FLIR, которая может помочь вам оставаться в безопасности в любое время суток. Вне зависимости от того, какой у вас катер, или какая у вас яхта, у FLIR имеется прибор тепловидения для вас:



Серия HM — представляет собой переносную тепловизионную камеру в ударопрочном корпусе. Она формирует четкое, резкое изображение в самое темное время суток. Серия приборов HM значительно улучшает возможности ориентирования в ситуации, и может применяться на борту любого типа судов.

Navigator II — компактный, гибкий и экономичный, Navigator II — наиболее популярный в мире прибор тепловидения.

Серия M — семья FLIR's превосходных одинарных и многодатчиковых систем тепловидения.

Voyager II — 4 датчика и полная гироскопическая стабилизация делают Voyager II лучшим.

Отличное видение с FLIR вернет вас домой.

Навигация и избежание столкновений — тепловизионные камеры ночного видения делают навигацию безопаснее благодаря кристально-чистому видео, которое позволяет вам видеть природные и искусственные препятствия, как например буи, плавающий мусор, скалы, землю, стойки мостов и другие суда днем и ночью.

Поиск людей в воде — тепловизионные и камеры ночного видения могут помочь вам найти человека в воде быстрее, чем любая другая техноло-

гия ночного видения. Именно поэтому береговая охрана, полицейские агентства и военные по всему миру доверяют FLIR помощь в поиске и спасении больше чем всем остальным технологиям, вместе взятым.

Простота в использовании — системы теплового ночного видения от FLIR легко использовать и не требуется никакого обучения. В отличие от радаров, систем GPS и цифровых картплоттеров, которые требуют обучения, практики и достижения искусства — изображения, которые вы получаете с камер теплового видения интуитивны и понятны. Если вы смотрите телевизор, вы можете пользоваться FLIR.

Остальное бортовое электронное оборудование — морские тепловые камеры FLIR завершают набор оборудования, которое вам необходимо, как ничто, что вы можете вообразить: GPS и картплоттеры указывают где вы находитесь и куда направляетесь, радары оповещают о судах поблизости, но ничто не позволит вам увидеть, что за бортом, как камера ночного видения FLIR. Если вы хоть раз попробуете управлять катером с установленным FLIR, вы не захотите оставаться без него.

Камеры ночного видения — ценный прибор на борту любой яхты и коммерческого судна.

Информация предоставлена FLIR Systems Inc.

Официальный представитель в РФ ООО "Балтик Боатс Компани"

Baltic Boats Company

e-mail: bbc.spb@mail.ru www.bbc.spb.ru
тел.: +7-911-940-01-06, +7-812-568-16-78
факс: +7-812-568-18-85

ООО "Балтик Боатс Компани"

192148, г. Санкт-Петербург
ул. Ольги Берггольц, д. 35, лит.Б

ДОСТАВКА В РЕГИОНЫ РФ



Китовые войны

РАЛЬФ МОТС И ПАЛОМА ВЕРНЕР: У китов плохое зрение, что может служить объяснением происшедшему. Они ориентируются главным образом по звуку

Прекрасным зимним днем, какие бывают в это время года в Кейптауне, мы с Паломой решили совершить прогулку под парусом на своей 32-футовой яхте Barnes Sea Trader Intrepid. Это был один из тех редких случаев, когда мы не взяли на борт студентов нашей небольшой яхтенной академии в Кейптауне. Все утро мы провели в море и бросили якорь в Грэнджер Бэй, чтобы перекусить. Место очень живописное: с севера открывается панорама острова Роббен, сзади видны гора Тэйбл и новый футбольный стадион «Грин Пойнт».

После обеда мы собрались было в еще один переход и вдруг неподалеку увидели южного кита (*Eubalaena australis*), который развлекался, громко хлопая хвостом по воде. Вокруг него кружила небольшая надувная лодка, и мы в тот момент подумали, что RIB приближается слишком близко к киту. Немного понаблюдав за происходящим с

безопасного расстояния, мы направились к острову Роббен.

Мы шли со скоростью три узла, когда кит в первый раз неожиданно выпрыгнул из воды в 300-400 метрах от яхты. Второй прыжок произошел уже в 200 метрах от корпуса, и я попросил Палому перейти на правый борт судна. По моим расчетам, если кит шел встречно-пересекающим курсом, то он бы нырнул под лодкой и вышел на поверхность уже с другой стороны. Поскольку в это время года киты здесь встречаются довольно часто, мы не слишком волновались. В следующий миг я увидел гигантское черное тело кита, который выпрыгнул из воды рядом с лодкой, снес мачту и обрушился на левый борт. Все это сопровождалось ужасным шумом, и я упал под

Гигантское черное тело кита снесло мачту и обрушилось на левый борт

штурвал, чтобы туша не придавила меня. Палома успела укрыться за полурубкой за мгновение перед тем, как крыша салона сорвалась и свалилась за борт. Кит соскользнул обратно в воду, оставив на палубе несколько лоскутов кожи, немного морских желудей и криля. В остальном животное не пострадало.

Позже эксперт-биолог рассказал нам, что если бы мы шли на моторе, подобного бы не случилось. Он также добавил, что у китов плохое зрение, что может служить дополнительным объяснением происшедшему. Они ориентируются главным образом по звуку, и кит, наверное, перепугался не меньше нас. Это было молодое животное от 11 до 14 метров длиной и весом 20-40 тонн. Скорее всего, «малыш» просто резвился, прыгая в воде. Слухи о том, что мы преследовали кита, являются вымыслом — все происходящее заснято на видео.

Поняв, что на борту обошлось без травм и яхта не погружается в воду, мы связались с портом, завели двигатель и стали медленно двигаться в сторону аварийного причала яхт-клуба Royal Cape. Хорошо, что корпус Intrepid сделан из стали. Если бы яхта была стеклопластиковая, мы, вероятнее всего, пошли бы ко дну. Нам крупно повезло, а фотографии этого инцидента разошлись по всему миру.

Мы уже почти восстановили лодку: починили мачту и исправили остальные повреждения. Те, кому интересно, как идут работы, могут понаблюдать за процессом на сайте www.capetownsailing.co.za. **МВУ**

Молодой южный кит весит от 20 до 40 тонн



ПРЕМЬЕРА
2010
ГОДА



Windy 40 Maestro



Windy
SPIRIT OF SCANDINAVIA

Windy Marine Russia
Email: info@windy.ru Web-сайт: www.windy.ru
+7 (495) 221 12 19, +7 916 643 18 84
Региональные дилеры:
Самара: +7 927 712 75 94, +7 927 712 79 09
Тольятти: +7 960 845 41 55

Audi A7 Sportback

Невероятен, но факт

реклама



www.audi.ru

Горячая линия Audi: +7 495 775 8888, 8 800 200 2333

Audi  Vorsprung durch Technik