

MOTOR BOAT & YACHTING

ЖУРНАЛ О ЯХТИНГЕ В РОССИИ И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ

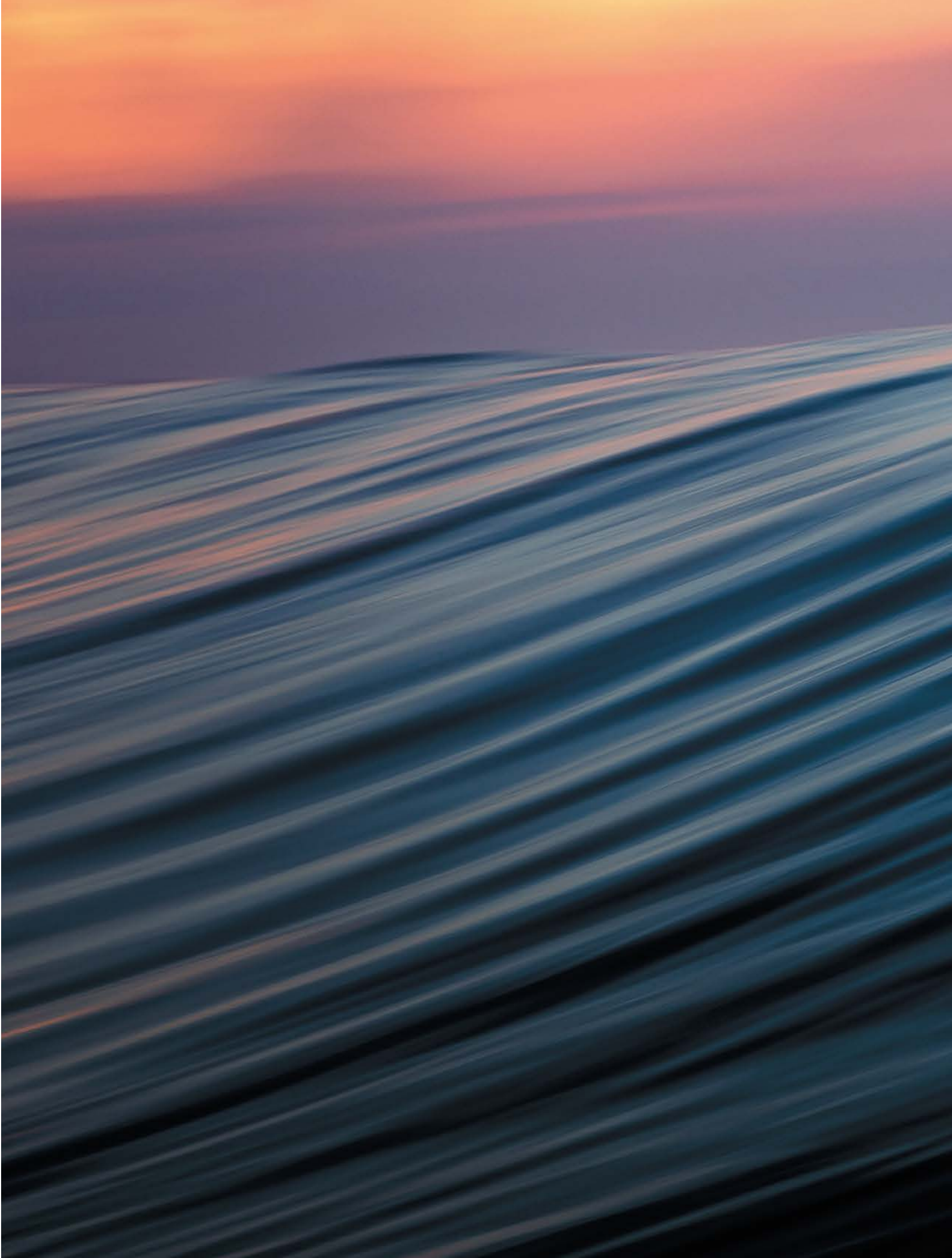
Встречаем AMELS 80



9 772077 823783 22005

№ 3 (75) МАЙ-ИЮНЬ 2022

mby.ru



FOR THOSE
WHO GO
BEYOND
WHAT'S
POSSIBLE

We build tomorrow's superyachts, today

oceAnco

builtbyoceanco.com



THE ITALIAN SEA GROUP

История
Повторяется



THE PRINCESS V55
EXPERIENCE THE EXCEPTIONAL®





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

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Nord Star Yachting
+7 812 325 55 32

САМАРА, ТОЛЬЯТТИ
Волга Яхт Групп
+7 846 990 64 30

ВОЛГОГРАД
H2O
+7 8442 98 97 02

НИЖНИЙ НОВГОРОД
Парк Марин-Юг
+7 831 413 67 63

КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ
Наутика
8 800 333 55 93

ИРКУТСК
Яхтбайкал
+7 3952 95 12 21

**ХАБАРОВСК,
ВЛАДИВОСТОК**
Яхт-клуб Laguna
+7 962 223 72 19


PRINCESS
OFFICIAL DISTRIBUTOR RUSSIA

УЗНАЙТЕ БОЛЬШЕ НА RU.PRINCESSYACHTS.COM





Газпромбанк Private Banking

Семейный капитал, как семейная реликвия,
передается от отца к сыну. Разумно распорядиться
капиталом — долг преемников, а сохранить
благосостояние семьи — дело надежного банка.
Банка, проверенного временем.

Газпромбанк Private Banking. Объединяя поколения.

+ 7 (495) 719-19-00 | 8-800-719-19-00
www.gazprombank.ru



Узнайте больше на damenyachting.com

Amels 80

Встречайте новый знаковый образ, который определит будущее роскошного яхтинга.

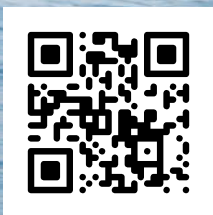


MANTERA

Seaview residence

БЕЗМЯТЕЖНОСТЬ МОРЯ. ВЕЛИЧИЕ ГОР
DELUXE-РЕЗИДЕНЦИИ. ПЕНТХАУСЫ.
URBAN VILLAS*

ПЕРВАЯ БЕРЕГОВАЯ ЛИНИЯ. СОЧИ



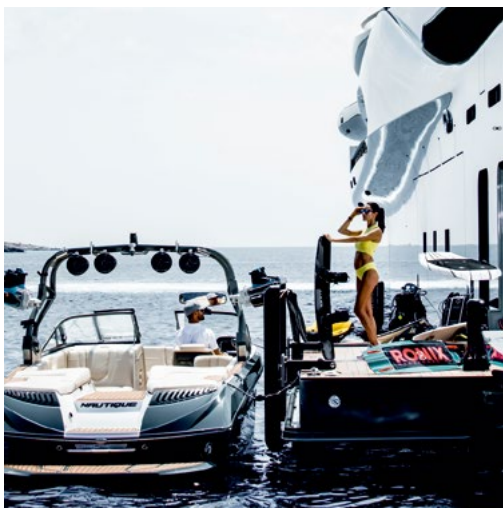
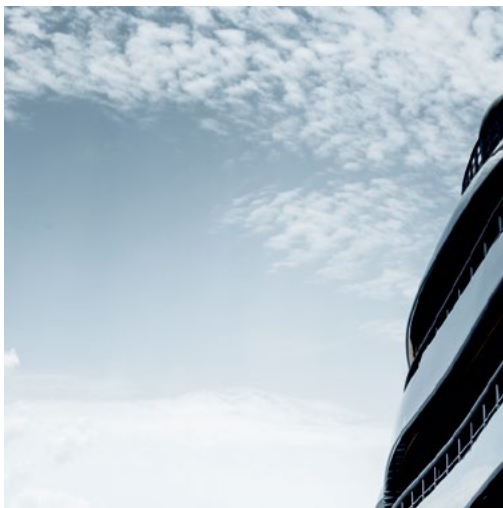
8 800 101 06 15



ФИНАНСИРОВАНИЕ
СТРОИТЕЛЬСТВА
АО «Банк ДОМ.РФ»

ЗАСТРОЙЩИК: ООО «СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЗАСТРОЙЩИК «СОЧИ-ПАРК ПЯТЬ ПЛЮС».
РАЗРЕШЕНИЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО: № RU-23-309-8346-2020 ОТ 23.11.2020 Г.
ПРОЕКТНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ НА САЙТЕ НАШ.ДОМ.РФ.

* ДЕ-ЛЮКС-РЕЗИДЕНЦИИ. УРБАН-ВИЛЛЫ.



...

БОЛЬШЕ, ЧЕМ ПРОСТО ПУТЕШЕСТВИЕ
IMPERIAL: ЧАРТЕР КАК ИСКУССТВО



МЕНЕДЖМЕНТ • СТРОИТЕЛЬСТВО • ПРОДАЖА • ЧАРТЕР
+7 985 99 77 300 • CHARTER@IMPERIAL-YACHTS.COM • IMPERIAL-YACHTS.COM

iMPERIAL



“В наших лимитированных изданиях Atels наступила новая эра. Проверенная платформа и быстрая доставка, которую ожидают наши владельцы, сформировали будущее. Начало следующего поколения.”

Rose Damen (Роуз Дэмен), Управляющий директор

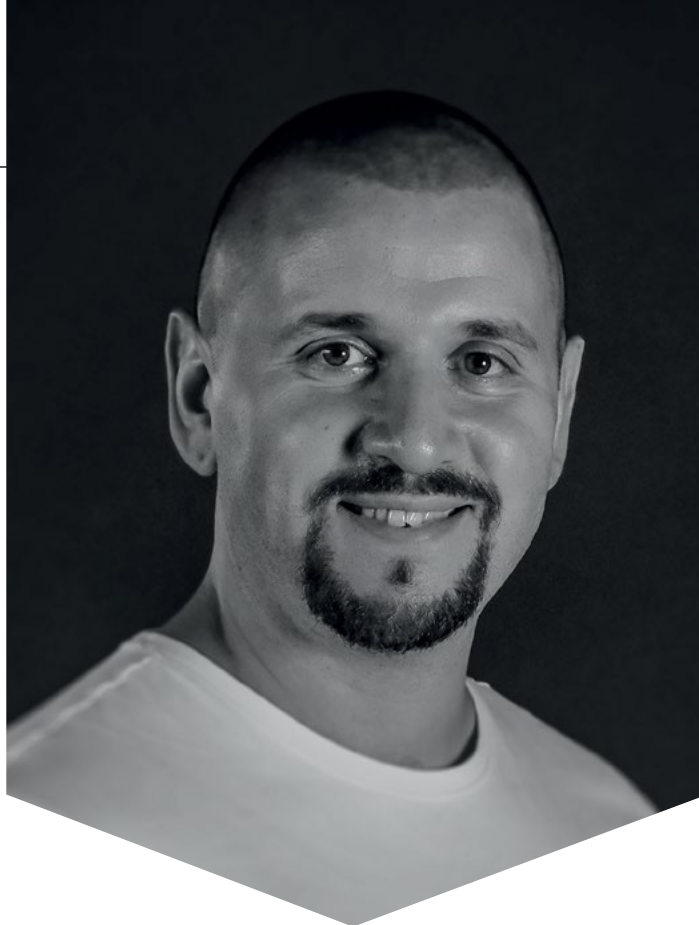
AMELS 

• РОЖДЕНИЕ ЗВЕЗДЫ •

AMELS 60



ДИЗАЙН ЭКСТЕРЬЕРА ОТ ESPEN ØINO (ЕСПЕН ØИНО)



Привет, друзья!

Прошлый номер МВУ ушел в печать за несколько дней до того, как мир изменился, и этот выпуск мы готовили уже в новых условиях. Не вижу смысла перечислять все трудности, с которыми столкнулась редакция, но скажу, что по масштабу они многократно уступают колоссальным проблемам, внезапно выросшим на пути российского яхтенного рынка.

Радует одно: по нашим наблюдениям, лишь очень немногие иностранные компании действительно ушли. Таких буквально единицы, тогда как большинство если и приостановило контакты, то лишь вынужденно и с надеждой на скорейшее возобновление работы. И дело тут, как мне представляется, вовсе не в меркантильном интересе. У яхтинга нет национальностей и границ, а увлеченные им люди по природе своей дружелюбны и открыты миру. Им нечего делить, зато всегда есть чем поделиться...

И еще одна хорошая новость. Зная, что среди вас много тех, кто с первых выпусков МВУ собирает подборку печатной версии журнала, мы решили открыть весь наш цифровой архив, чтобы накопленными за прошедшие годы знаниями мог воспользоваться каждый читатель. На нашем сайте mbu.ru теперь открыт доступ ко всем выпускам начиная с 2010 года. Загружайте и сохраняйте их на свои устройства, ну а мы продолжаем работать для вас и делаем это с большим удовольствием!

Антон Черкасов-Нисман,
главный редактор MBY Russia

LET'S
DO SOMETHING
DIFFERENT!



LÜRSEN

The difference.

СОДЕРЖАНИЕ

№3 (75) МАЙ–ИЮНЬ 2022

30 / НОВОСТИ

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

64 / ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ

Максим Горбачев. Куда и на чем безопасно летать по работе и на отдых, и почему стоимость перелетов на бизнес-джетах пока будет оставаться высокой

Марко Живкович. Традиции приготовления мяса на Балканах, достойные вина, которые не попадают на полки супермаркетов, и мода на низкокалорийные десерты

Зарий Черняк. Какие «постулаты» большого и малого судостроения сегодня воспринимаются неоднозначно



80 / ЧИСТОЕ ЗАВТРА ЯХТ

Специалисты яхтенной отрасли размышляют о внедрении новых экологических стандартов и перспективных пропульсивных установок на примере яхт Heesen



70 / AMELS 80

Чтобы создать эту яхту, флагман второго поколения линейки Limited Editions, верфи пришлось сыграть роль некоего «обобщенного» заказчика. Угадали или нет, покажет портфель заказов



84 / СИМУЛЯКРЫ У ПРИЧАЛА

В игру по созданию NFT-яхт уже включились крупные верфи и дизайнеры с мировым именем. Или это все-таки не игра?





90 / ЕЩЕ ДВА ГРАНДА

Момент премьеры наступил: Azimut-Benetti представила две новые модели: Grande 26 Metri и Grande 36 Metri, — подтвердив, что покажет их на осенних европейских яхтенных выставках



96 / ЧТО БЫ СКАЗАЛ СЭР ЧАРЛЬЗ ПАРСОНС?

Концептуальный дизайн в судостроении: кто и как может в нем преуспеть, и почему в этой сфере лучше избегать традиционного подхода к управлению проектом?



100/ ЗА ВЕДРОМ — НА СУПЕРЯХТАХ

Чтобы поучаствовать в St. Barths Bucket, недостаточно владеть суперяхтой и оплатить немалый взнос: требуется персональное приглашение. А если учесть, что главный трофей — жестяное ведро, становится очевидно: здесь гоняются исключительно ради спорта

108 / МАВРИКИЙ — ОСТРОВ КОНТРАСТОВ

Зеленый остров, объятый бирюзово-малахитовыми водами Индийского океана, — одно из самых желанных мест на планете для любителей путешествовать со вкусом



116 / ВЫСОКАЯ КУХНЯ НА ВЫСОТЕ

Секретами приготовления особенных блюд для пассажиров бизнес-авиации делятся сотрудники компании Jet Catering



НЕПОВТОРИМАЯ КАРТИНА МИРА

В поисках совершенного источника вдохновения на вершине мироздания
Создание уникального пространства для эксклюзивных желаний

ABEKING & RASMUSSEN

www.abeking.com



122 / «АСТОРИЯ». ВОЗВРАЩЕНИЕ К ИСТОКАМ

Легендарному петербургскому отелю к 110-летию вернули первоначальный цвет фасада, и там по-прежнему рады гостям

124 / «ГАЛС» НА СТАБИЛЬНОСТЬ

Один из самых крупных застройщиков Москвы продолжает реализовывать объекты недвижимости по ценам 2021 года



126 / КОРОЛЬ МАГУРО

Где и каким способом промышляют тунца, что такое «мекики» и как приготовить рыбу самостоятельно, не испортив ее

130 / ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА КИПР!

В гостеприимной «Айя-Напа Марине» есть все необходимое для яхт, судовладельцев и инвесторов



132 / ПРОГУЛКИ ПО МЕТАВСЕЛЕННОЙ

Станет ли виртуальная одежда привычной частью нашего гардероба, или шубы из цифрового меха так и останутся фантазиями 3D-дизайнеров и прогрессивных модных домов?



138 / ТАКИЕ РАЗНЫЕ РЕГАТЫ

Гонки под парусами дарят участникам сильные эмоции и яркие воспоминания. Мы составили для вас календарь самых значительных грядущих событий

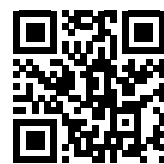


ДОМА, ВДОХНОВЛЁННЫЕ
КРАСОТОЙ СЕВЕРНОЙ ПРИРОДЫ



ПАНОРАМНЫЕ ОКНА —
ГЛАВНЫЙ АКЦЕНТ В ИНТЕРЬЕРЕ.
ЧТО В НИХ «ПОКАЖУТ» СЕГОДНЯ
ЗАВИСИТ ТОЛЬКО ОТ ПОГОДЫ.

ЛЕГЕНДАРНЫЕ ФИНСКИЕ ДОМА



HONKA.RU



144 / PRINCESS X80

Обзор премьерной модели, которая вызвала особый интерес на выставке в Royal William Yard Marina, организованной британской верфью Princess Yachts в Плимуте



150 / BLUEGAME BGX70

Моторная яхта из концепт-линейки, у которой непросто отыскать конкурентов, зато достоинства находятся легко

156 / NOMAD 70 SUV

На DIBS состоялась мировая премьера моторной яхты Nomad 70 SUV, в которой хорошо улавливаются ключевые тренды — дизайнерские, конструктивные и даже социальные



161 / SUNSEEKER PREDATOR 65

На боат-шоу в Палм-Бич британская верфь Sunseeker Yachts официально представила новую модель Predator 65. Разбираемся с секретами этого «хищника»

168 / ДВА СЛОВА О STURIËR YACHTS

На семейной голландской верфи чтут давние традиции, но при этом строят исключительно современные яхты



172 / MOSCOW BOAT SHOW 2022

Прошедшая в марте яхтенная выставка позволила оценить состояние рынка и перспективы развития бизнеса в новых условиях

178 / СВЯТО МЕСТО ПУСТО НЕ БЫВАЕТ

Западные компании прекратили снабжать российские суда бумажными и электронными картами и корректурой для них. Но раз спрос есть, то готово и предложение



BILGIN YACHTS

LUXURY REDEFINED AT SEA

85M BILGIN 280 READY FOR DELIVERY IN 2025





GF

GLANCY FAWCETT

Испытайте сервис высочайшего уровня от Glancy Fawcett

Испытайте высочайший уровень обслуживания от Glancy Fawcett

Мы поставляем изысканные предметы роскоши для вашего интерьера и архитектурные изделия от ведущих мировых дизайнеров для жилых домов, суперяхт и частных самолетов.

Мы специализируемся на поставках изысканного фарфора, хрусталя, изделий из серебра, отличного постельного белья, полотенец и аксессуаров. Мы работаем непосредственно с Вами, Вашим дизайнером интерьера или любым другим Вашим представителем с целью воплощения Вашего видения в жизнь.

Теперь мы предлагаем виртуальные туры нашего выставочного зала. Забронируйте частный просмотр из любой точки мира, подключившись к команде Гланси Фосетт. Начните свое путешествие с нами сегодня.

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

+44 (0)161 876 5356

sales@glancyfawcett.com

glancyfawcett.com





Official Dealer

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

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

Новая модель, 4 каюты
Поставка к сезону 2023
Возможна оплата в рублях

***Смелость это красота**

BOLD IS BEAUTIFUL



SIRENA YACHTS

www.sirenayachts.com

58 / **58** / **68** / **88**
COUPE / RPH

МОТОРВОАТ & YACHTING

№3 (75) МАЙ–ИЮНЬ 2022

Published in UK since 1904

МВУ РОССИЯ

Русское издание журнала Motor Boat & Yachting
Учредитель и издатель: **ООО «Мотор Боат Медиа»**
Офис в Москве: **Royal Yacht Club,
125212, Ленинградское ш., 39, стр. 6
+7 (495) 781-60-33, info@mby.ru**
Редакция и офис в Санкт-Петербурге:
**197198, Петровский пр., 14, к. 2
+7 (812) 617-01-11, site@mby.ru**

РЕДАКЦИЯ

Генеральный директор **Кристина Геннадьевна Щербина**
+7 (921) 448-81-77, ks@mby.ru
Председатель редакционного совета **Зарий Фролович Черняк**
Главный редактор **Антон Сергеевич Черкасов-Нисман**
Арт-директор **Кирилл Невоструев**
Выпускающий редактор **Екатерина Хлопкива**
Редактор **Иван Голубев**
Корректор **Александра Ларионова**
Социальные сети **Ирина Королева**

ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ

Директор по рекламе **Андрей Аханьков**
+7 (495) 729-97-40, akhankov@mby.ru

Тираж **35 000 экземпляров**
Обложка: **Amels 80**
Журнал подписан в печать **22.04.2022**

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ

Авторы и колумнисты: **Анна Аникина, Арина Вишневская, Максим Горбачев, Сергей Губернаторов, Анна Давыдова, Марко Живкович, Евгений Китаев, Алексей Кириллов, Рудольф Клеменс, Михаил Романов, Марина Светлова, Денис Чернорицкий, Петр Шестаков**
Иллюстраторы и фотографы: **Артем Беляев, Майкл Куртц, Александр Сальников, Альфред Джон Уэст, Антон Черкасов-Нисман, Денис Чернорицкий, Алла Чехнович**

РАСПРОСТРАНЕНИЕ И РАЗВИТИЕ

Руководитель выставочных проектов **Дмитрий Макаров**
+7 (921) 973-87-12, dm@mby.ru

Подписка

Стоимость годовой подписки (6 номеров) **4800 руб.**
Подписка осуществляется **на сайте mby.ru**
Цена **свободная**

MBY.RU

 @mbyrus  mby.ru  mby_rus



Мнение авторов может не совпадать с мнением редакции. Редакция не несет ответственности за содержание рекламы. Товары и услуги, рекламируемые в журнале, имеют соответствующие лицензии и сертификаты. Использование любых материалов издания возможно только после получения письменного согласия редакции. Цены на отдельные яхты, услуги, товары и дополнительное оборудование приведены на условиях приобретения в Европе, без учета налогов и пошлин Российской Федерации, если не указано обратное.



2010–2022 © Copyright of future plc.
Все права защищены. Журнал зарегистрирован
в Федеральной службе по надзору в сфере связи
и массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации
СМИ ПИ № ФС77-38759 от 28.01.2010



Отпечатано в типографии
Printall AS
Tala 4, Tallinn 11415 Estonia
+372 503 8 555 · printall@printall.ee
+7 (812) 335-1830 · www.npt.ru

 Sunreef Yachts

ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ РОСКОШНЫЕ КАТАМАРАНЫ

70' Sunreef
power



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

www.sunreef-yachts.com



«Счастье» КАК РЕЗУЛЬТАТ СОТРУДНИЧЕСТВА

Компания TDoS (Tillberg Design of Sweden) и верфь Nobiskrug (Германия) на выставке в Палм-Бич представили инновационный проект яхты Luska, что в переводе со шведского означает «счастье». Яхта длиной 77 м (валовая вместимость до 2000 рег. т) привлекает внимание интересной архитектурой, неожиданными пропорциями надстройки по отношению к корпусу. Другие характерные черты дизайна – высокий надводный борт от носа к миделю с плавным понижением в направлении кормы, отвесный форштевень и длинный фордек с вертолетной площадкой. При этом четырехпалубное судно не выглядит чрезмерно высоким.

Планировка концепта предусматривает на главной палубе просторный салон с формальной столо-

вой и апартаментами владельца, где есть гостиная, гардеробная и большая ванная комната. Камбуз расположен по левому борту, а приятный уголок для завтрака с откидным балконом – по правому, сразу за каютой владельца. В фойе в районе миделя есть винтовая лестница вокруг лифта, который поднимается от гостевых кают на нижней палубе на палубу мостика. У Luska будет шесть больших гостевых кают; помещения экипажа (21 чел.) расположены в носовой части корпуса.

Наружные палубы максимально расширены и включают зону отдыха и бар в кокпите главной палубы, обеденную зону на палубе мостика в кормовой части и просторный сандек с джакузи в окружении лежаков для загорания. Дизайн интерьера, который может быть изменен в соответ-



вии с предпочтениями заказчика, планируется в стиле скандинавского минимализма, но не без изящества.

Яхта может быть оборудована как дизельной, так и гибридной пропульсивной установкой. Марку и мощность двигателей не называют: известна лишь проектная максимальная скорость 17 узлов, а также то, что на борту будут реализованы технологии снижения шума и вибрации.

Проект Луска, задуманный, чтобы предложить владельцам и гостям идеальный дом вдали от дома, разработан в соответствии с требованиями Регистра Ллойда, и верфь готова немедленно приступить к строительству.

Стальные ПРИНЦИПЫ PANERAI



В наш век, когда любое добросовестное производство стремится снизить вредное влияние на окружающую среду, часовых дел мастера не остаются в стороне. Так, итальянская мануфактура Panerai повторно использует материалы там, где только возможно.

На весеннем часовом салоне в Женеве компания еще раз продемонстрировала свою приверженность этому тренду и представила дайверскую модель Panerai Submersible QuarantaQuattro eSteel™ весом 137 г, 72 из которых – это переработанные материалы (на что указывают гравировка eSteel™ на защитном устройстве заводной головки и надпись на циферблате).

Инновационный металл eSteel™ обладает теми же свойствами, что и обычная сталь: идентичны химическое поведение, физическая структура и устойчивость к коррозии.

Модель Submersible QuarantaQuattro eSteel™ доступна в трех цветах: глубоком синем, сером и зеленом. Циферблат и bezель корпуса диаметром 44 мм совпадают по цвету.

На этом особенности Submersible QuarantaQuattro eSteel™ не заканчиваются: в производстве этих часов Panerai – впервые в истории марки – использовала полированный керамический материал и сделала глянцевым однонаправленный bezель. Обрамлением выдающемуся механизму служит и циферблат с полированной отделкой и градиентом цвета, который усиливается и углубляется сверху вниз.

Автоматический калибр P. 900 толщиной всего 4,2 мм с автоподзаводом поддерживает индикацию даты и имеет трехдневный запас хода.

Submersible QuarantaQuattro eSteel™ водонепроницаемы на глубине до 30 бар (около 300 м). К ним прилагаются два ремешка в цвет циферблата: один тканевый из переработанного ПЭТ и один – из переработанной резины.



ВТОРАЯ прекраснейшая

Голландская верфь Feadship давно уже «вышла в космос» по сложности и масштабам своих проектов, однако время от времени возвращается к строительству сравнительно небольших (но обязательно кастомных!) суперяхт. После серии из четырех 33-метровых лодок (*Kamino*, *Avatar*, *CID* и *Letani*) и классической 47-метровой *Valoria* из эллингов Feadship не выходили яхты короче 50 м, и руководители компании открыто признают, что строить маленькие суда им просто невыгодно, так что идут они на это лишь в исключительных случаях.

Именно таким исключением стала 42-метровая *Callisto*, работу над которой завершили в Алсмеере. Заказчики выставили четкие требования для своей будущей лодки: она должна точно вписываться по габаритам в существующее причальное место на Средиземном море и не превышать по вместимости 500 рег. т, развивать не менее 20 узлов и обладать определенными возможностями для отдыха на борту.

Любопытно, что это уже вторая построенная для этих клиентов яхта с таким названием, и она на двадцать с лишним метров короче своей старшей «сестры». Первую *Callisto* (2006) с новаторской на тот момент системой успокоения качки Rudder Roll они до сих пор активно используют для путешествий по миру и в 2021 году провели на ней очередной рефит.

Проектному бюро Feadship Studio De Voogt пришлось решать нетривиальную задачу и уместить в сравнительно небольшом быстроходном корпусе (модель тестировали в австрийском опытовом бассейне) пять гостевых кают

и салон во всю ширину надстройки на верхней палубе. Чтобы обеспечить желаемую скорость, судно решили построить целиком из легкого сплава, оснастив двумя мощными дизелями MTU 16V 2000 M96L по 2636 л.с. В итоге на ходовых испытаниях *Callisto* разогналась до 21 узла! На верфи особо подчеркивают форму носовых обводов (выраженные скулы и почти вертикальный форштевень), которая способствует снижению сопротивления воды и помогает умерять килевую качку.

В наружном дизайне *Callisto* хорошо видны черты классических Feadship, которые явно нравятся владельцам. Поскольку они проводят очень много времени на борту, обширный сандек их новой лодки оснастили солидными экранами от ветра и солнца. Там присутствует даже полноценное лобовое остекление, которое, впрочем, можно опустить, чтобы морской бриз свободно проходил под крышей.

Еще одним требованием было наличие удобной кормовой платформы с возможностью безопасно высаживаться на нее из тендера и устраивать трапезы у воды. Интерьер для *Callisto* создавала студия Sinot Yacht Architecture & Design, и его отделка в полной мере отражает настроение средиземноморского лета.

Из-за пандемии владельцы не смогли бывать на верфи так часто, как планировали, но Feadship удалось сохранять с ними контакт и обсуждать текущие вопросы на онлайн-встречах. В итоге ожидания обеих сторон оправдались, и теперь океаны будут «утюжить» две суперяхты *Callisto* (в переводе с греческого — прекраснейшая).



НОВЫЕ СПА-ЦЕНТРЫ Irene Forte Spas

В начале апреля британская гостиничная группа Rocco Forte Hotels сообщила о запуске в принадлежащих ей отелях в Италии фирменных спа-центров Irene Forte Spas. Так, в дополнение к уже существующим спа-зонам открылись пространства в Verdura Resort на Сицилии, в Masseria Torre Maizza в Апулии, в Hotel de la Ville в Риме и в Villa Igiea в Палермо. Irene Forte Spa в Masseria Torre Maizza окружен вековыми оливковыми деревьями; внушительных размеров центр курорта Verdura Resort идеально вписан в ландшафт сицилийских холмов; Villa Igiea с видом на залив окружен цветущими садами, а спа-центр в Hotel de la Ville – настоящий оазис спокойствия и расслабления в бурлящем мегаполисе.

Начало процедур знаменует звон колокольчиков, отлитых сицилийскими мастерами, керамические изделия (чаши для ингаляций, пиалы для масел и т. д.) тоже привезены с Сицилии. Пространство спа-кабинетов наполнено ароматами флердоранжа и душистых трав,

выращенных на органической ферме курорта Verdura Resort и составляющих основу продуктов по уходу за кожей Irene Forte Skincare, клинически одобренных и подходящих даже для людей с повышенной чувствительностью и веганов.

В меню спа-центров представлены процедуры для лица, включающие разные техники массажа. К примеру, ритуал Etna Age-Defying Facial, призванный восстановить баланс, оживить и запустить процессы омоложения кожи, совершается при помощи горячих и холодных камней с вулкана Этна. Если предпочтение отдается новейшим технологиям, стоит обратить внимание на процедуру Rigenerante Zemits, которая подтягивает и наполняет кожу с помощью кислорода, микротоков и светодиодов.

Для тела прекрасно подходит процедура под названием «Земля и море» с использованием морской соли Трапани, ароматных сицилийских масел и крема для тела с белым вином, а для обертывания применяются богатые питательными веществами водоросли и грязи.

Irene Forte Spas также специализируется на неинвазивных процедурах для коррекции фигуры, тонуса мышц, лимфодренажа, облегчения боли в мышцах. Среди них – двухчасовая скульптурирующая процедура Body Transforming Endosphères: инновационный метод Compressive Microvibration® сочетается с продуктами по уходу за кожей Irene Forte для улучшения лимфатической и венозной циркуляции и уменьшения проявлений целлюлита.



CIS



ИССЛЕДУЙТЕ МИР
В ПОИСКАХ НОВОГО

76 YACHT

[SUNSEEKER-CIS.COM](https://www.sunseeker-cis.com)



PART OF WEST NAUTICAL GROUP



DIBS 2022. Пять дней в марте

С 9 по 13 марта в Дубае проходила 28-я международная выставка яхт. В этом году Dubai International Boat Show и его деловая программа были посвящены экологически чистым технологиям. Организаторы провели мероприятие после двухлетнего пандемийного перерыва, и успех превзошел все ожидания. Там демонстрировались более 400 разнообразных прогулочных судов – от лодок для рыбалки, тендеров и семейных круизеров до суперяхт (таких было около полусотни). Известные европейские яхтенные верфи провели на DIBS 2022 премьерный показ своих моделей. Выставка разместилась в недавно открывшейся гавани Dubai Harbour.

Самым сильным участником боат-шоу стала компания Gulf Craft из ОАЭ. Ее руководство решило в присутствии посетителей со всего мира начать праздновать 40-летие со дня основания компании. Флот Gulf Craft впечатлял: 14 судов длиной от 34 до 120 футов из линеек Majesty (яхты с флайбриджем и суперяхты), Nomad (яхты-эксплореры), Oryx (споркруизеры) и Silvercraft (рыболовные и прогулочные однокорпусные круизеры и катамараны). Как сказал Мохаммед Аль Шаали, председатель правления Gulf Craft, в этом году верфь своими новыми моделями демонстрирует развитие компании, которая за последние четыре десятилетия превратилась из пионера регионального судостроения в мировой бренд с присутствием на всех основных яхтенных рынках планеты.

На выставке красовались и пользовались вниманием посетителей (а их было немало) в первую очередь мировые премьеры. Первая и самая крупная – трехпалубная Majesty 120 (водоизмещение 200 т), яхта с интересной архитектурой, интерьерами от Cristiano Gatto Design Studio и мощной силовой установкой. Две другие – яхта-эксплорер Nomad 70 SUV (подробнее о ней – в этом выпуске) и 12-метровый катамаран Silvercat 40CC с квадратной мощных подвесников.

В Дубае рано темнеет, и когда на акваторию порта опускалась «ночь» (выставка еще продолжала работу), на яхтах включали все огни, в том числе подводные, и возникало ощущение, что этим огням могли позавидовать даже звезды. Небесные светила далеко, а яхты... вот они, рядом.





BASKRIN

Jewellery Company



**Серьги из белого золота
с бриллиантами
и танзанитами**

Белое золото
444 бриллианта, 2.85 карата
6 танзанитов «груша», 5 карат
2 танзанита «овал», 3.35 карата

www.baskrin.ru

АРХИТЕКТУРА ДЛЯ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ

В марте на турецкой верфи Bilgin Yachts прошел технический спуск на воду новой яхты Bilgin 163 (длина 50 м, валовая вместимость 499 рег. т). Наружным дизайном судна со стальным корпусом и надстройкой из легкого сплава и технической стороной проекта занималось бюро Unique Yacht Design (Турция), дизайн интерьера разрабатывали специалисты Hot Lab (Италия).

На борту Bilgin 163 салон и шесть кают – просторные, современные и стильные помещения. По словам Энрико Лумини (Hot Lab), в Bilgin 163 реализована философия «Архитектура для путешественников». Пластичский минимализм, сдержанный, но богатый деталями, хорошо сочетается с большими окнами. В отделке использо-

ваны дерево под глянцевым лаком, натуральная кожа, в основной цветовой гамме присутствуют природные оттенки.

Ожидается, что с двумя двигателями Caterpillar C32 по 1450 л.с. Bilgin 163 сможет развить максимальную скорость около 17 узлов, а на крейсерских 12 узлах при запаса топлива 55 000 л дальность плавания составит 5000 миль.

О новой яхте генеральный директор Bilgin Yachts Исмаил Шенгюн сказал так: «Bilgin 163 – один из наших самых амбициозных проектов и прекрасный пример того, что мы можем предложить нашим клиентам». В настоящее время на судне ведутся работы по финальному оборудованию, а заказчик получит ее в течение 2023 года.

SUNREEF 70. Жизнь под парусом

Польский производитель роскошных катamarанов Sunreef Yachts совсем недавно сообщил о выпуске новой модели семейной парусно-моторной двухкорпусной яхты Sunreef 70 YOLO (длина 22,7 м).

В салоне на главной палубе, оформленном в пляжном стиле, с яркой отделкой из натуральных материалов, есть обеденная зона и большой великолепно оборудованный камбуз с барной стойкой. На борту пять кают, каждая – со своей туалетной комнатой. Большая мастер-каюта обустроена в корпусе левого борта. Предусмотрены и помещения для экипажа (в носу и корме).

Кокпит в корме располагает просторной обеденной зоной и опускаемой транцевой платформой, где поместится водометный тендер Williams 445. На фордеке – зона отдыха с большими диванами и практичное хранилище снаряжения для дайвинга. На флайбридже катamarана есть диван и шезлонги, а также бар с грилем. Хардтоп может быть оборудован солнечными панелями.

Площадь парусности 280 кв. м (грот, генуя), двигатели – два дизельных John Deere 4045 (180–225 л.с.), максимальная скорость 11,5 узла, категория RCD «А».

Название модели – YOLO – надо полагать, аббревиатура от You Only Live Once. То есть верфь как бы намекает, что жизнь дается человеку один раз, и лучше прожить ее под парусом.



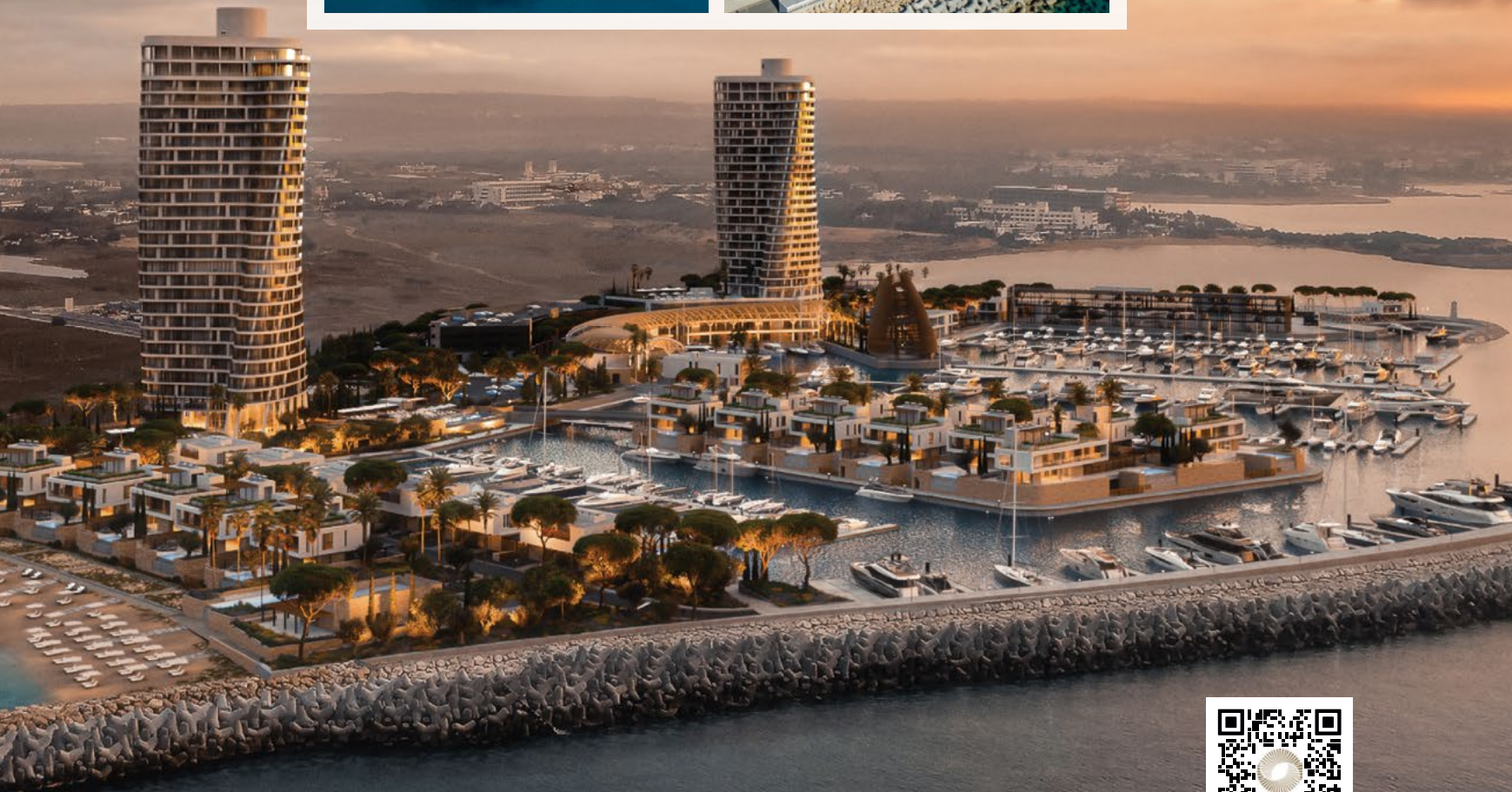


AYIA NAPA
MARINA

by **ОГА**

МАРИНА МИРОВОГО КЛАССА

Подняв качество сервиса и инфраструктуры на новый уровень,
Айя-Напа Марина является сегодня новым главным
направлением для яхтинга в Средиземноморье.



EUROPEAN
PROPERTY
AWARDS
DEVELOPMENT



ROLLS-ROYCE
MOTOR CARS
AUTHORISED DEALER
P&A WOOD



BEST MIXED USE
DEVELOPMENT CYPRUS

Ayia Napa Marina
by M.M. Makronisos
Marina Limited

2021-2022





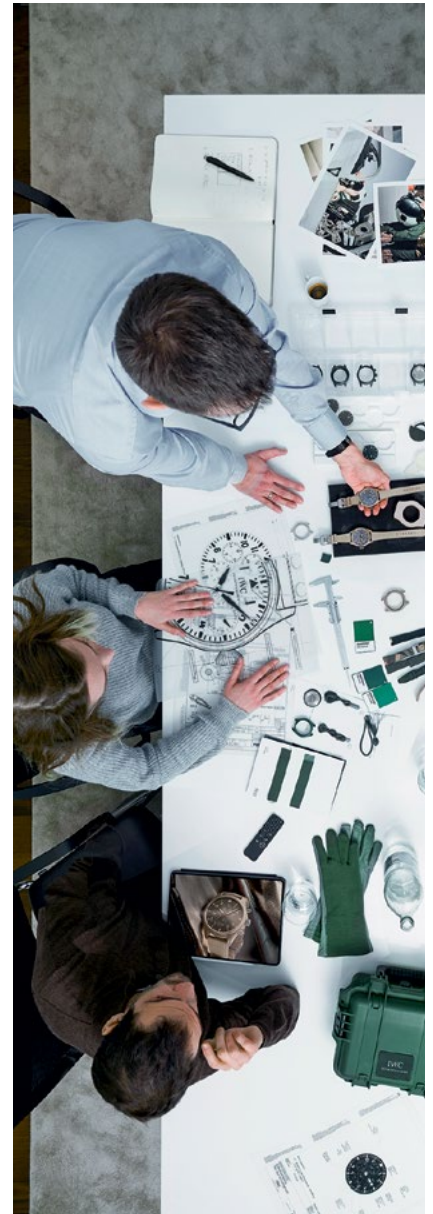
ПРОЛЕТАЯ НАД ТАХО...

В конце марта швейцарская часовая мануфактура IWC презентовала в салоне Watches & Wonders Geneva свои новинки, среди которых культовые хронографы Top Gun.

В 2019 году IWC выпустила первую модель Pilot's Watch Chronograph Top Gun Edition Mojave Desert из керамики песочного цвета. Сегодня коллекция пополнилась двумя моделями: Top Gun Edition Lake Tahoe в корпусе 44,5 мм с белым и черным керамическими циферблатами, а также Top Gun Edition Woodland в темно-зеленом корпусе, с циферблатом, заводной головкой и задней крышкой из материала Ceratanium® матового черного цвета.

Директор по дизайну компании IWC Schaffhausen Кристиан Кнооп говорит, что на создание Lake Tahoe его команду вдохновили белая парадная униформа пилотов школы ВМС США Top Gun, а также величественные зимние пейзажи, которые они созерцают с высоты, пролетая над горным озером Тахо на границе Калифорнии и Невады. Специально разработанный зеленый цвет модели Woodland навеян цветом полетных костюмов морских авиаторов.

Часы оснащены мануфактурным калибром 69380 – прочным и надежным хронографом с колонным колесом. Модели водонепроницаемы до давления 6 бар, оснащаются каучуковыми ремешками в цвет корпусов и украшены гравировкой в виде знаменитого логотипа Top Gun на задней крышке. В год планируется выпустить не более 1000 экземпляров каждой модели.



IT'S YOUR WORLD



РАЗМЕР: от 20 м до 40 м

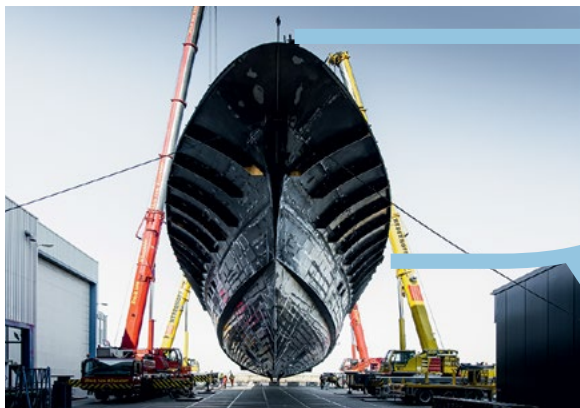
VAN DER VALK EXPLORER 28M RPH
Д28,50М / Ш7,20М / СКОРОСТЬ: 20 УЗЛОВ

VAN DER VALK верфь
+31 6 51 703 199 (русскоговорящий сотрудник)
www.vandervalkshipyard.com



ROYAL HUISMAN

СЛОЖНОСТИ НИПОЧЕМ



Big Fisher (Project 406). Эта 52-метровая моторная яхта, постройка которой сейчас идет на верфи, должна стать самой большой, прекрасно оборудованной и впечатляющей яхтой типа sportfish. Ее внешний облик (разработчик проекта, архитектуры и дизайна интерьера – Vripack Yacht Design Studio) характеризуют высокая надстройка, длинный фордек с большим развалом бортов в носу, высокий фальшборт и специально приспособленный для ловли рыбы аутригерами и спиннингами кокпит. Кокпит свободный, что упрощает работу со снастями и добычей, сиденья ярусом выше обеспечат превосходный обзор за действием, которое разворачивается внизу. Материал корпуса и надстройки – Alustar®.

Помимо спортивной морской рыбалки, эта яхта будет отлично приспособлена для комфортного пребывания пассажиров на борту. Для этого предусмотрены все необходимые помещения, включая скайлаунж, который днем предлагает необыкновенный «театр рыболовных трофеев», а вечером – расслабляющую атмосферу и потрясающие виды пентхауса бутик-отеля.

Project 406 с его шестью палубами является уникальным во многих отношениях. Royal Huisman называют единственной верфью в мире, способной построить столь сложный проект. Тем более что основанная еще в XIX веке, она начинала с рабочих и рыбацких лодок.

Aquarius II (Project 408). Заказчик этой парусной яхты, которую должны начать строить на верфи в Нидерландах летом, уже владеет яхтой *Aquarius* (56 м, 2018) и считает ее почти идеальной. Просто теперь он захотел более крупную и быстроходную лодку. Для него важно сохранить классический профиль и семейный комфорт, которые дают гармоничная планировка и классический интерьер. Все это будет улучшено на более крупном кече *Aquarius II* (65 м).

Яхта с корпусом и надстройкой из легкого сплава (Alustar®) должна иметь высокие мореходные качества для кругосветного плавания, а также скорость для победы в St. Barths Bucket Regatta. Предыдущая *Aquarius* заняла 1-е место в своем классе в 2019 и в 2022 году, и владелец хочет, чтобы так было всегда. *Aquarius II* получит ультрасовременный карбоновый рангоут и интегрированное управление парусами от Rondal, новые паруса с особой конструкцией передней шкаторины и выдвижной киль, чтобы в гонке ходить круче к ветру. Также в *Aquarius II* будут внедрены передовые гибридные технологии Royal Huisman для выработки электроэнергии и управления ею.

Внешний дизайн и инженерную часть проекта разработали в Dykstra Naval Architects, интерьер – Mark Whiteley Design. Завершение строительства запланировано на 2024 год.

Застройщик ООО СЗ Активдевелопмент. Проектная декларация на сайте наш.дом.рф.



ИНТОНАЦИЯ
ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС БИЗНЕС-КЛАССА





ТУРИЗМУ В ЧЕРНОГОРИИ БЫТЬ!

С окончанием зимнего туристического сезона в Черногории началась новая фаза строительства пятизвездочного курорта Montis Mountain Resort by Splendid в горнолыжном регионе Колашин (73 км от Подгорицы), на левом берегу реки Тара, на высоте 960 м над уровнем моря. (В данный момент заканчивается строительство скоростного шоссе, связывающего северный регион со столицей.) На очереди уже третий корпус, где можно приобрести в собственность номера стоимостью от 250 тыс. евро. Продолжается возведение первых двух корпусов, где все апартаменты уже выкуплены.

Будущий курорт привлекает инвесторов прежде всего своей всесезонностью: здесь можно будет отдыхать как летом, наслаждаясь прохладой гор и лесов, так и зимой на горнолыжных склонах, длина трасс на которых превышает 40 км. Кроме того, от них не потребуется никаких расходов

на содержание собственности как сейчас, так и после сдачи объекта в 2024 году, а возможность проживать бесплатно неделю в году в знаменитом отеле Splendid на юге Черногории, пока курорт строится, переоценить трудно.

Мы уже писали, что Черногория к 2025 году готовится вступить в Евросоюз, и до конца 2022 года действует программа инвестиционного гражданства. Безвозмездный благотворительный взнос в два государственных фонда составляет 200 тыс. евро. Это единственная сейчас работающая программа гражданства в Европе, Montis Mountain Resort by Splendid авторизован для участия в ней.

Государство тратит большие деньги на создание современной инфраструктуры, и министр экономического развития страны Яков Милатович считает, что в 2022 году туризм в регионе полностью восстановится.

EXPLORER series

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

NUMARINE



НОВЫЙ СТАНДАРТ В КЛАССЕ
ЭКСПЕДИЦИОННЫХ ЯХТ



NORD STAR YACHTING / ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР NUMARINE

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



TORINO21 — аромат победы

Нишевый бренд Xerjoff принадлежит Серджио Момо, одному из самых ярких парфюмеров и дизайнеров Италии. Молодой парфюмерный дом со штаб-квартирой в Турине создает уникальные ароматы из натуральных компонентов, вдохновленные путешествиями, традициями, увлечениями людей.

В 2021 году на родине бренда состоялся итоговый теннисный турнир Nitto ATP Finals и будет проводиться там ежегодно до 2025 года. Дом Xerjoff в сотрудничестве с Ассоциацией профессиональных теннисистов и администрацией Турина выпустил в честь престижного соревнования новый аромат TORINO21. Он вобрал в себя символические для этого итальянского города ноты мяты, базилика, розмарина, лаванды, жасмина и цитрусовых, произрастающих в горных долинах и по берегам быстрых рек. Сочный, наполняющей энергией аромат — награда лучшему из лучших, истинному победителю, от официального спонсора турнира — компании Xerjoff.

HILLS. Всё на высоте

Знакомый москвичам и гостям столицы Hills на Крылатских Холмах — место с почти 20-летней историей. Сегодня по-настоящему новую жизнь в заведение вдохнула ресторатор Людмила Яблочкина. От прежнего Hills не осталось почти ничего, кроме названия: преобразился даже фасад здания, где находится этот знаменитый семейный ресторан.

Шеф-повар предлагает привычные многим блюда, переосмысленные на средиземноморский лад: пиццу, пасту и т. д. Мясоедов однозначно порадует раздел меню «Гриль», включающий 12 вариантов стейков, рыбы и морепродуктов.

Hills обеспечивает посадку 170 гостей в основном зале и до 200 человек на великолепной террасе с баром, камином, раздвижной крышей, открытым грилем, дровяной печью и столами в тени крон двадцатилетних лиственниц. В теплое время года здесь проходят концерты звезд эстрады, джазовые вечера. Благодаря наличию современного аудио- и видеоборудования, караоке-залу, концептуальному интерьеру от бюро Krivtsova & Redina ресторан прекрасно подходит для проведения мероприятий любого уровня: от романтического сви-



дания или бизнес-бранча до торжества в честь важного события.

Пока родители отдыхают и общаются, маленьких посетителей развлекут веселые аниматоры, устроив им конкурсы с раздачей подарков.



FINNISH DESIGN HOUSES

- 100-летний финский опыт
- Передовое финское производство
- Европейские архитекторы с мировым опытом
- Энергоэффективное эко-строительство
- Стандарты высокого скандинавского качества
- Технадзор финскими инженерами
- 100% экологичность

lumipolar.ru



8 800 350 5239

Мишленовский РЕСТОРАН — ДОМА

Если вы любите готовить и постоянно совершенствуетесь в этом искусстве, у нас для вас новость — и она хорошая! Шеф-повара шести самых известных мишленовских ресторанов Москвы разработали 48 уникальных рецептов специально для обладателей мощного устройства от компании BORK — смартшефа U810. Он сделан в Корее, на родине многофункциональных приборов, поэтому заменяет сразу восемь устройств на вашей кухне: блендер, миксер, овощерезку, пароварку, су-вид, медленноварку, электрическую сковороду и весы.

Мишленовские рецепты — от необычных закусок до нежных и воздушных десертов — собраны в новом стильном мобильном приложении BORK. В нем также доступны список ингредиентов, подробная инструкция и расчет калорийности блюд. Подключайтесь к U810 через Bluetooth, запускайте приготовление в один клик и наслаждайтесь процессом! Кроме того, на YouTube-канале BORK есть подборка видеорецептов, в которых шеф-повара лично расскажут и покажут, как создавать кулинарные шедевры на вашем смартшефе.

Кстати, умная и мощная модель U810 создана с применением инновационных технологий. К примеру, индукционный элемент обеспечивает быстрый нагрев от +37 до +120 °С, а встроенный сенсор контролирует температуру с точностью до градуса. Смартшеф легко собирать и разбирать, а в комплектацию входят аксессуары, которые помогут приготовить изысканные блюда, даже если вы не обладаете профессиональными кулинарными навыками.



ИНГОССТРАХ

Просто быть уверенным

Страхование катеров и яхт

Каско судна и страхование
ответственности перед третьими
лицами

Покрытие рисков при
транспортировке яхты,
подъеме и спуске на воду

Рекомендации
по предотвращению
убытков



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

СПАО «Ингосстрах». Лицензии ЦБ РФ СИ № 0928,
СЛ № 0928, ОС № 0928-03, ОС № 0928-04,
ОС № 0928-05, ПС № 0928 от 23.09.2015,
ОС № 0928-02 от 25.12.2019. Реклама.

ingos.ru
yachts@ingos.ru
8 495 641 41 24



Дзен у подножья Кавказских гор

До городка Габала, что в 225 км от столицы Азербайджана, можно добраться на автомобиле, самолете или вертолете. Там, на берегу озера Нохур, в окружении гор и соснового леса, вот уже шесть лет работает уникальный оздоровительный центр Chenot Palace Health Wellness Hotel. Он славится своими эффективными спа- и велнес-программами, основанными на методе Анри Шено, сочетающем принципы традиционной китайской медицины и новейшие научные разработки. В команду центра входят специалисты в области терапии, кардиологии, спортивной и энергетической медицины, акупунктуры, эстетической медицины, питания, остеопатии, физической терапии и фитнеса.

В концепцию дизайна отеля, разработанного Мишелем Жуанне, заложена идея использования природных материалов и оттенков, панорамных окон, способных создать у гостей ощущение единения с окружающей природой. Простая, но элегантная мебель; стены, отделанные благородной древесиной; мрамор, интерьерные акценты из кожи и меди; изящные люстры, эксклюзивная коллекция художественных произведений, в том числе полотна азербайджанских художников, — умиротворяющая атмосфера располагает к отдыху и полному восстановлению.

В Chenot Palace Health Wellness Hotel 72 комфортабельных номера и три виллы. Жемчужина отеля — элегантный двухуровневый Presidential Suite, расположенный на двух верхних этажах, соединенных лифтом. На нижнем уровне — огромная гостиная с белым роялем, камином и библиотекой, на верхнем — ванная и просторная зона отдыха с джакузи,

турецкой баней, сауной и тренажерным залом. Из всех помещений открывается прекрасный вид на озеро и горные склоны.

На территории отеля есть огромный парк с беговыми дорожками, теннисным кортом, крытым и открытым бассейнами и площадкой для принятия солнечных ванн.

В окрестностях Габале находится Габалэнд — крупнейший в Азербайджане парк развлечений. Кроме того, неподалеку работает всепогодный горнолыжный курорт Туфан.

Возраст Габалы составляет около двух тысяч лет. В течение шести столетий город являлся столицей Кавказской Албании, поэтому здесь найдется масса интересного и для любителей истории.





RASCHINI.COM



PERKINIA



#NEVERBORING

Молодой амбициозный часовой бренд из Италии Mazzucato в качестве девиза использует хештег #NeverBoring — «Никогда не будь скучным». И следует ему, неизменно вызывая wow-эффект у тех, кто знакомится с его изделиями.

Марку Mazzucato создал Симоне Маццукато, выросший в Милане, в семье владельцев мануфактуры по производству изделий из серебра. Ему с детства прививали вкус, любовь к творчеству и уважение к ручному труду. Однажды связав свою жизнь с часовым искусством, Симоне не признает никаких границ, виртуозно выстраивая связи между странами, культурами и поколениями.

Один из его шедевров — уникальные часы-трансформер RIM. В их названии отражена суть: RIM расшифровывается как «реверсивная система движения». Поворот корпуса — и часы превращаются в элегантный спортивный хронограф. Система реверса и специальные рычаги позволяют корпусу легко вращаться, а особая застежка Mazzucato RIM с захватом надежно фиксирует часы в том или ином

положении. Вот так, в одних часах — два корпуса и два разных механизма! Благодаря столь нестандартной концепции, яркому авангардному дизайну и высокому качеству исполнения часы успешно продаются и завоевывают награду за наградой на престижных международных конкурсах.

На создание одной из моделей линейки — RIM Sport — дизайнеров вдохновили гоночные автомобили. Циферблат часов обрамляет реалистичная имитация автомобильной крыши. Они оснащены автоматическим механизмом Miyota 9015 и кварцевым механизмом Miyota J5 00. Запас хода составляет 42 часа, часы также можно заводить вручную. Функция stop-second позволяет остановить часовой механизм для корректировки времени с точностью до секунды.

Часы снабжены каучуковым ремешком. Все модели поставляются в стильных боксах с замками, напоминающими фирменную застежку Mazzucato.

В России бренд эксклюзивно представлен в ювелирно-часовой сети салонов и интернет-магазине AllTime.



FALCON
TENDERS

Летайте на тендерах Falcon!

Отмеченный наградами бренд Falcon Tenders – новая вершина в строительстве быстроходных тендеров для суперяхт. Мы производим тендеры-лимузины и катера с открытым постом управления по заказу для взыскательных владельцев яхт.

Работая с владельцами и капитанами яхт, дизайнерами и верфями, наша команда приветствует все возможности для воплощения любого тендерного проекта.

- Устойчивая и легкая композитная конструкция
- Бесшумные и экологически чистые гибридные решения
- Участие международных стилистов
- Заказные тендеры длиной 5,5 – 15,5 м



**СОЗДАНО С ЭНТУЗИАЗМОМ.
ДОВЕДЕНО ДО СОВЕРШЕНСТВА.**

10.6M

Hybrid Limousine Tender

For more information contact:
E: sales@falcon-tenders.com
T: +44 (0) 1489 599 999

PROUD MEMBER OF
BRITISH MARINE
SUPERYACHT UK





АРХИВАЖНО — ИМЕТЬ СВОЙ ДОМ

Работать можно в мегаполисах, а вот жить лучше за городом. Согласитесь, приятно просыпаться под пение птиц и сквозь распахнутое окно ощущать аромат сосновой хвои, а вечером возвращаться туда, где царит гармония и спокойствие. Собственный дом на лоне природы — мечта многих городских жителей.

Деревянные дома из клееного бруса, такие, как строит сегодня компания ARXIWOOD, остаются частью природы, в них особый микроклимат и легко дышится. Кроме того, такие дома не нуждаются в декоративной отделке — естественная текстура клееного бруса придает индивидуальность каждому строению. Тем более что идея и набор функций остаются за заказчиком, а архитекторы и дизайнеры готовы воплотить их в будущем доме, вне зависимости от сложности проекта и строго в оговоренный срок. Если понадобится, профессиональная команда ARXIWOOD обеспечит также последующее обслуживание.

У компании много готовых решений в различных линейках домов, которые достаточно адаптировать под требования конкретной семьи. К примеру, в линейке Alpina бестселлером в последнее время является проект уютного дома общей площадью 170 кв. м, предусматривающий четыре вида планировок.

ARXIWOOD также занимается строительством бань, спален и целых коттеджных поселков.



Togas

Искусство быть искусным



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



1150155



*Предложение действует до 30.06.2022 г. Скидка не распространяется на товары с действующими скидками и заказные позиции, не суммируется с другими акциями и предложениями. Не распространяется на покупку подарочных сертификатов. Не является публичной офертой.

**15% на весь
ассортимент***

текстиля для дома
и продуктов для сна



SAII LAGOON для детей и взрослых

В этом сезоне, с 1 июля по 15 сентября, в отеле SAii Lagoon (коллекция Hilton) на территории мальдивского курорта Crossroads будет работать детский лагерь SAii Kids Summer Holiday Fun Workshop. Маленьких путешественников ждут три направления развития: искусство (уроки живописи, мастер-классы по английскому языку, танцевальные занятия); рукоделие (кулинарный мастер-класс, приготовление необычных коктейлей, мастер-класс по скручиванию фигурок из надувных шаров); спорт (уроки плавания и snorkлинга, катание на велосипедах, занятия кроссфитом).

На кулинарных мастер-классах дети научатся готовить пиццу, пасту, печенье, а на курсах по садоводству – выращивать растения в горшках, обращаться с садовым инвентарем, обустраивать террариум и многое другое. Для самых любознательных открыт Marina Discovery Centre, где можно познакомиться с обитателями морских глубин и мальдивской природой, узнать, какие бывают кораллы, и научиться различать виды местных рыб.

Курортный комплекс Crossroads находится на атолле Южный Мале, в 15 минутах езды на катере от аэропорта Мале. Комплекс занимает три острова, соединенных пешеходными мостами, и включает в себя несколько отелей, единственную на Мальдивах марину для частных яхт и впечатляющих размеров развлекательную зону, спроектированную архитектором Биллом Бенсли, королем экзотических отелей.

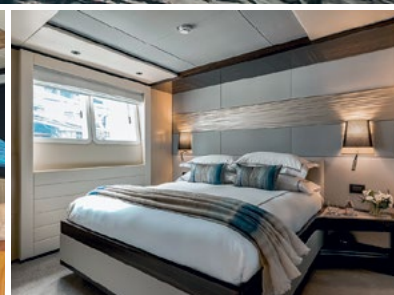
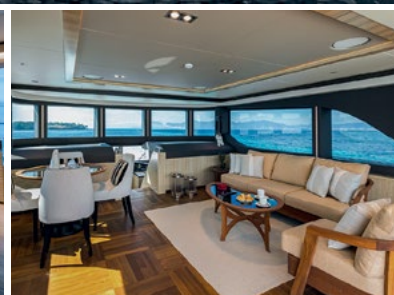
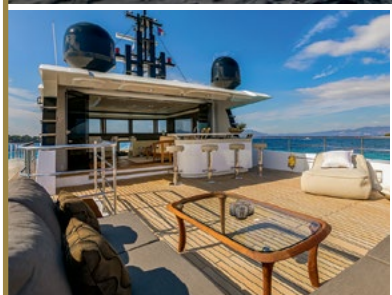
Программа детского лагеря доступна при бронировании от трех ночей в отеле SAii Lagoon. Абсолютно для всех членов семьи здесь найдутся занятия по душе, море активностей, познавательных мероприятий и гастрономических удовольствий. Кстати, о последних: мировая сеть кафе Hard Rock, которое представлено и в Crossroads на Мальдивах, недавно включила в меню бургер, разработанный совместно с легендой футбола Лионелем Месси. Ароматнейший Messi Burger с сыром проволоне, нарезанной говядиной пепперони, карамелизированным красным луком и фирменным острым дымным соусом Hard Rock подается на поджаренной булочке бриошь с тертым салатом ромэн и спелыми помидорами.





MAJESTY YACHTS

НОВЫЕ СТАНДАРТЫ РОСКОШИ



Majesty 100

Эксклюзивный дистрибьютор верфи Gulf Craft в России и Украине — Jonacor Marine

www.jonacor-marine.ru | +7 812 702 47 70 | +7 921 918 02 52 | Санкт-Петербург | Песочная набережная, 18





ОТДЫХ В СТИЛЕ Lotte

Крупнейшая южнокорейская гостиничная сеть Lotte Hotels & Resorts в настоящее время владеет 33 отелями в городах и регионах Южной Кореи, а также в США, Вьетнаме, Японии и Узбекистане. Глобальная стратегия развития компании предполагает вхождение в десятку самых значимых корпораций Азии и дальнейшую экспансию на рынках России и Европы. В нашей стране сегодня работают четыре отеля сети, и **флагманом** по праву считается роскошный пятизвездочный Lotte Hotel Moscow на Новинском бульваре столицы.

Десятиэтажный отель с трехуровневой подземной парковкой предлагает гостям проживание в 300 просторных номерах и люксах. К услугам постояльцев два великолепных ресторана с разнообразным меню, всемирно известный спа-комплекс Mandara Spa, ультрасовременный фитнес-центр и большой плавательный бассейн, а также инновационный Клубный этаж.

В Lotte Hotel Moscow можно провести романтические выходные, остановиться ненадолго, путешествуя по России, отметить важное событие или просто расслабиться в спа. В любом случае сожалений о потраченном времени вы не испытаете.



ВСЕ МОРСКИЕ ПУТИ ВЕДУТ
К ГАВАНИ
WEST ISTANBUL MARINA



West Istanbul Marina
Yakuplu Marmara Mh.
Ulusum Cad. No:28 Beylikduzu
ISTANBUL / TURKEY | N40 57'46" E28 39'49"
Tel: +90212 8502200
marina@westistanbulmarina.com
www.westistanbulmarina.com
f westistanbul
@westistanbul_marina



ОДЕЖДА с характером

Весенне-летние коллекции марки Aeronautica Militare, представленные в магазинах Foxland, созданы для современных, свободных и уверенных в себе людей. У них особый характер и определенный, продуманный до мельчайших деталей стиль.

Женская коллекция разделена на три темы: Urban Style, Aeronautica Lovers и Summer Style. Предметы одежды из них прекрасно комбинируются, помогая собирать оригинальные образы. Основные акценты – отсутствие жесткого деления на уличную и домашнюю одежду. Мягкие и универсальные толстовки, брюки и леггинсы становятся незаменимыми в любом гардеробе, отличаются изысканной графикой и легкими материалами.

Summer Style – линия с бирюзовыми оттенками и уникальными камуфляжными принтами. Здесь представлены классические модели в новой интерпретации из атласа и легкого джерси, которые делают ее самой женственной в летней коллекции.

Практичному мужчине, который не привык останавливаться в достижении целей и готов к любым вызовам, дизайнеры бренда предлагают четыре линейки: Heritage, Urban, Pilot и Active.

Повседневный спортивный стиль Urban стал особенно популярным в последние годы, объединяя понятия стиля и комфорта.

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

ЛЕТНИЙ бриз

Лондонская независимая лаборатория Ormonde Jayne увлеченного парфюмера Линды Пинкилгтон вслед за нашумевшим Montabaco представила новый аромат из коллекции «Четыре стороны света» – Montabaco Verano. По словам самой Линды, он еще более летний, в нем еще больше любви и легкости, чем в Montabaco, вобравшем в себя все запахи Латинской Америки с ее нотами тропической древесины и листьев табака.

Композицию Verano (в переводе с испанского – лето) наполняют летней энергией кашемировое дерево и сок грейпфрута, а усиливают бергамот, кардамон, мускатный шалфей, можжевельник, магнолия, роза и фиалка.

За стойкость и неповторимый шлейф здесь отвечают молекула ISO E SUPER, а также сандаловое дерево, табачный лист, мох, бобы тонка и амбра.

Духи разливаются в 50-миллилитровые флаконы и вручную упаковываются на студии Линды Пинкилгтон.



ПРИТЯГИВАЮЩИЙ ВНИМАНИЕ

SEALINE F430



РЕКЛАМА

OUTBOARD V-SERIES

SPORT SERIES

CRUISER SERIES

FLYBRIDGE SERIES



НАСЛАЖДАТЬСЯ
СВЕТОМ

ПОЧУВСТВОВАТЬ
ПРОСТРАНСТВО

СОЧЕТАТЬ ФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬ И
ДИЗАЙН

ИСПЫТАТЬ НЕМЕЦКОЕ КАЧЕСТВО



Представительство HanseYachts AG в России

Санкт-Петербург, Петровский пр., д. 14, к. 2

+7 812 325 55 32 | info@hanseyachtsrussia.ru | hanseyachtsrussia.ru

www.sealine.com



Эдем В ВАШЕЙ СПАЛЬНЕ

Дом текстиля Togas встретил долгожданную весну новой коллекцией «Альфабия». Роскошные восточные сады с райскими птицами и пышной растительностью во все времена завораживали людей своей красотой и ароматами цветов. Вспомните висячие сады Семирамиды с каскадами деревьев и кустарников и струящимися водопадами! Подобный сад вдохновил дизайнеров Togas на создание весенне-летней коллекции. И если вопрос существования садов Семирамиды — одного из чудес античного мира — по-прежнему остается дискуссионным, то Альфабия — райский тропический уголок в западной части Майорки, у склонов горной цепи Трамунтана, точно существует. Тенистые аллеи с апельсиновыми и лимонными деревьями, пышные заросли средиземноморских пиний и пальм, фонтаны и пруды, дарящие живительную прохладу, сказочное пение птиц — вот он, настоящий

Эдем. Хотели бы там оказаться? Создать атмосферу тропического сада в своей спальне теперь просто. Основные цвета коллекции — оттенок сочной изумрудной зелени, дымчато-серый и насыщенный фиолетовый. В основе «Альфабии» — постельное белье из шелковистой ткани Sensotex®, эвкалиптовых волокон, для дополнительной мягкости пропитанных раствором Kefalis из экстракта водорослей Ионического моря. Такая обработка делает материал более прочным и мягким, он меньше сминается. Sensotex® прекрасно подходит людям с чувствительной кожей: кажется, будто тебя касаются нежные перышки птиц.

В коллекцию также входят покрывало-комфортер и комплект домашней одежды из Sensotex®. Приятным дополнением станут декоративные подушки, полотенца и столовый текстиль, оформленные в той же яркой тропической стилистике.

**BLACK
STAR
FITNESS**



РЕКЛАМА

Я ХОЧУ
BLACK STAR FITNESS

BLACKSTAR.FIT

ПОЛЕТ ПО ФАКТИЧЕСКИМ УСЛОВИЯМ

**Максим Горбачев, генеральный директор
авиакомпания «СкайЛайт»**



Шквал санкций, резкая изоляция российского бизнеса на международной арене, неясные перспективы российских бизнес-элит — это драйверы, способные в ближайшем будущем обездвигнуть бизнес-авиацию в России. Тем не менее самолеты продолжают летать, а список доступных для полета стран исчисляется десятками. Открыты практически все страны ближнего зарубежья, например Грузия, Армения, Казахстан, Азербайджан, Киргизстан. Кроме того, можно арендовать частный самолет на Мальдивы, в Арабские Эмираты, Израиль, Турцию. Все эти страны принимают туристов с российскими паспортами. С 9 апреля российские COVID-ограничения сняты еще с 52 стран, правда, пока не все государства из этого списка сняли свои ограничения в ответ. Поэтому перед арендой частного самолета необходимо проконсультироваться с брокером о необходимых документах: где-то потребуются сдавать ПЦР-тест, где-то спросят паспорт о вакцинации.

Что касается наиболее популярных направлений, то в марте по числу фрахтов бизнес-джетов из России лидировали Турция, Арабские Эмираты и Мальдивы. В апреле ажиотажный спрос пошел на спад, но расставновка лидеров при этом по существу не изменилась.

Теперь о двух неприятных новостях. Первая — это полеты в Европу. Наши клиенты уже интересуются бронированием на летние месяцы, но пока приходится почти всем отвечать отказом. По состоянию на апрель 2022 года практически невозможно прибыть в Европу из России на бизнес-джете. Среди причин ухода европейских операторов с российского рынка — отсутствие прямого воздушного сообщения и, главное, жесточайшие проверки граждан России, планирующих пересечь границы с европейскими государствами на частных самолетах. Второе гражданство европейской страны и документы о собст-

венности на недвижимость теперь уже не гарантируют «зеленый свет» на въезд. Сейчас наши брокеры прорабатывают буквально каждый такой рейс в индивидуальном порядке, но для летнего отдыха мы все же рекомендуем клиентам иные направления.

Другая новость тесно связана с первой. Из-за оттока флота европейских операторов из России и небольшого количества предложений от отечественных операторов цены на перелеты закономерно поползли вверх. Кроме того, на южных направлениях значительно увеличилось время полета. Причина в том, что все самолеты вынужденно облетают закрытую для полетов зону Краснодарского края. Например, теперь рейс из Москвы в Турцию вместо привычных трех часов занимает пять. А это — увеличенные расходы на топливо, работу экипажа, дополнительные аэронавигационные сборы...

Я вряд ли ошибусь, если предположу, что стоимость рейсов в ближайшей перспективе не снизится. На место европейских операторов, возможно, придут игроки с Ближнего Востока и Китая, но ценообразование там всегда несколько отличалось от Европы в большую сторону.

Что касается полетов внутри Евразийского экономического союза, то они по-прежнему доступны без каких-либо ограничений. В России работает несколько операторов, чей парк бизнес-джетов и вертолетов всегда был в российском авиационном реестре. Среди них и наша авиакомпания. Кстати, возвращаясь к теме летнего сезона: «СкайЛайт» разработала ряд вертолетных экскурсий в самых живописных местах России, таких как Алтай, Дагестан и Кабардино-Балкария. Поскольку задействованные для них новые вертолеты Airbus стоят под флагом нашей авиакомпании, полеты доступны по докризисным рыночным ценам. Так что на земле сидеть не будем! **MBY**

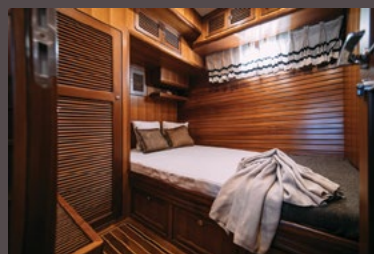


ВОПЛОЩЕНИЕ ВАШЕЙ МЕЧТЫ

SELENE 49
OCEAN TRAWLER



SELENE®
OCEAN TRAWLER



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

БАЛКАНСКИЕ ДЕЛИКАТЕСЫ

**Марко Живкович, шеф-повар ресторана Murano
в бутик-отеле Regent Porto Montenegro**



На Балканах существуют давние богатые традиции приготовления мяса, и вряд ли кто-то, побывав в Черногории или соседних странах, не пробовал замечательную плескавицу и чевапчици. Но это в первую очередь уличная, повсеместно распространенная еда, которая не очень подходит для ресторана пятизвездочного отеля. К счастью, отличных рецептов множество, и нужно лишь правильно подойти к их выбору и трактовке. Например, в летнее меню я включил рульку ягненка, приготовленную таким образом, чтобы съеденное в жаркий день мясо не вызвало ощущения тяжести. Для этого его сначала маринуют с различными средиземноморскими травами, а потом запекают на протяжении 36 часов. При этом оно не теряет сок, становится удивительно нежным и великолепно сочетается с гарнирами из картофеля. Другой мясной деликатес — телячьи щечки — запекается не так долго, как рулька, но все равно на это уходит двое суток. Я стараюсь без необходимости не усложнять подобные рецепты и для создания хрустящей корочки использую лишь панировку из грецкого ореха и крошек хлеба бриошь.

Что касается красного вина балканских производителей, то это, конечно, в первую очередь «Вранац» из одноименного аутентичного винограда, близкого к зинфанделю. Если раньше в Черногории из вранаца изготавливали только довольно простые и дешевые вина, то в последнее время появились более интересные купажи вроде Plantaže Vladika и отмеченные наградами европейских конкурсов Plantaže Premijer. Тиват является своего рода окном в мир черногорских вин, и у нас можно продегустировать премиальные напитки из многочисленных «камерных» виноделен, не попадающие на полки супермаркетов.

Порой ко мне обращаются шеф-повара приходящих в Porto Montenegro яхт с просьбой приготовить что-то из нашего меню или по их рецептам, когда, например, на борту планируется официальный банкет или вечеринка с большим количеством гостей. Особенно это касается сладкого, а именно изготовленных на заказ тортов с оформлением в честь какого-то события.

Сейчас растет популярность низкокалорийных выпечных десертов, например, на основе сахарозаменителя из медовой травы или стевии и экологически чистого какао. К этому сезону мы предложим целый ряд таких сладостей и посмотрим, получится ли у них «подвинуть» наш традиционный медовик или тарт с премиальным французским шоколадом Valrhona.

И еще два слова о сладком. Для одного кулинарного конкурса я сочинил посвященный Тивату десерт с печеньем из сосновых орешков, покрытым белым шоколадом и прослоенным вареньем из кумквата. Кумкват в нем символизирует солнце Которского залива, а орехи — окруженный соснами популярный городской променад. Так что заглядывайте на чай, тем более что у нас его заваривают в чайничках именно так, как это любят делать в России!

В Черногории пока нет мишленовских ресторанов, и какое-то время назад мы даже собрали лучших шефов страны, чтобы вместе попытаться понять, что вообще собой представляет высокая кухня по-балкански. В последние годы она быстро развивается: в Словении и Хорватии уже довольно много «звездных» заведений. Получить мишленовскую звезду не так сложно, как поддерживать этот престижный статус, и я надеюсь, что Murano станет одним из первых мишленовских ресторанов в стране. **MBY**

Добро пожаловать в новый
Центр деловой авиации!



Реклама



Московский аэропорт
Домодедово

UTG PA

VIP-терминал для пассажиров регулярных рейсов
Полный комплекс услуг для деловой и частной авиации

utgpa.com
[vk.com / utgpa](https://vk.com/utgpa)

+7 495 967 82 12
vip@utgpa.com

СВОЕВРЕМЕННЫЕ ПРАВИЛА

**Зарий Черняк,
инженер-кораблестроитель**



Замечу: вроде бы и справедливые, но вырванные из контекста «предмета и времени» утверждения могут оказаться неверными. Например, тезис «длина бежит», относящийся к водоизмещающим судам, применять к глиссирующим корпусам не следует. Аналогично не все, что годится для малых прогулочных судов, подходит крупным яхтам.

В Интернете я наткнулся на публикацию The Rules of Boat Design — подборку высказываний известных яхтенных конструкторов прошлого. Приведу некоторые фразы авторитетов, которые сегодня воспринимаются неоднозначно.

«При прочих равных предпочтительнее более быстрая лодка. Но, черт возьми, равных условий не бывает», — сказал Джон Гриффин Ханна, дизайнер крейсерских парусных лодок tahiti ketch. По крайней мере две такие в прошлом веке совершили кругосветное плавание. Сегодня скорость далеко не всегда является главным критерием, если не говорить о гоночных аппаратах. Жизнь изменилась, и, хотя ход времени ускорился, люди стали предпочитать неспешные лодки. Особенно это касается моторных яхт: все популярнее становятся яхты-траулеры, владельцы которых больше ценят автономность и комфорт на борту.

Примечательно, что живший тоже в середине прошлого века Эдсон Берр Шок, проектировавший гоночные яхты и катера, круизные парусные и моторные яхты, коммерческие суда, придерживался иного мнения. Об этом говорят такие его слова: «Первое требование к любой практичной лодке — безопасность, второе — комфорт, а третье — скорость».

А вот забавный тезис: «Человеку на каждый год его возраста требуется фут ватерлинии лодки». Это сказал гениальный Уффа Фокс, создатель обводов под названием «сани Фокса» для катеров, спроектировавший легендарную 20-футовую килевую яхту Flying Fifteen. На такой лодке он гонялся вместе с герцогом Эдинбургским Филиппом, покойным супругом Елизаветы II, и обоим было явно больше 20 лет. В то же время полно примеров, когда люди по мере «взросления» (улучшения материального состоя-

ния, обретения опыта) меняют свои лодки на более крупные. Тренд в сегменте моторных яхт налицо, хотя, конечно, нелепо рассчитывать на соответствие длины лодки возрасту ее владельца, и тезис этот следует воспринимать как шутку.

«Лодка без развала бортов похожа на понтон корабельного маляра и примерно так же удобна на ходу», — считал Роберт Д. Каллер, капитан, строитель небольших деревянных лодок и автор книг по проектированию. Обводы корпуса с развалом бортов в носу и сегодня встречаются сплошь и рядом. В то же время вертикальные борта в носовой части яхт, парусных, моторных и особенно катамаранов, уже давно не диковина и не воспринимаются как «каприз» или ошибка дизайнеров.

«Вы можете завершить свой проект или вовремя, или в рамках бюджета. Никогда и то и другое». Еще одно заключение, опровергаемое множеством примеров нашего времени. У дизайнера Джона Уэлсфорда из Новой Зеландии, который более 35 лет занимался круизными яхтами и другими судами, наверняка были основания так считать. Сегодня, если не рассматривать форс-мажорные ситуации, все больше верфей начинают строить яхты на собственные средства, в процессе находят заказчика и даже успевают оформить интерьеры по его вкусу, соблюдая при этом контрактные сроки и бюджет.

Зато нередко оказываются справедливыми другие слова Уэлсфорда о том, что, согласно закону Мерфи, вы не обнаружите своей ошибки, пока смола не затвердеет, а ошибка, которую нельзя исправить эпоксидной смолой и стеклотканью, науке не известна. Вот только этот опыт сложно применить к судам из металла, к тому же, помимо эпоксидной смолы, для композитных конструкций всю применяются и другие связующие.

Время бежит, технологии развиваются, на смену прежним авторитетам приходят новые. Не меняются только постулаты базовых наук, в частности законы Ньютона, да и законы Мерфи тоже будут действовать всегда. Об этом полезно помнить. **МВУ**



SAMARA BOAT SHOW

Самара, 13-15 мая

VLADIVOSTOK BOAT SHOW

Владивосток, 20-22 мая

MOSCOW YACHT SHOW

Москва, 3-5 июня

SAINT PETERSBURG INTERNATIONAL BOAT SHOW

Санкт-Петербург, 1-4 сентября



MOTOR BOAT ЯХТЕНГЕ
РУССКОЕ ИЗДАНИЕ

Команда МВУ имеет богатый опыт в организации яхтенных мероприятий в России. Статус журнала нагляднее всего подтверждается его влиянием на развитие индустрии. МВУ не просто освещает события, он их создает.

НОВАЯ СТРАНИЦА ЭВОЛЮЦИИ

В последний день марта прошла долгожданная мировая онлайн-премьера Amels 80 – флагманской модели линейки Limited Editions второго поколения. На великолепно срежиссированной презентации об этом проекте, который начал обретать форму еще два года назад, рассказали представители компании Damen Yachting и участвовавшие в его создании дизайнеры.

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**

Фото: **Amels, Sinot**



Evolution
Lis in our
Nature



Роуз Дамен,

управляющий директор Damen Yachting

Amels 80 — результат тех эволюционных изменений, через которые мы прошли с момента появления самой концепции Limited Editions в 2005 году. С тех пор мы продали более 50 яхт и, разрабатывая этот проект, получали обратную связь от владельцев и экипажей. Именно синтез их опыта привел к появлению Amels 80. В этой яхте с вневременным дизайном мы сохранили лучшие черты ее предшественниц, включая мастер-каюту с фронтальным обзором на целиком выделенной для владельца палубе и большой бассейн. В то же время яхта обрела новые характерные черты: огромный сандек площадью больше 200 кв. м и открывающийся на три стороны «пляжный клуб» с потрясающей зоной отдыха в центральной его части.

Дизайн Amels 80 во многом вдохновлен природой и океанами, которые мы любим, и, на мой взгляд, у нее есть абсолютно все, что нужно на отдыхе. Когда мы начали ее проектировать, я вспомнила одни из лучших ощущений своего детства, когда мы с родителями проводили летние месяцы на лодке. Море имеет уникальную способность объединять людей разных поколений, и сейчас мы постарались сделать яхту, которая сможет связывать воспоминаниями владельца, его семью и друзей.





Эспен Ойно,

яхтенный дизайнер, основатель студии
Espen Øino International

Вместе с Damen Yachting мы создали нечто такое, что основывается на реальном опыте владельцев и обязательно войдет в будущее. Общая компоновка Amels 80 и планировки ее палуб довольно традиционные, однако мы максимально оптимизировали доступное пространство.

В моделях Limited Editions первого поколения с дизайном Тима Хейвуда было немало «женских» черт, тогда как надстройка Amels 80 более линейна и в зависимости от точки обзора смотрится по-разному. В то же время у новой модели много общего с Amels 60, включая форму корпуса, язык дизайна на линии палубы и масштабное остекление. Носовые обводы яхты близки к классическим, у нее сравнительно узкий корпус и почти вертикальный форштевень, что положительно сказывается на сопротивлении корпуса, позволяя снизить расход энергии на ходу. Многофункциональная носовая палуба



Длина
80,00 м

Ширина
12,50 м

Осадка
3,60 м

Вместимость
2175 т

Запас топлива
210 000 л

Запас воды
52 000 л

Материал
корпуса
сталь

Материал
надстройки
**алюминиевый
сплав**

Двигатели
**2 × Caterpillar
3516E (2855 л.с.)**

Максимальная
скорость
16,5 узла

Запас хода
**5000 миль
на 12 узлах**

Пассажиры
14 чел. (7 кают)

Экипаж
21 + 2 чел. (13 кают)

Тендеры
лимузин
длиной до **11,5 м**
и массой до **6 т**
тендер
длиной **8,5 м**
и массой до **4 т**

Дизайн
**Espen Øino
International / Sinot
Yacht Architecture
& Design**



Просторный бассейн – одна из основных особенностей главной палубы. Стеклопакетные вставки на дне словно окна соединяют его с «пляжным клубом», позволяя солнечному свету проникать внутрь, создавая игру бликов. Попасты туда можно не только с кормы, но также с нижней палубы от центральной лестницы и лифта, пройдя через зону спа. Схема перемещения пассажиров на борту крайне важна для суперяхт, и мы тщательно ее продумали.

Одно из моих любимых мест на борту – огромная кормовая платформа, которую оценят поклонники водного спорта. Здесь можно, не толкаясь, подготовить снаряжение, всем вместе спуститься в воду или понаблюдать за действием. За развлечениями на воде можно также следить с откидных балконов по бортам или со свеса главной палубы позади бассейна.

Что касается наружного дизайна в целом, то мы попытались сделать линии Amels 80 как можно более простыми и современными, придать ей грацию, не забыв при этом акцентные элементы, которые как бы прерывают поток изогнутых линий, придавая экстерьеру динамику. Надеюсь, этот дизайн выдержит проверку временем!

Важно подчеркнуть, что Limited Editions – это не кастомные яхты, создающиеся для одного конкретного клиента. В данном случае нам самим пришлось сыграть роль некоего «обобщенного» заказчика, и верфь постоянно адресовала нам вопросы от его лица, задавая новые сложные задачки. Именно в такой ситуации на первый план выходит опыт дизайнеров, поскольку, вкладывая в разработку проекта огромные средства, компания хочет минимизировать риски и не пропустить что-то важное из того обилия практических нюансов, которые сопутствуют эксплуатации яхты.

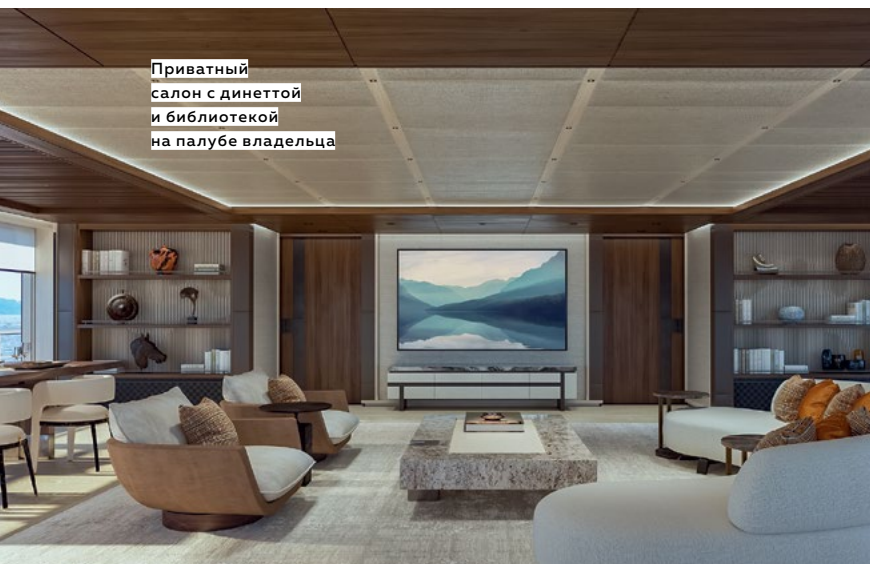
выступает взлетно-посадочной площадкой и может принимать вертолеты массой до 4 т (например, Airbus ACH135, Leonardo AW109 или Bell 407. – Прим. ред.). Прямо под ней размещен гараж с тендерами и водными «игрушками», которые спускают через подъемные ворота, не мешая отдыхающим в «пляжном клубе» гостям.

Для яхты такой длины у Amels 80 получился огромный сандек, уровнем ниже в корме за ходовой рубкой расположен зимний сад, а небольшое уютное гнездышко на носовой палубе позволяет наблюдать за морем на ходу и уединиться, скрывшись от посторонних глаз, на якорной стоянке. Все шесть гостевых кают находятся на главной палубе, причем изначально две из них в носовой части можно объединить в просторные VIP-апартаменты.

Основная жизнь на борту суперяхты, как правило, протекает в кормовой части, поскольку та закрыта от ветра. Обеденный стол на открытой части верхней палубы используется преимущественно вечером, когда солнце уже не такое палящее и там можно устроить гостям уникальный ужин под звездным небом. Еще одна открытая обеденная зона есть в зимнем саду, который, впрочем, можно полностью защитить от ветра стеклянными экранами.



Зона отдыха в «пляжном клубе» имеет три выхода к воде



Приватный салон с динеттой и библиотекой на палубе владельца



Просторная, полная естественного света спальня мастер-каюты с фронтальным обзором



Купель в зоне сна на нижней палубе



Вечером «пляжный клуб» превращается в кинотеатр



Гардероб в апартаментах владельца



Пол Костерус,

дизайнер и партнер
в Sinot Yacht Architecture & Design

Для интерьера Amels 80 мы создали единый для всех гостевых помещений дизайн с высокой детализацией, чтобы яхта будто бы говорила с пассажирами на одном языке, где бы те ни находились. В отделке преимущественно использованы нейтральные природные материалы. Вы не увидите здесь никаких глянцевых поверхностей и лакированных потолков; вместо этого повсюду материалы с открытыми порами, которые создают ощущение уюта.

На борту много мест, которые мне особенно близки, например «пляжный клуб». Эта зона расположена у воды, в центре по кругу расставлены диваны и пуфики, а рядом обустроен бар. Здесь классно проводить время с друзьями или играть с детьми, а ночью «пляжный клуб» можно превратить в кинотеатр. Это поистине многофункциональное помещение без дизайнерских компромиссов в плане деталей и комфорта. В расположенной рядом уютной зоне спа предусмотрены массажная комната и салон красоты, спортзал, сауна и хаммам. Сюда легко попасть от центральной лестницы и лифта через специальный гостевой коридор, проходящий сквозь моторный отсек. На крупных яхтах такое решение встречается редко, поскольку его реализация достаточно проблематична для верфи. Кстати, если кому-то захочется иметь более просторный тренажерный зал, его можно перенести в корму на верхней палубе, где сейчас расположена обеденная зона альфреско, а за счет освободившегося внизу места расширить салон красоты.

Кроме того, я особо горжусь тем, какой получилась палуба владельца. По сути, это отдельные апартаменты с приватной спальней, двумя ванными комнатами и гардеробами, рабочим кабинетом и лаунж-зоной, где есть динетта для завтраков, уютная диванная зона и библиотека. Обратите внимание на детали: инкрустация дорогими материалами, тщательно отобранный мрамор разных сортов, сплетенные вручную металлические сетки и набор лучших тканей выделяют эти помещения на фоне других. Эта яхта — настоящий дом вдали от дома!

САНДЕК



БРИДЖДЕК



ПАЛУБА ВЛАДЕЛЬЦА



Гостевые зоны
Мебель и оборудование, поставляемые владельцем
Зоны экипажа



ГЛАВНАЯ ПАЛУБА



НИЖНЯЯ ПАЛУБА



ТЕХНИЧЕСКАЯ ПАЛУБА



Эдриан Руз,

дизайн-менеджер проекта

За 20 лет работы в Amels я имел дело со всеми моделями Limited Editions и хорошо представляю, куда двигаться дальше. С самого начала мы приняли во внимание удобство жизни и работы экипажа на борту. Первое, что приходит в голову, – это местоположение гаража в носовой части. Такое решение позволяет дистанцировать тех, кто занимается спуском тендеров, от гостей, чтобы никто никому не мешал. Помимо этого, мы тщательно продумали размещение сервисных трапов и буфетов, а также предусмотрели собственный спортивный зал для команды.

Существует еще один важный момент. Поскольку гостевые каюты расположены на главной палубе, их планировка не ограничена водонепроницаемыми переборками, и у дизайнеров гораздо больше свободы. Каюты можно объединять и делать настолько просторными, насколько позволяет представление владельца о домашнем уюте.

Наконец, если владельцу будет недостаточно взлетно-посадочной площадки на носовой палубе, то можно без ущерба для наружного дизайна удлинить кормовую часть палубы, на которой находится ходовая рубка, чтобы хранить и транспортировать вертолет там.

Поскольку мы всегда стремимся дорабатывать существующие модели, на Amels 80 предусмотрена система удаленного мониторинга, позволяющая выстраивать операционные профили яхты и получать новые данные для улучшения этой технической платформы.



В дно бассейна
встроены крупные
прозрачные «окна»,
через которые
свет проникает
в зону отдыха
«пляжного клуба»

Пропульсивная система

На Amels 80 стоит гибридная дизель-электрическая пропульсивная система, в которую входят морские дизели нового поколения Caterpillar 3516E, генераторы Caterpillar C18 и C9.3 и набор аккумуляторных батарей с системой управления для срезания пиков нагрузки. Опционально можно нарастить объем батарей (E-Serenity Package), чтобы сократить время использования генераторов на якорной стоянке. В экологическом режиме, когда задействованы только три генератора и батареи, яхта развивает скорость до восьми узлов, а для достижения максимальных 16,5 узла ей необходимо использовать также маршевые дизели. Для очистки выхлопа и соответствия стандартам Tier III применяется избирательная каталитическая нейтрализация газов с использованием мочевины (объем танка 18 т).



При разнице в длине 20 м Amels 80 почти в три раза превосходит младшую модель Amels 60 по вместимости и, без сомнения, представляет собой суперяхту другого уровня. Если проводить параллели с первым поколением Limited Editions, то ее стоит сравнивать с флагманской Amels 242 (*Synthesis, Plvs Ultra* и др.), тогда как Amels 60 становится логическим продолжением Amels 206 (*Event, Madame Kate*).

По словам Роуз Дамен, в ближайшее время Damen Yachting сфокусируется на этих двух моделях и постарается спускать три яхты в год, не прекращая, впрочем, предлагать полностью кастомные проекты. Срок строительства Amels 80 составит три года, и у клиентов будет достаточно времени, чтобы индивидуализировать интерьер, если по каким-то причинам им захочется изменить или доработать предложенный Sinot дизайн.

В заключение стоит отметить, что этот проект не просто проработан до мельчайших деталей, но уже заложены два корпуса со сроком сдачи весной 2025 года. Бизнес-модель Damen Yachting подразумевает строительство яхт на собственные средства, что позволяет балансировать загрузку производства и, главное, сокращает сроки ожидания для клиентов. Учитывая постоянный интерес к моделям Limited Editions, стоит ожидать закладку по меньшей мере одной Amels 80 в год. Впрочем, не исключено, что спрос на эту великолепную яхту окажется гораздо выше! **МВУ**

ЯХТЫ ЗАВТРАШНЕГО ДНЯ

Текст: **Михаил Романов**
Фото: **Heesen Yachts**

Проектировщики яхт и яхтенные верфи продолжают активно работать над тем, чтобы снизить негативное влияние на природу. Одной из ключевых задач является создание судов с более чистыми и эффективными пропульсивными установками. Водород по-прежнему остается в центре внимания, но также существует ряд эффективных и более быстрых решений для достижения целей по минимизации выбросов. Так или иначе, яхтенную индустрию ждет коренное изменение подхода к обеспечению энергии на борту прогулочных судов.



На эту тему размышляют Тобиас Коль (фото сверху), руководитель подразделения Application Engineering for Marine в MTU/Rolls-Royce Power Systems, эксперт в области гибридных систем и решений по доочистке выхлопных газов, и Питер Дайкстра, владелец компании Green Tech Invest, независимый консультант по электроэнергетическим системам и новатор в области морских гибридных установок. Многие из их разработок впервые были применены на яхтах Heesen.

В яхтенной индустрии
продолжаются
работы
над повышением
экологичности яхт
и технологиями
их производства

**Моторная яхта *Triton*
(Heesen, YN 18850)**

Длина 49,90 м

Ширина 9,00 м

Валовая вместимость 499 рег. т

Конструкционный материал – сталь

Главные двигатели – MTU 8V 4000 M63
(2 × 1340 л.с.)

Скорость 15 узлов

Дальность плавания 3800 миль (12 узлов)

Второе судно этого проекта уже будет
оснащено гибридной силовой установкой –
заказчик выбрал этот вариант

ОПЫТ СМЕЖНЫХ ОТРАСЛЕЙ

В 2021 году компания MTU/Rolls-Royce Power Systems отметила 25-летие своих двигателей Series 2000 и 4000, первые из которых были установлены на яхтах Heesen. Общение с владельцами и верфями, понимание их реальных потребностей является основой для разработки более чистых двигательных установок. Но, как отмечает Тобиас Коль, многое из того, что сегодня реализуется в яхтенной индустрии, пришло из автомобильного сектора. «Если оглянуться, большинство технологий, которые мы сейчас применяем на яхтах, раньше уже использовались в автомобильной промышленности, — говорит Коль. — Common Rail, системы доочистки газовыххлопа, гибридные установки... Теперь мы должны передать это в яхтенную индустрию и обеспечить соответствие требованиям рынка. Но вот, например, рекуперация энергии торможения на борту яхты невозможна, поэтому следует искать альтернативы и развивать их. В автомобильном секторе есть возможность развертывать решения в гораздо больших масштабах, в то время как яхтенный сектор много уже. И мы должны развивать стандарты, модульные системы, а не разрабатывать уникальные модели для отдельных яхт».

Еще шире смотрит на ситуацию Питер Дайкстра. «Между отраслями много зон взаимодействия в компонентах и технологиях. Двигатели тяжелой автомобильной техники по мощности близки к диапазону яхтенных. Но в судостроении есть не только яхты, но и паромы, буксиры, суда внутреннего плавания, и для всех ищется подходящее решение. В настоящее время, например, аэрокосмическая отрасль также переходит на электроэнергию: проводимые там исследования могут помочь яхтенной индустрии».

Многое из того, что сегодня реализуется на яхтах, пришло из автопрома

Моторная яхта *Home* (Heesen, YN 17850)

Длина 49,80 м
 Ширина 9,10 м
 Валовая вместимость 499 рег. т
 Конструкционный материал —
 алюминиевый сплав
 Главные двигатели — MTU 12V
 2000 M61 (2 × 805 л.с.)
 Скорость 16,3 узла
 Дальность плавания 3750 миль
 (12 узлов)
 Первая яхта верфи Heesen
 с гибридной силовой установкой



Водород – это «строительный блок» энергетики яхт будущего

ВОДОРОД

Что касается чистой пропульсии, большое внимание уделяется технологии водородных топливных ячеек. Коль полагает, что это «самый важный энергоноситель будущего», поскольку можно производить водород на экологически чистой возобновляемой основе. Одна из существенных проблем заключается в том, как хранить большое количество энергии на борту. «Как это будет работать на яхте? Мы должны найти способы сделать это проще. И если мы станем производить из водорода в качестве топлива метанол, который будет близок к дизельному топливу, у нас появится топливный элемент, способный работать, например, с технологией риформинга. Если объединить это с двигателем внутреннего сгорания, топливные ячейки на метаноле могут стать будущим».

С этой оценкой соглашается Питер Дайкстра, называя водород «строительным блоком» для устойчивого решения. При этом он уверен, что дело не только в водороде как таковом и в обеспечении топливом самой яхты. «Возможно, важна не только яхта, которая перевозит определенное возобновляемое топливо; если подумать о пунктах назначения, куда направляются яхты, там также требуются энергия и решение для дозаправки. И жидкое топливо с более высокой плотностью энергии может оказаться гораздо логичнее, нежели газообразное. В этом смысле яхта становится платформой для энергоснабжения удаленных районов, например небольших карибских островов или мест с жарким климатом, где сложно иметь подходящую инфраструктуру».

Оба эксперта пришли к выводу, что конечным результатом станет своего рода энергетический микс, поскольку нет такого топлива, которое подходило бы «для всего». Но у индустрии есть шанс прямо сейчас применить усилия в нужном для будущего направлении.



НОВЫЕ РЕШЕНИЯ

Что можно получить уже сегодня? Говоря о новой стратегии MTU, Коль выделяет три ключевых элемента, которые помогут сделать яхты чище в ближайшие несколько лет. «Мы можем говорить о системах доочистки выхлопных газов, об утилизации отработанного тепла: например, теплом охлаждающей двигателя жидкости можно нагревать бассейн. Другое направление — объединить электрификацию и гибридную яхту: в настоящее время эти “зоны” полностью независимы друг от друга. В-третьих, наша стратегия “чистого нуля” означает, что мы должны продолжать развивать двигатели, чтобы быть готовыми к переходу на устойчивое топливо и использовать чистый, целостный подход, то есть нулевой CO₂ в атмосфере».

Питер Дайкстра, говоря о текущем положении дел в яхтенной отрасли и рассматриваемых подходах к проектированию яхт, делает акцент на взаимоотношениях с заказчиками, для которых эти яхты создают. «По-прежнему крайне важно искать новые пути, снижать габариты, выбросы, улучшать компоненты, повышать эффективность и долговечность. Много касается поиска решений для дизельных двигателей — топливные ячейки, батареи... Но чтобы все это проектировать, не менее важно понять запросы людей, чего они хотят от яхты. Желание заказчика иметь яхту с определенными характеристиками не всегда сво-

дится к скорости и мощности. Иногда многое лежит в области ощущений; это следует понять, перенести на бумагу и строить из этого систему. Я заметил: если у сторонников быстходных лодок спросить, что на самом деле дает им высокая скорость и сколько времени они ее используют, иногда они готовы изменить свои взгляды. Например, сейчас я работаю над парусной яхтой, которая должна под двигателем развивать 16 узлов. Но такая скорость потребует установки двух дополнительных генераторов на борту, а скорость 15,8 узла позволит без них обойтись. В итоге заказчик, который участвовал в выборе моторной установки, согласился на скорость около 16 узлов. Но это в том случае, если вы можете доказать, что так лучше для владельца».

Моторная яхта *Sapphire* (Heesen, YN 19850)

Длина 49,98 м · Ширина 9,00 м
Валовая вместимость 499 рег. т
Конструкционный материал — алюминиевый сплав
Главные двигатели — 2 × MTU 16V 4000 M65L (2 × 2680 л.с.)
Скорость 23 узла · Дальность плавания 3100 миль (11 узлов)

HEESEN. ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

На выставке Monaco Yacht Show 2021 верфь Heesen запустила Blue Nautech — комплексную программу устойчивого развития. Она предусматривает такие контрапункты, как повышение эффективности корпусов за счет рациональных обводов и легких конструктивных материалов, а также эффективности пропульсивных установок (альтернативные виды топлива, гибридные технологии, движители с высоким КПД); энергосбережение при эксплуатации яхты, в том числе во время стоянки на якоре; применение подлежащих переработке материалов, включая экологичную древесину, и экологически безопасных методов строительства.

Программа Blue Nautech началась с таких проектов Heesen 2022 года, как *Sapphire* (50 м), *Cosmos* (80 м) и *Triton* (50 м). Но если говорить о гибридных установках (Heesen была одной из первых верфей, проявивших интерес к таким системам, и теперь предлагает их в качестве опции для всех новых яхт), то прежде всего следует отметить яхту *Home*, получившую несколько международных наград за инновационную пропульсивную систему.

«Heesen обратилась ко мне, когда идея строительства яхты с параллельной гибридной установкой уже разрабатывалась, — рассказывает Питер Дайкстра. — Они проделали хорошую работу, знали, на каких скоростях хотят ходить — чисто на электричестве, на дизеле, в форсированном режиме. Это очень помогает при проектировании системы, позволяя рассчитать, какие двигатели и генераторы потребуются, в том числе для бытовых нужд. Для меня как проектировщика было важно, что заказчик понимал, чего хочет. Затем мы объединились с партнерами: поставщиком двигателей MTU, производителями генераторов, трансмиссии, с компанией, которая выполняет монтаж электросистем... Так мы строили первый гибрид».

Но получают ли инновационные гибридные решения распространение на проектах Heesen и станут ли мейнстримом для индустрии в целом? «Мне очень хотелось бы этого, — говорит Питер Дайкстра. — Много зависит от людей. Я полагаю, новые поколения хотят, чтобы мы переходили на гибриды, импульс от этих людей становится все сильнее. И тогда в конце концов останутся только гибридные или полностью электрические экологичные яхты».

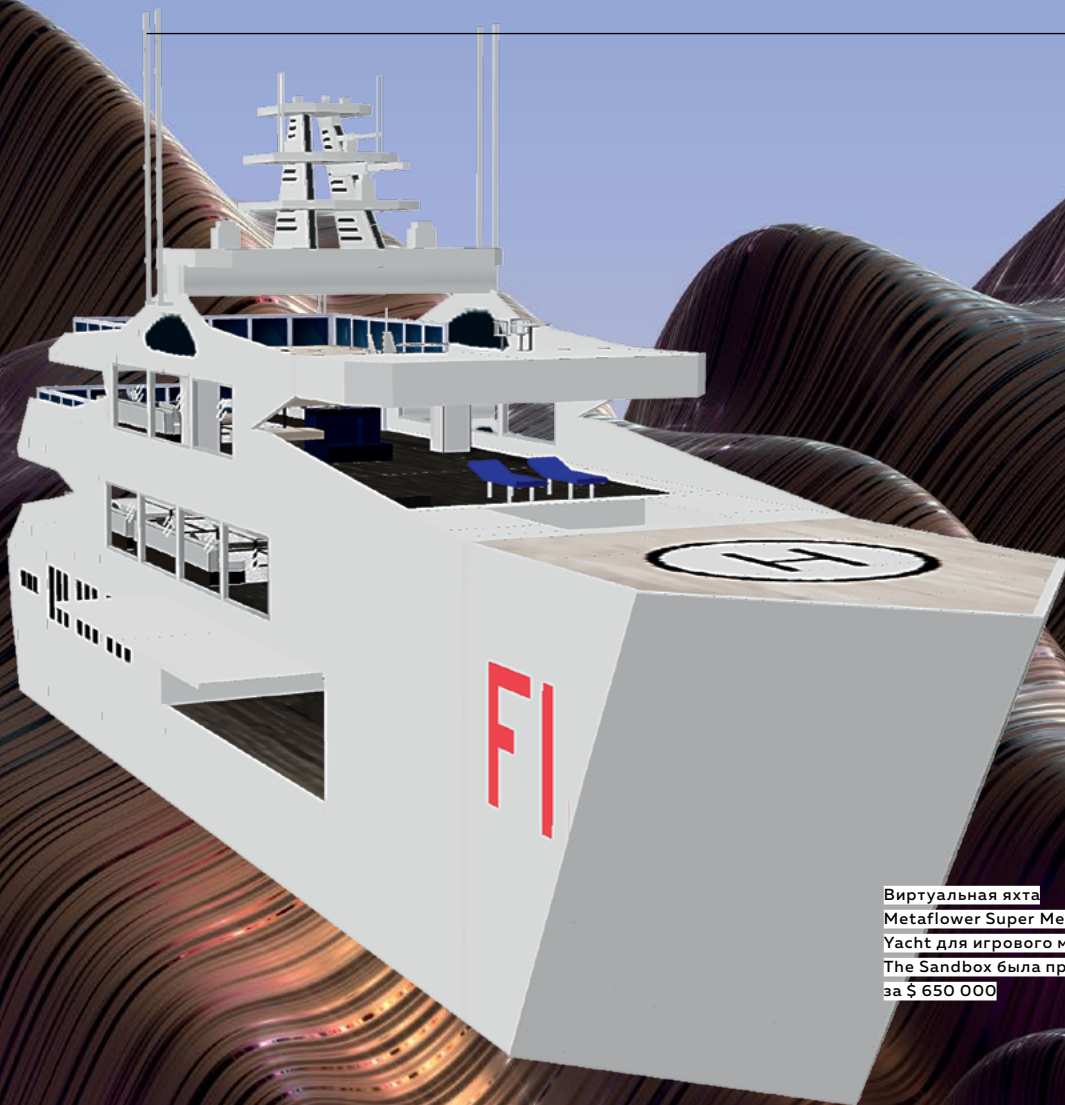
Того же мнения придерживается Тобиас Коль и добавляет: «Я уверен в этих технологиях и в том, что они будут развиваться. У них много преимуществ: возможность посещать охраняемые районы, которые становятся менее доступными для дизельных яхт, экономичный режим, когда электромотор работает вместо мощного дизеля при его неполной нагрузке... Я также думаю, что и рынок, и общество ожидают, что яхтенная индустрия установит новые стандарты, чтобы в будущем стать экологичнее». **МВУ**

Новые поколения хотят, чтобы верфи переходили на гибридные технологии

СИМУЛЯТОРЫ У ПРИЧАЛА

Текст: **Петр Шестаков**
Фото: **Cloud Yachts, envato.com**

Остап Бендер знал 400 сравнительно честных способов отъема денег у населения. Его последователи придумали множество новых вариантов. Особенно часто сегодня в ход идут современные технологии.



Виртуальная яхта
Metaflower Super Mega
Yacht для игрового мира
The Sandbox была продана
за \$ 650 000

Жили мы себе, жили, инженеры с дизайнерами проектировали яхты, верфи их строили, испытывали и передавали заказчикам... А потом как-то незаметно привычную реальность начала подменять реальность выдуманная. Только-только мне как-то удалось свикнуться с виртуальной реальностью, как появилась реальность дополненная. Чтобы пережить и этот стресс, потребовалось больше времени, а тут новая «вводная»: NFT, Non-Fungible Token — «невозмозжменяемый» токен, или (так мне кажется яснее) токен уникальный. Как я понимаю, речь о цифровых изображениях объекта (наборе метаданных) с некоей цифровой подписью, гарантирующей файлу уникальность. То есть вещь вроде бы есть, но потрогать ее не получится, а если купить, возникнет вопрос: что с ней делать?

Блокчейны с их разными стандартами, криптовалюты, сервис-посредники, смарт-контракты и копирайт-статусы, к счастью, меня пока не затронули. Однако в последнее время NFT-искусство распространилось на яхты, а уж это оставить без внимания я не смог.

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

Первой проданной NFT-яхтой считается Tactical 110. В марте компания Cloud Yachts выставила на маркетплейсе OpenSea и успешно продала за \$ 5000 закрепленное на блокчейне Ethereum уникальное цифровое изображение 33-метровой суперяхты. Здесь важно знать, что NFT-яхта не была самоцелью: «живую» Tactical 110 начнут строить в Канаде, на верфи Tactical Custom Boats, и только года через три передадут покупателю токена. Таким образом, NFT Tactical 110 играет для него роль презентационной модели (раньше для этого изготавливали модели-копии). В планах Cloud Yachts и Tactical Custom Boats создание второй NFT-яхты для потенциального заказчика.

Разработчиком Tactical 110 выступал дизайнер Грегори Маршалл, чье бюро занималось экстерьером суперяхты *Artefact* (80 м, Nobiskrug, 2021), а теперь к проекту привлекли еще и британского дизайнера Дики Банненберга. Cloud Yachts уже презентовала коллекции из NFT-яхт на недавних выставках в Майами и Палм-Бич, где их мог приобрести любой желающий. Кстати, бонусом для первого покупателя на Palm Beach Boat Show стал доступ в VIP-секцию Windwood сроком на пять лет.

В ИГРУ ВСТУПАЕТ OCEANCO...

Модная нынче тема NFT-искусства заинтересовала и эту солидную верфь из Нидерландов. То, что Oceanco строит шикарные суперяхты, известно всем. Теперь, уловив стремление заметной части продвинутого общества проводить все больше времени в виртуальном мире с помощью всякого рода гаджетов, она пошла в эту новую область и первой выпустила серию уникальных токенов под брендом Superyacht NFT.

Эту коллекцию разрабатывает дизайнер Тимур Бозка, основатель итальянской студии *Bozca Design*, и создает он ее на основе концепта 105-метровой яхты-эксплорера Oceanco Esquel. Каждый NFT будет отображать уникальную комбинацию элементов дизайна, тем и настроек, включая редкие функции, которые сделают эти изображения еще более желанными.

По словам Мохаммеда Аль Барвани, владельца и председателя правления Oceanco, для постоянного роста компании важно раздвинуть границы отрасли. Иными словами, сделать эксклюзивное более инклюзивным, то есть доступным для всех.

В Oceanco подчеркивают: коллекция создается с учетом того, что яхтинг — это не только высокий статус владельца, но также удовольствие и приключения. Файлы Superyacht NFT, закрепленные на блокчейне Ethereum, предоставят их владельцам доступ к особым и постоянным преимуществам, которые можно получить как в виртуальном, так и в реальном мире. Со временем они смогут повысить ценность своих токенов за счет коллекционных дополнений, включая суперигрушки и аксессуары.

Уже открыта предварительная регистрация для тех, кто заинтересован в получении доступа к первому выпуску Superyacht NFT. Часть доходов от продажи токенов Oceanco обещает передавать благотворительным организациям, работающим в сфере экологии и защиты океанов.



...И ДРУГИЕ

В апреле стало известно, что дизайнер суперяхт Марко Казали, основатель студии Too-Design (Италия), разработчик проектов для Ferretti Group, Benetti, ISA Yachts и Fincantieri, объединяется с Cloud Yachts для создания эксклюзивных цифровых изображений судов. Эти NFT-яхты, выпущенные ограниченным тиражом под названием Freedom Collection, должны были начать продаваться по \$ 125 еще 8 апреля.

Для Марко Казали это будет второй выпуск NFT с Cloud Yachts. Коллекция Freedom состоит из 500 NFT; дизайн призван олицетворять собой свободу, которую ощущает владелец яхты, находясь на воде рядом с семьей и друзьями. Казали рассматривает проектирование NFT-яхт как способ помочь людям освоить яхтинг в метавселенной, и свобода — это особое чувство, которое он стремится подарить владельцам своих NFT-яхт. По его словам, владение NFT-яхтами дает много возможностей и преимуществ (помимо продажи как произведений искусства), открывая доступ к сообществу и очень сложной отрасли. Люди приобщаются к яхтингу с приглашением на вечеринки на суперяхтах, бесплатными билетами на боат-шоу и пр. Например, владелец NFT из коллекции Freedom может разработать 3D-модель для пользования этой яхтой в метавселенной или... захотеть построить ее в натуральную величину на верфи.

А компания Republic Realm продала с NFT-аукциона OpenSea виртуальную четырехпалубную суперяхту The Metaflower Super Mega Yacht за \$ 650 000. У яхты, на которую можно попасть только в игровой метавселенной The Sandbox, есть две площадки для вертолетов, но сами вертолеты придется покупать отдельно.

ЗАЧЕМ ИМ ЭТО?

У каждого интересующегося NFT-яхтами свои мотивы; они разные у покупателей и продавцов. Учитывая изложенное выше, наиболее понятными мне представляются такие.

Гейминг. Купленную NFT-яхту можно поместить в игровую метавселенную и там «жить на борту», наняв «команду» и время от времени докупая новое оборудование, держа в планах приобретение острова с яхтенной гаванью. Естественно, постоянно платя кому-то за все это.

Коллекционирование. Сначала одна NFT-яхта, потом вторая, третья... Постепенно у человека собирается флотилия, которой нет больше ни у кого, и уже этим можно гордиться, тайно или публично, устраивать собственное боат-шоу в Интернете (или в другом подпространстве) и даже продавать билеты виртуальным посетителям — за реальные деньги.

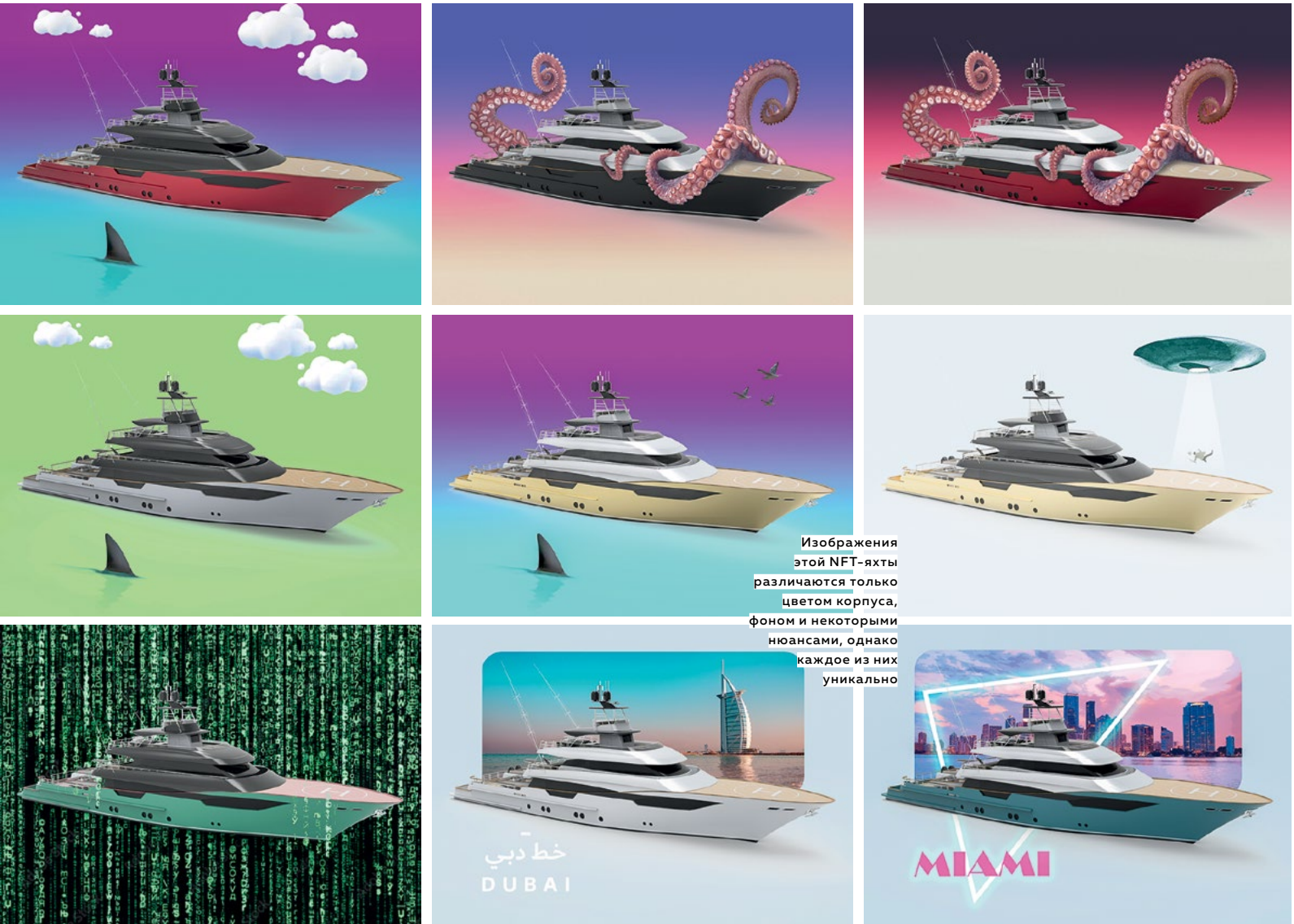
Амбиции. Могу допустить, что покупатель NFT-яхты — человек, мечтающий купить настоящую яхту, но без достаточных для этого средств. Недостижимо, а хочется... Тогда почему бы не владеть образом желанного предмета? Так было всегда: и в прежние времена тайные воздыхатели хранили фотопортреты своего «предмета обожания», и сегодня хранят, пусть в ином формате. Мир меняется гораздо быстрее, чем психология (и физиология) человека, и люди по-прежнему движут страсти.

Маркетинг. Верфи строят яхты по предоплате или за свои средства в расчете продать судно на каком-то этапе строительства. Хорошо, если проект известный, а если новый и к тому же нестандартный? Тут требуются маркетинговые исследования, иначе возникают большие риски. NFT-яхты позволяют риски снизить. Верфь или дизайнер

Владельцу NFT-яхты в метавселенной понадобится оборудовать ее бортовыми плавсредствами, вертолетами и пр. Они уже разработаны и предлагаются в NFT-формате. За это, правда, придется платить отдельно

SUPERYACHT NFTS

PEGASUS
Concept Yachting



Изображения этой NFT-яхты различаются только цветом корпуса, цветом фона и некоторыми нюансами, однако каждое из них уникально

предлагают «виртуальную» яхту, продают токены, фиксируют «ураганный» всплеск интереса публики и... Исследование спроса за «народные» деньги проведено — и вот он, будущий бестселлер и трендсеттер. Шар в лузе!..

Знаток утверждает, что NFT-технологии сродни биткоином, на которых некоторые зарабатывают миллионы. Я же предпочитаю реальные деньги, пусть на банковской карте. И вместо «счастья» от владения NFT-яхтой я, при отсутствии собственной, попрошусь на борт к друзьям или отправлюсь в чартер. Наконец, прочитаю книгу или посмотрю кино с морским сюжетом: удовольствие тоже виртуальное, зато привычное.

Помню, в конце 1990-х один толковый и предприимчивый человек, между прочим, потомственный корабел и честный кандидат технических наук, посчитал перспективным изготавливать голографические изображения музейных картин. Я тогда не понял плодотворности «дебютной идеи» (зачем, если есть музеи?), но она получила распространение. Вот что значит пытливым ум и новатор-

ский подход (он) против мышления ретрограда (я). И кто мог предположить, что цифровые копии эрмитажных картин будут продаваться в NFT-формате?

У людей нового времени свое видение мира, свои предпочтения и представления о прекрасном и полезном. И если кому-то нравится быть эксклюзивным обладателем виртуальной яхты, если дизайнеры и компании строят на этом прибыльный бизнес, «не выходя из дома» и не вкладывая больших денег, оперируя исключительно творческой фантазией, могу только пожелать им всем успеха. Поскольку допускаю, что это тренд будущего, далекого или близкого. Смущает вот что: все больше погружаясь в виртуальные миры, закупая симулякры и ожидая, когда «метавселенная станет новым домом для продвинутой части общества», мы по-прежнему потребляем реальную пищу, столь необходимую нашему физическому (не астральному) телу. Согласитесь, как-то непоследовательно получается. Но, как говорится, чем бы дитя ни тешилось... **МВУ**

AZIMUT. ЕЩЕ ДВА ГРАНДА

На Cannes Yachting Festival 2021 мощно выступила итальянская компания Azimut Yachts, представив 18 судов из разных линеек и получив четыре премии World Yachts Trophies. Одной из наград удостоилась Azimut Grande Trideck, отмеченная за лучший дизайн интерьера в категории яхт длиной от 30 до 60 м. А в феврале этого года на выставке в Майами Grande Trideck получила очередную премию – за инновации от Национальной ассоциации морских производителей США. Все закономерно: интересная модель, мировое признание, активные продажи...

Текст: **Михаил Романов**
Фото: **Azimut Yachts**



Но давайте «вернемся» в Канны. Тогда, во время выставки, Azimut анонсировал появление в 2022 году нескольких новых моделей. И этот момент наступил: в марте на воду сошли Grande 26 Metri и Grande 36 Metri — новинки, дополнившие линейку Grande, куда входят модели длиной от 25 до 38 м.

СЕМЕЙСТВО GRANDE

Безусловно, яхты эти разные, и рассматривать их лучше по отдельности. Тем не менее у них есть схожие «фамильные» черты, о чем непременно стоит сказать.

Прежде всего, общими у обеих являются проектировщики: Альберто Манчини (внешний дизайн), студия Achille Salvagni Architetti (интерьер) и бюро P. L. Ausonio Naval Architecture (обводы корпуса). Помимо них, в инженерном процессе участвовало подразделение Azimut-Benetti, отвечающее за исследования и разработки (R & D Dept.).

Дизайнеры predeterminedили концептуальное единство яхт в отношении ключевых конструктивных решений. Философия дизайна новых моделей, которая затронула всю линейку Grande, выражается в стремлении вызвать у находящихся на борту ощущение полного погружения в природу. Это достигается за счет устранения любых зримых препонов и нагляднее всего проявляется в огромном фирменном остеклении во всю длину корпуса и надстройки. Но это лишь одна конструктивная особенность из целого ряда призванных решать поставленную задачу.

Следуя программе «Зеленая эффективность», которую на Azimut запустили в 2015 году для снижения воздействия на окружающую среду, в конструкции обеих новых моделей наряду со стеклопластиком широко используются карбон и винилэфирная смола. Помимо всего, это позволило снизить вес надстройки на 30%, потребную мощность двигателей и, как следствие, расход топлива.

Ну а особенности каждой модели, компоновки палуб и переопределение обитаемого пространства на борту рассмотрим дальше.





Оригинальная форма остекления и «промежуточная» палуба для ходовой рубки – далеко не все «фишки» этого проекта



Интерьер салона. Окна во всю высоту и низкая мебель нивелируют в этом светлом помещении зональное деление пространства



Огромные окна по бортам в мастер-каюте предельно функциональны не только в отношении освещенности: они зрительно максимально приближают море

Длина
26,09 м

Ширина
6,30 м

Осадка
1,40 м

Водоизмещение
87 т

Запас топлива
8500 л

Запас воды
1500 л

Мощность
2 × 1550 л.с.

Каюты
5 + 2 (экипаж)

Трансформация
КОКПИТА ПОЗВОЛЯЕТ
увеличить
его площадь

GRANDE 26 METRI

Эту модель Azimut позиционирует как «компактную суперяхту», и внешне она сильно отличается от ближайших Grande 25M и Grande 27M (возможно, новая модель их заменит). Тем не менее у нее есть привычный, частично накрытый хардтопом, не загроможденный флайбридж с постом управления и диванами, большой салон на главной палубе, поделенный на зоны: гостиную, столовую и камбуз. Дальше в нос располагается главный пост управления. Кокпит трансформируется (удлинняется), образуя террасу с видом на море (Sea View Terrace). Благодаря искусно спроектированной трансформируемой мебели его можно превратить в открытую гостиную под защитой флайбриджа, где захочется понежиться на солнце, или в обеденную зону с постоянным или меняющимся морским пейзажем. В носовой части главной палубы находится каюта владельца с окнами от пола до потолка.

Компоновка нижней палубы включает четыре гостевые каюты и помещения экипажа в носовой части с отдельным

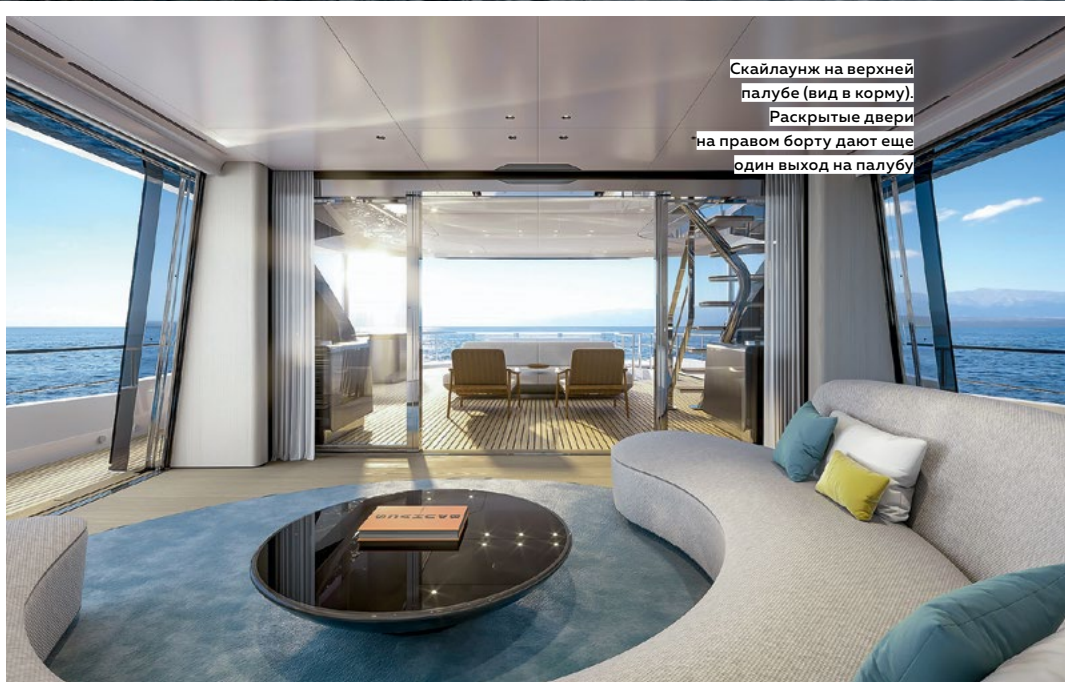
боковым проходом; он позволяет команде незаметно проходить в свои каюты и стал возможен благодаря частично приподнятой ходовой рубке. В кормовой части яхты находится гараж для тендера...

У Azimut Grande 26M, как информирует верфь, корпус переходного типа с острой скулой. Согласно проектной спецификации, энергетическая установка — два MAN V12-1550 по 1550 л.с. С такой мощностью расчетная максимальная скорость достигает 28 узлов (2300 об/мин). Интересно, что трансмиссия обозначена как Pod Drive, без уточнений. Можно допустить, что имеются в виду днищевые (поворотные) колонки типа ZF4000 с двумя толкающими винтами противоположного вращения, которые иногда применяют для подобных быстроходных яхт. Преимущества такой трансмиссии: высокий КПД движителей и горизонтальный вектор упора (без потерь), экономия полезного внутреннего пространства корпуса, управляемость на ходу и при швартовке, снижение потребления топлива.



Верхняя палуба практически во всю длину корпуса — одна из примечательных особенностей модели

Длина 35,29 м	Запас топлива 19 000 л
Ширина 7,50 м	Запас воды 3700 л
Осадка 1,97 м	Мощность 2 × 2200 л.с.
Водоизмещение 180 т	Каюты 5 + 4 (экипаж)



Скайлаунж на верхней палубе (вид в корму). Раскрытые двери на правом борту дают еще один выход на палубу



«Пляжный клуб» в корме образуется при откинутах до упора транце



Салон на главной палубе.
В интерьере на фоне строгих линий доминируют плавные контуры (мебель, потолочные конструкции)

GRANDE 36 METRI

У этой яхты вы легко насчитаете четыре палубы (сандек, верхнюю, главную и нижнюю), хотя по размерениям она уступает более крупной Grande Trideck. На Grande 36 Metri предлагаются различные варианты компоновки, и большой интерес вызывает верхняя палуба в концепции semi walkaround, которая простирается от кормы почти до «топа» форштевня. В средней части находится скайлаунж с постом управления (здесь он один) и большими раздвижными стеклянными дверями; открываясь, они позволяют интерьеру плавно перетечь в наружные участки палубы, где находятся «солярий», бассейн и другие зоны отдыха и развлечений. Такая организация палубы становится ключевым преимуществом модели, так как предлагает массу дополнительного пространства, где можно получить релакс или, наоборот, размяться.

В салоне на главной палубе такие же по назначению, как и на Grande 26M, зоны (гостиная, столовая, камбуз), но существенно более просторные, как и мастер-каюта в носовой части надстройки, и кокпит в корме. На нижней палубе ожидаемо разместились четыре гостевые каюты, зона экипажа в носу, но кормовая часть яхты спроектирована иначе. Здесь есть большой гараж для тендера и аквабайка (ворота расположены на борту), а в корме предусмотрен «пляжный клуб», который образует, когда откинут транец.

Философия авангардного дизайна Azimut сосредоточена на предложении планировочных решений, адаптированных к индивидуальному образу жизни хозяина. При этом размеры открытых участков палуб и объем помещений дают возможность оборудовать их различными способами, от традиционных до инновационных, включая неформальную обеденную зону внутри и снаружи. Все это позволяет более полно учесть потребности современных владельцев, которым требуется яхта, выражающая их личную уникальность...

Корпус Azimut 36 Metri получил обводы D2P, что расшифровывается как Displacement to Plane. Следует понимать: корпус эффективен как на малых ходах, так и на полных оборотах двигателей. Эта новая разработка Пьерлуиджи Аусонио с носовыми образованиями wave piercer уже продемонстрировала свою эффективность на Grande Trideck. Двигатели — два MTU 16V 2000 M92 по 2200 л.с. С ними максимальная скорость должна составлять 24 узла (2450 об/мин); трансмиссия — гребные валы. Но максимальная выгода от обводов по сравнению с традиционными остроскулыми корпусами проявляется в водоизмещающем режиме.

Спуск яхт на воду состоялся, появились первые изображения, но официальная их премьера назначена на сентябрь. Она пройдет во время Cannes Yachting Festival 2022. Кстати, там же покажут и новую Magellano 30 Metri. Потерпим, ждать осталось недолго. [MBY](#)

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ ДИЗАЙН: КАК ПРИДУМАТЬ ЧТО-ТО НОВОЕ

Что такое концептуальный дизайн в судостроении, кто и как может в нем преуспеть, и почему в этой сфере лучше не задействовать традиционный подход к проектному управлению?

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**

Фото: **Альфред Джон Уэст**



Проектирование любого судна начинается с ответов на ключевые вопросы, определяющие его основные характеристики. Для суперяхты это габаритные размеры, планировка палуб, число пассажиров, мореходные качества, и в том числе остойчивость (помните, что остойчивое судно не всегда мореходное?), инженерные системы и обязательные к исполнению требования регулирующих органов. Все перечисленное необходимо для технико-экономической оценки проекта, иными словами, для понимания того, имеет ли вообще смысл строить судно с такими параметрами. Затем следует концептуальная (предэскизная) проработка проекта, после чего выполняется эскизное проектирование и подготовка рабочей документации. На этих этапах широко применяется классическая спираль проектирования (предложена профессором Илом Буктоном в 1971 году), которая описывает итерационный циклический процесс конструктивных улучшений.



Turbinia – первое
в мире судно
с паротурбинной
установкой

Turbinia у борта лайнера Mauretania



Проектирование яхт — всегда компромисс между необходимостью максимально полно удовлетворить требования заказчика, вписаться в рамки действующих правил и стандартов и остаться в разумном диапазоне капитальных и операционных расходов. Времена с неограниченными бюджетами на проектирование давно прошли, и, хотя в яхтенной отрасли дело с этим обстоит чуть лучше, чем в коммерческом судостроении, рамки здесь тоже есть, и на фоне сложности задач они ощущаются не менее сильно.

Обучающие программы проектного менеджмента в судостроении появились сравнительно недавно, тогда как прежде эти навыки приобретались по ходу инженерной работы. Чтобы успешно управлять концептуальным дизайном, в идеале нужно иметь опыт работы в данной области и как минимум понимать и уважать природу этого специфического процесса. Дело в том, что у конструкторов, как правило, есть мысли относительно того, в каком направлении двигаться, но совершенно нет понимания, когда и где окажется конечная точка, а потому требовать каких-либо гарантий от них бессмысленно. Им категорически нельзя ставить жесткие сроки из разряда «до пятницы», иначе велик риск не получить результат. Для руководства процессом концептуального дизайна крайне важна эмпатия, чтобы в случае бесплодного поиска конструкторы не скрывались и не уклонялись от ответов на письма и звонки, но открыто рассказывали о той стене, в которую они уперлись. И на дизайнеров нельзя давить, ограничивая пространство для синтеза идей, а стоит, напротив, всячески способствовать и облегчать их поиск.

В то же время они должны понимать реалии того коммерческого мира, в котором мы сейчас живем. Если еще 30–40 лет назад конструкторы могли позволить себе вариться в собственном соку и работать так, как им хочется, то сейчас у них гораздо больше красных линий по времени и бюджету. Как следствие, заказчику порой все-таки приходится слышать, что задачу выполнить невозможно или к ней нужно подойти как-то иначе.

Просить большего, чем нужно, — часть человеческой природы, и если слишком задирают требования, то можно просто убить проект. В конечном счете, миром правят бухгалтеры и адвокаты, поэтому стоит реалистично подходить к тому, сколько потратить на судно, и не усложнять его сверх меры.

Концептуальный дизайн, в особенности яхтенный, — это в большей степени артистическая, чем научная сфера. Если аналитика или специалиста по гидродинамике можно просто натренировать, то выучить подлинного мастера предэскизного проектирования гораздо сложнее, и тут скорее приходится полагаться на естественную эволюцию опытных инженеров с сильными творческими задатками, создавая им самые благоприятные условия.

В яхтенной индустрии нередко возникает ситуация, когда у молодежи есть интересные идеи, но нет реального опыта, а потому конструкторы с именем продолжают получать заказы, не давая новому поколению шанса. Однако стоит поместить вчерашних выпускников в правильную среду, где они за 2–3 года напитываются практическими знаниями, как вопрос опыта быстро снимается. В конце концов, а как иначе выращивать новых лидеров?



Кит Хатчинсон,
конструктор, старший
консультант по вопросам
проектирования судов
в Safinah Group

Помню, мой отец всегда поражался: «Как можно управлять тем, чего не понимаешь?» И это имеет самое прямое отношение к предэскиз-

ному проектированию. Оно отличается тем, что мысль конструктора на этом этапе свободно движется в некоем хаосе и не должна встречать на своем пути каких-либо рамок, особенно если речь идет о решении доселе не возникавших задач. Реализация проекта, в свою очередь, требует обратного: минимум хаоса и максимум порядка. Отсюда можно выделить два типа конструкторов: креативных «имаджинеров» из числа опытных проектировщиков с широкими взглядами и «ведущих инженеров» с крепкими навыками проектного управления. Оба они по-своему важны. По аналогии с музыкой «имаджинер» — это композитор, чье произведение исполняет оркестр под руководством дирижера в лице менеджера проекта. В прошлом первый часто становился и вторым, но сейчас времена изменились, и «главный дизайнер» судна не превращается в «ведущего инженера». Но при этом «композитор» не отходит на второй план, чтобы не нарушилась последовательность проектирования и принятия решений на всех этапах строительства.

Вычислительная мощь компьютеров растет год от года, и сейчас конструкторы могут пользоваться комплексными инструментами, значительно расширяя горизонты своих возможностей. Сократилось время размышлений: задачи, которые прежде решались за час, теперь решаются за секунду. Однако тут нужно проявлять большую осторожность, чтобы случайно не начать повторно изобретать колесо, поэтому новые инструменты совершенно не отменяют инженерный опыт в виде «человеческого интерфейса».



Иан Ридли, старший
преподаватель проектного
менеджмента в Университете
Сандерленда

Многие менеджеры, которые руководят отделами концептуального дизайна, не очень понимают суть этой работы. Концептуальная проработка проекта призвана отве-

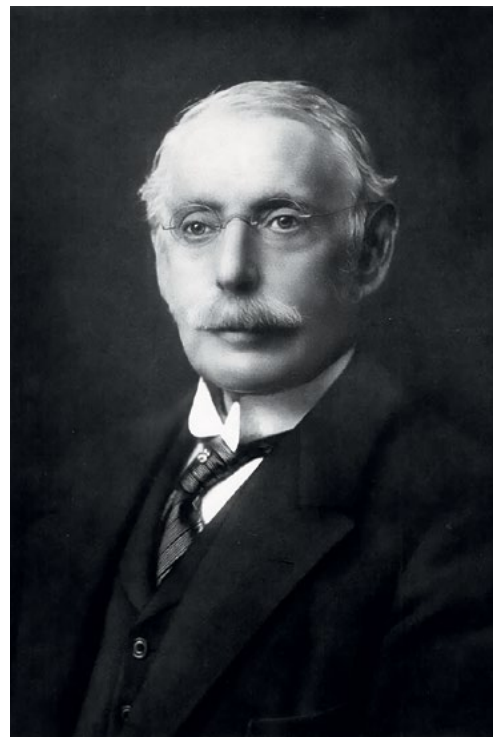
тить на вопрос, можно ли воплотить ту или иную идею в жизнь, и требует нестандартного новаторского мышления с выходом за рамки привычного. Этим занимаются люди с особым складом ума, творческая деятельность которых не всегда укладывается в рамки рабочего дня за офисным столом. Не многим удастся рассчитывать на особые условия, и руководство часто не понимает, как возвращать «имаджинеров» и управлять ими.

Но так ли руководство концептуальным дизайном отличается от ведения обычного проекта? В обоих случаях есть

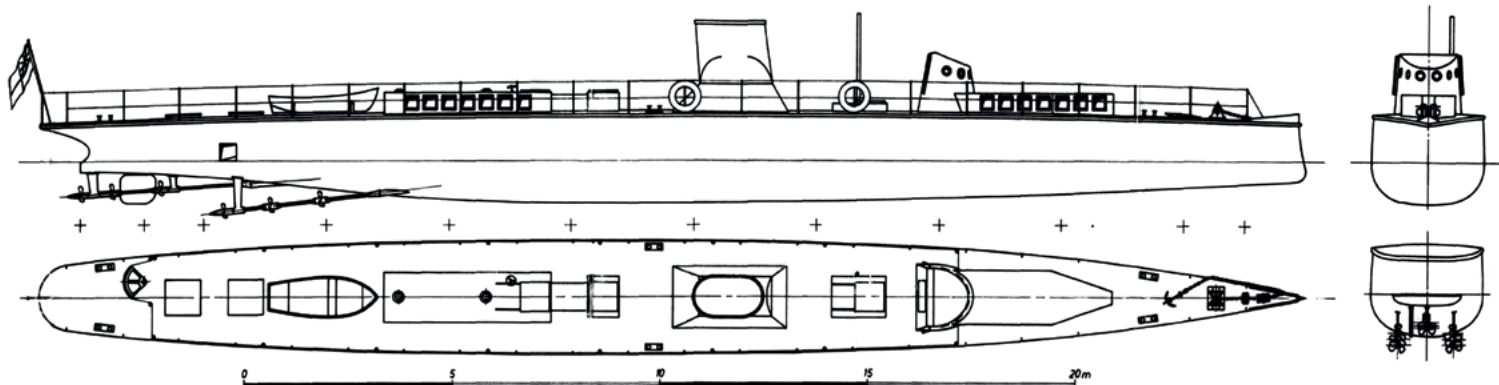
сроки, бюджет, ресурсы... однако самоуверенный управленец-карьерист в костюме с галстуком, с ограниченными техническими знаниями и отсутствием эмпатии может и почти всегда оказывается менее полезным, чем парень в джинсах и толстовке, понимающий, что действительно нужно «имаджинерам», и способный быть для них лидером. Хороший пример — Ричард Брэнсон: бесполезный менеджер, но великолепный лидер!

Человек, руководящий концептуальным дизайном, должен рассматривать себя не как управляющего, а как посредника, содействующего перекладке идей конструкторов на бумагу и обмену этими идеями в рабочей группе. Последнее, кстати, зачастую проблема, поскольку новаторы не всегда хотят делиться своими находками. Есть мнение, что пассионарными учеными управлять нельзя, но исключения все же случаются, если за дело берутся такие менеджеры, как, например, самый титулованный британский тренер сэра Алекса Фергюсона. Никогда не поверю, что высокооплачиваемые футболисты менее капризны и своевольны, чем высокомерные ученые и уж тем более конструкторы.

Изобретатель многоступенчатой реактивной паровой турбины Чарльз Парсонс спроектировал тестовый миноносец «Турбиния», чтобы продемонстрировать преимущества своего двигателя, и в 1887 году это 32-метровое судно развило невиданную для того времени скорость 34,5 узла. Всего за восемь лет изобретение Парсонса масштабировали для пассажирского лайнера «Мавритания» (240 м, 26 узлов), где тоже не было редукторов и гребные валы напрямую сопрягались с турбинами. Это был рекордный, поистине феноменальный технологический прорыв, и мне кажется, что с тех пор в судостроении не случилось ничего подобного. Думаю, вряд ли Парсонсу нужен был менеджер для управления его творческим поиском! **МВУ**

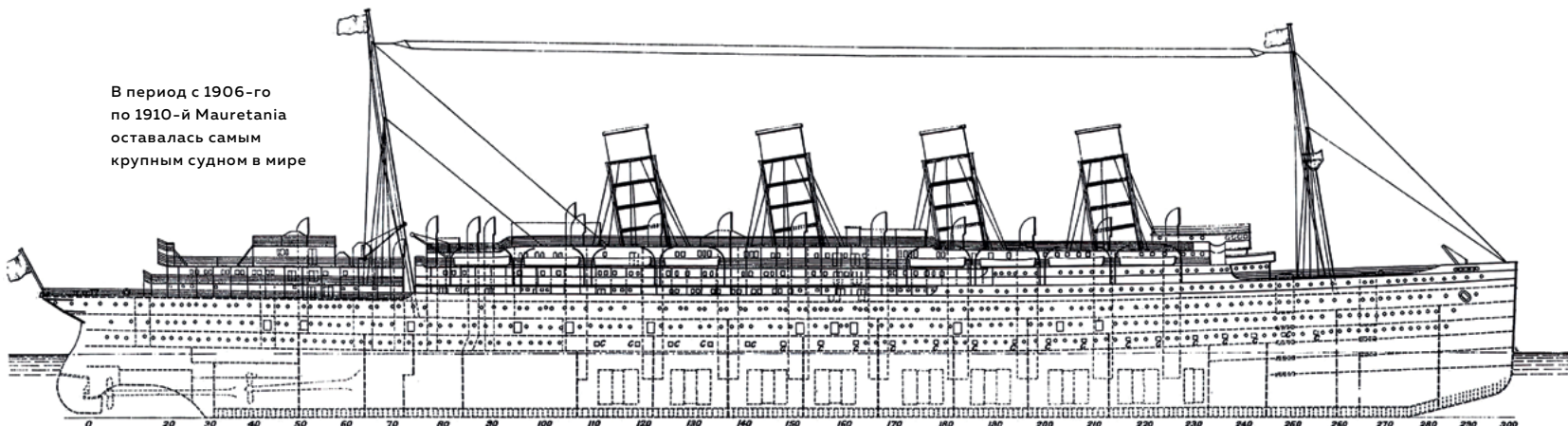


Чарльз Алджернон Парсонс (1854–1931), британский инженер, придумавший реактивную паровую турбину



В свое время Turbinia была самым быстроходным океанским судном в мире

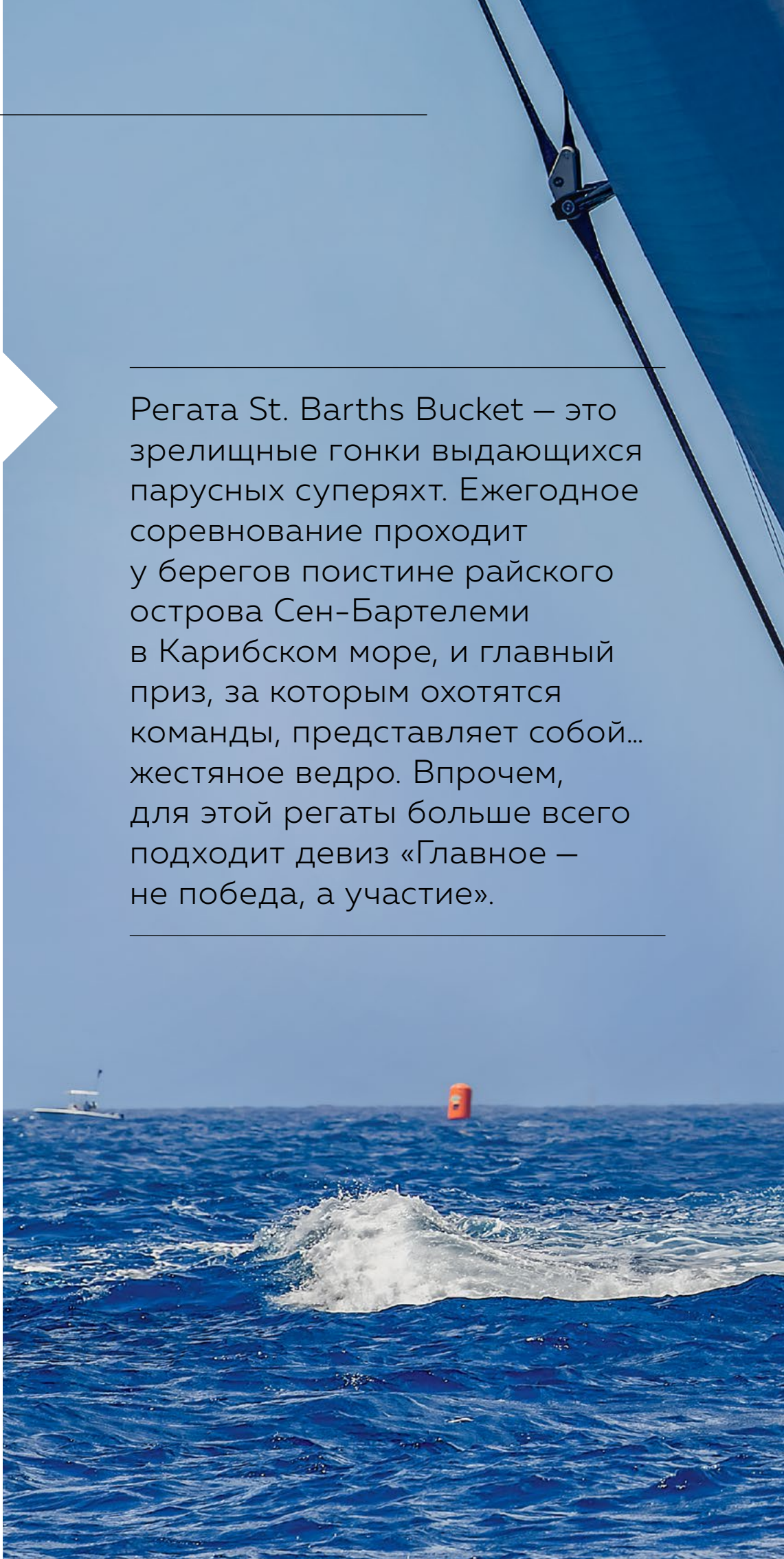
В период с 1906-го по 1910-й Mauretania оставалась самым крупным судном в мире



ЗА ВЕДРОМ — НА СУПЕРЯХТАХ

Регата St. Barths Bucket – это зрелищные гонки выдающихся парусных суперяхт. Ежегодное соревнование проходит у берегов поистине райского острова Сен-Бартелеми в Карибском море, и главный приз, за которым охотятся команды, представляет собой... жестяное ведро. Впрочем, для этой регаты больше всего подходит девиз «Главное – не победа, а участие».

Текст: **Евгений Китаев**
Фото: **Майкл Куртц**





ИСТОРИЯ С ГЕОГРАФИЕЙ

Сен-Бартелеми (Британские Виргинские острова), или, на английский манер, Сен-Барт, особо выделяется среди курортных островов Карибского бассейна. После открытия Христофором Колумбом (1493) там обосновались пираты, и за свою историю остров несколько раз менял хозяев: французы то продавали его шведам, то снова выкупали. В середине 1950-х это место облюбовали миллиардеры и голливудские звезды. Собственно, моду на отдых на Сен-Барте задал Дэвид Рокфеллер, купивший на острове виллу. Сейчас Сен-Барт — точка притяжения состоятельных путешественников и, конечно, суперяхт. Протяженность береговой линии острова составляет всего 60 км, и прибытие сюда нескольких десятков крупных яхт флота регаты — большое событие.

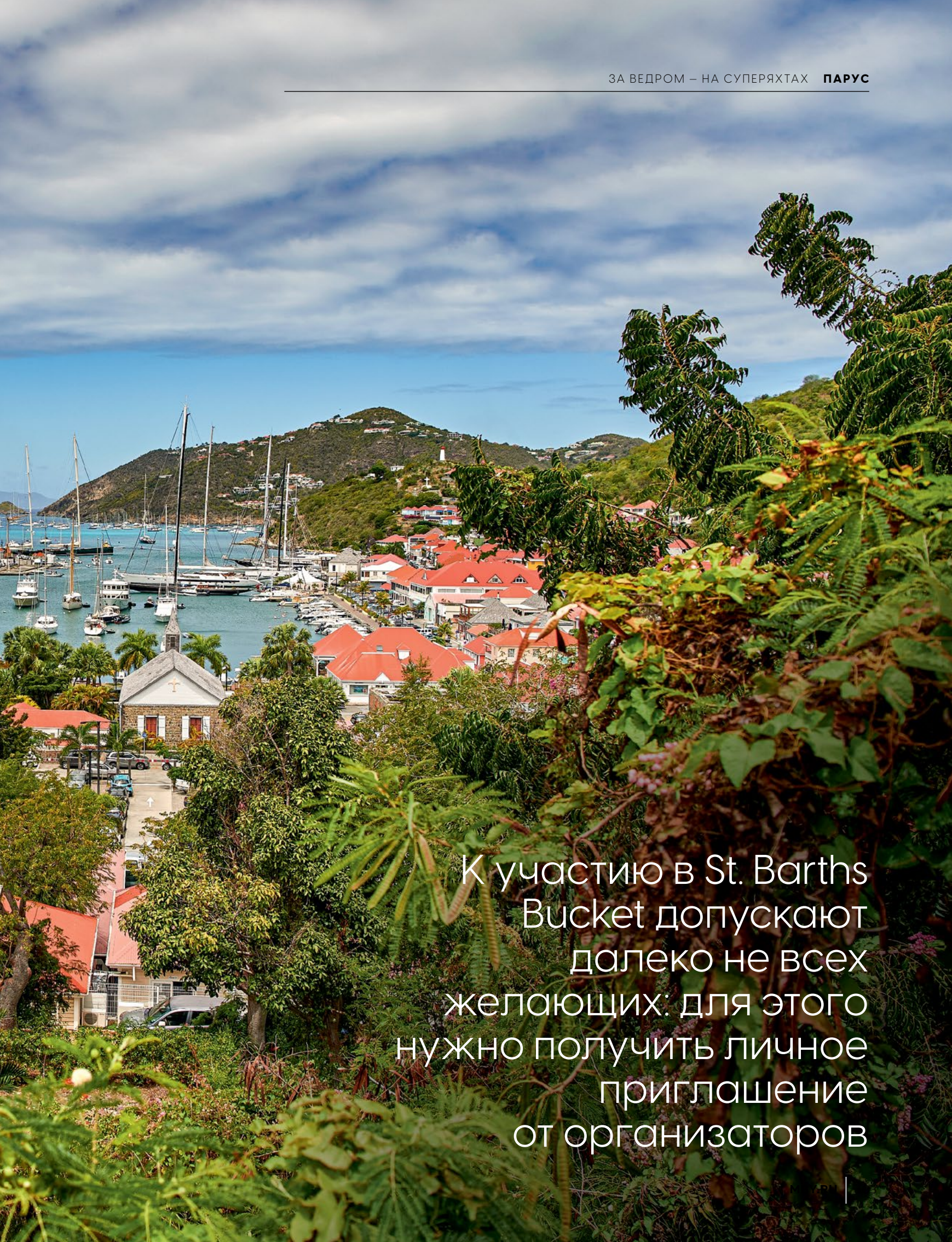
Слово bucket в названии регаты означает «ведро». Происхождение легкомысленного названия имеет свою историю. Идея регаты родилась в августе 1986 года, когда издатель Нельсон Даблдей праздновал с приятелями-яхтсменами свой день рождения и между ними возникла оживленная дискуссия о дизайне парусников и рангоута. Дебаты зашли так далеко, что уже на следующий день на 15-мильную дистанцию в заливе Нантакет (Массачусетс, США) вышли семь яхт, и вместо медалей победителя наградили... жестяным ведром, от которого и пошло название гонки.

Спустя годы эта регата переместилась на Сен-Барт и поначалу была просто неформальной тусовкой «для своих», но затем получила поддержку французской федерации парусного спорта, местных властей и спонсоров.

К участию в St. Barths Bucket допускают далеко не всех желающих, и присоединиться к регате не так просто, поскольку владеть суперяхтой и оплатить стоимость участия (около \$ 10000) недостаточно: нужно получить персональное приглашение от организаторов.

Последний раз яхтсмены собирались на регате St. Barths Bucket в 2019 году. Тогда в гавани Густавии (столицы заморской общины Франции) зашли 34 суперяхты, включая *My Song* (39,6 м, Baltic Yachts, 2016), на которой собрались дизайнеры, модели и клиенты модного дома Loro Piana. Потом последовали два года перерыва из-за пандемийных ограничений, а в минувшем марте на St. Barths Bucket Regatta 2022 снова прибыли 30 парусников. «Не стоит забывать, что многие из этих яхт последние 18 месяцев вовсе не участвовали в гонках, — отметил на открытии регаты Питер Крейг, директор St. Barths Bucket. — Поэтому сегодня особый день для владельцев суперяхт и их экипажей. Это воссоединение с семьей и друзьями как для профессионалов, так и для любителей, которые традиционно собираются на Сен-Барте».





К участию в St. Barths
Bucket допускают
далеко не всех
желающих: для этого
нужно получить личное
приглашение
от организаторов



Гонки яхт J-Class стали украшением всей регаты. Экипажу яхты Napimaa досталось серебро в этом дивизионе



На переднем плане яхта Drifter Cube (31 м, Nautor's Swan, 2020), на заднем плане – 43-метровая стальная Columbia, реплика шхуны 1923 года



Ranger дебютировала в St. Barths Bucket Regatta и неожиданно для многих выиграла гонку, обойдя соперников

ПАРАД ПАРУСОВ

В этом году флот St. Barths Bucket состоял из великолепных яхт: шлюпов, кечей и шхун длиной от 28 до 70 м с корпусами из разных материалов, включая композиты и сталь. Каждая из них является уникальным воплощением инженерной и дизайнерской мысли. Некоторые сошли на воду еще в первой половине прошлого века, как, например, *Velsheda* (39,4 м, Camper and Nicholson's, 1933). Другие стали репликой старинных проектов: стальная 43-метровая *Columbia* — копия одноименной шхуны, спущенной на воду в 1923 году; она несет 9 парусов (площадь 930 кв. м) и оборудована гидравлическими лебедками.

Флагман St. Barths Bucket 2022 — *Hetairos* (66,8 м, Baltic Yachts, 2011), победитель регаты 2019 года. В своем дивизионе она состязалась с *Perseus^3* (58,6 м, Perini Navi, 2015). Спроектированная голландским бюро Dykstra Naval Architects, *Perseus^3* заслуживает отдельного упоминания еще и потому, что именно на ней в ходе гонки подняли самый большой в мире спинакер площадью 2604 кв. м (порядка 10 теннисных кортов!). По словам парусных мастеров из North Sails, сложнее всего было даже не пошить, а покрасить этот гигантский парус, что заняло уйму времени.



Среди других сильных претендентов значились *Aquarius* (56 м, Royal Huisman, 2018) и *Roseheartly* (56 м, Perini Navi, 2006), победившие в своих группах в прошлой регате.

Самыми маленькими яхтами в этом году стали *Freya* (Nautor's Swan, 2012) и *Sonny III* (Brooklin Boat Yard, 2018), обе по 28 м.

«Просто фантастика снова участвовать в гонках на Сен-Барте, — делится Грэм Ньютон, шкипер *Hetairos*. — Это действительно одно из самых красивых мест в мире для регаты, и приятно видеть здесь такой хороший флот».

Верфь Royal Huisman приурочила к регате презентацию амбициозного Project 410 — яхты New World Sloop, которая должна стать самым крупным шлюпом в мире, превзойдя длиной нынешнего обладателя титула, 78-метровую *M5*.

ГОНКИ

St. Barths Bucket Regatta 2022 прошла в традиционном формате с индивидуальным временем старта (за исключением J-Class). При этом соревнования организовали таким образом, чтобы обеспечить безопасность яхт, сводя к минимуму возможное сближение яхт разных классов, и справедливую оценку результатов. Для этого проводился пересчет времени прохождения дистанции по гандикапу (с коэффициентами).

Яхты-участницы распределились по нескольким дивизионам в соответствии с гоночным рейтингом по системе ORC (Offshore Racing Congress). Всем дивизионам, кроме J-Class, присвоены красивые названия. Наиболее быстрые лодки входят в группу Gazelles (Class A), остальные распределились в порядке уменьшения длины, увеличения водоизмещения, снижения относительной площади парусности и скорости: Elegantes (Class B), Mademoiselles (Class C), Grandes Dames (Class D), L'esprit (Class E), Petites Dames (Class F — яхты длиной менее 30 м).

Результативными на этой регате оказались только первые три дня: в последний день гонку пришлось отменить из-за сильного, с порывами до 30 узлов, ветра. Вот некоторые итоги.

J-Class. Состязание яхт этого дивизиона, по праву входящих в число самых красивых гоночных парусников, стало украшением регаты. За победу боролись уже упомянутая *Velsheda*, *Hanuman* (42 м, Royal Huisman, 2009), построенная по проекту не сохранившейся до наших дней яхты *Endeavour II*, одной из самых быстрых лодок 1930-х, и *Ranger* (41,6 м, Danish Yachts, 2003). Последняя оказалась «серой лошадкой»: прежде яхта не участвовала в St. Barths Bucket, к тому же это был ее первый старт после долгого ремонта, но именно она стала открытием регаты. В первый день у яхты вышла из строя лебедка, отчего на старте она отстала от соперников. Однако в двух последних гонках *Ranger* опередила их и вырвала победу у *Hanuman* и *Velsheda* за счет более высокого гоночного балла по гандикапу. «Ну, что тут скажешь, добро пожаловать на гонки яхт J-класса! — разводит руками Кен Рид, рулевой *Hanuman*. — Каждый знает, как это непросто, но финальный день напомнил нам, что это адски тяжелая работа. Думаю, у каждого из нас сегодня была своя минута славы. Кое-что хотелось бы изменить, но так или иначе — это было незабываемо».





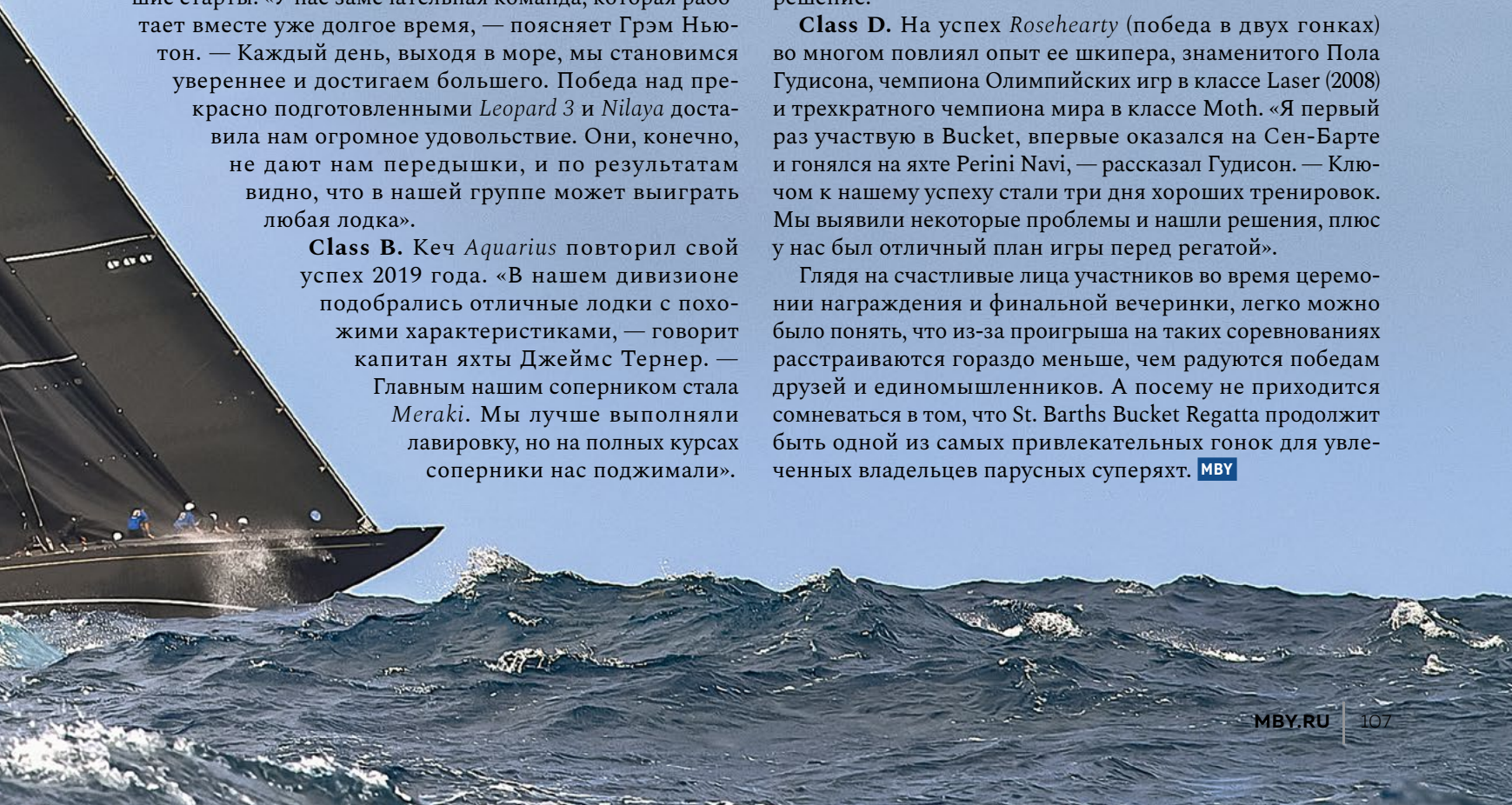
Class A. В этом дивизионе участвовали тоже три яхты. Чемпионская *Hetairos* вновь доказала, что у нее есть все необходимое для уверенной победы. Спроектированный Dijkstra кеч второй раз подряд завоевал трофей Hermès Bucket Trophy, да еще получил награду Best Starter за лучшие старты. «У нас замечательная команда, которая работает вместе уже долгое время, — поясняет Грэм Ньютон. — Каждый день, выходя в море, мы становимся увереннее и достигаем большего. Победа над прекрасно подготовленными *Leopard 3* и *Nilaya* доставила нам огромное удовольствие. Они, конечно, не дают нам передышки, и по результатам видно, что в нашей группе может выиграть любая лодка».

Class B. Кеч *Aquarius* повторил свой успех 2019 года. «В нашем дивизионе подобрались отличные лодки с похожими характеристиками, — говорит капитан яхты Джеймс Тернер. — Главным нашим соперником стала *Meraki*. Мы лучше выполняли лавировку, но на полных курсах соперники нас поджимали».

Class C. Участники гонок этого дивизиона расстроились из-за отмены старта в последний день регаты. Впрочем, Том Уидден, тактик на борту шлюпа *Kawil* (34 м, Derecktor Shipyards, 2000), который в итоге финишировал первым, согласился с тем, что организаторы приняли разумное решение.

Class D. На успех *Roseheartly* (победа в двух гонках) во многом повлиял опыт ее шкипера, знаменитого Пола Гудисона, чемпиона Олимпийских игр в классе Laser (2008) и трехкратного чемпиона мира в классе Moth. «Я первый раз участвую в Bucket, впервые оказался на Сен-Барте и гонялся на яхте *Perini Navi*, — рассказал Гудисон. — Ключом к нашему успеху стали три дня хороших тренировок. Мы выявили некоторые проблемы и нашли решения, плюс у нас был отличный план игры перед регатой».

Глядя на счастливые лица участников во время церемонии награждения и финальной вечеринки, легко можно было понять, что из-за проигрыша на таких соревнованиях расстраиваются гораздо меньше, чем радуются победам друзей и единомышленников. А посему не приходится сомневаться в том, что St. Barths Bucket Regatta продолжит быть одной из самых привлекательных гонок для увлеченных владельцев парусных суперяхт. **МВУ**



МАВРИКИЙ – ОСТРОВ КОНТРАСТОВ

Текст: **Екатерина Хлопкова**

Фото: **Артем Беляев, KingWinch Wakepark, Pryde Club Mauritius, envato.com**



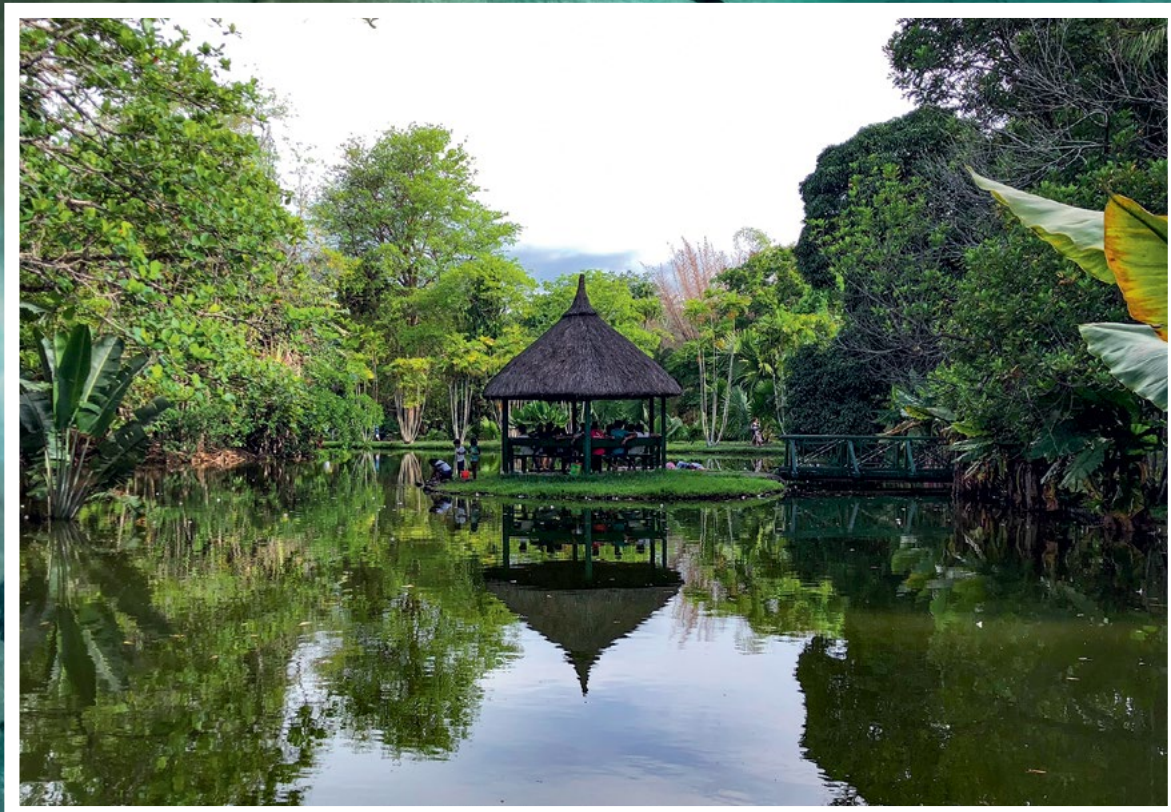
ПТИЧКУ ЖАЛКО!

«Маврикий — очень красивый остров, — пояснил мистер Доджсон. — Тогда там не водилось ни змей, ни хищников, так что у додо не было никаких врагов. Остров покрывали тропические леса, где росли папоротники, черное дерево и орхидеи. В ветвях деревьев перекликались попугаи и множество других птиц. — Додо жили на земле, — продолжал мистер Доджсон, — потому что не умели летать. Впрочем, в этом не было необходимости: там, где они жили, пищи для них было предостаточно. <...> Но вот однажды... в XVII веке... у острова Маврикий показался голландский корабль. Кое-кто из матросов высадился на берег. Нашему додо предстояло впервые встретиться с людьми. Услышав голоса, он удивился и подошел поближе. От волнения он закричал: “До-до, до-до”, — и его подруга и другие додо тоже прибежали к нему. Однако проголодавшиеся матросы поймали всех додо, которые попались им на глаза, и отнесли на корабль. Корабельный пес нашел гнездо с яйцом додо и тут же сожрал.

— Эту жирную птицу, — сказал корабельный кок, указывая на подругу нашего додо, — я приготовлю сегодня на ужин. Ее на всех хватит» (Кристина Бьёрк. «Приключения Алисы в Оксфорде»).

С той поры эндемичная доверчивая птица додо (маврикийский дронг), исчезнувшая навсегда, следит за происходящим с герба Маврикия. И тем не менее даже без додо этот зеленый остров, обвятый бирюзово-малахитовыми водами Индийского океана, остается одним из самых желанных мест на планете для любителей путешествовать со вкусом.





СОЛЬ И САХАР МАВРИКИЯ

Из-за удаленного географического положения люди не селились на острове до XVI века, хотя в Средние века сюда заходили арабские торговые корабли. Потом были португальцы, затем голландцы, французы, англичане... Полная независимость к Маврикию пришла в 1968 году, и теперь это слоеный пирог из культур, языков, традиций, кухонь...

Столица Маврикия Порт-Луи находится на северо-западном побережье. Ее площадь — почти 47 кв. км, то есть примерно 1/55 Москвы. «До безумия контрастный, маленький, пропитанный запахом карри и индийских благовоний, Порт-Луи покорила меня за полдня! — делится впечатлениями путешественник Глеб Степанский. — Здесь уличные торговцы, общаясь на французском, продают индийскую еду возле ослепительно белой мечети, а через квартал азиатского вида юноша предлагает тебе купить китайскую лапшу... Это какой-то микс Азии, Африки и Ближнего Востока, где английский язык является государственным, а французский — основным. При этом праворульные машины так и норовят тебя сбить, незаметно подкравшись с непривычной стороны...»

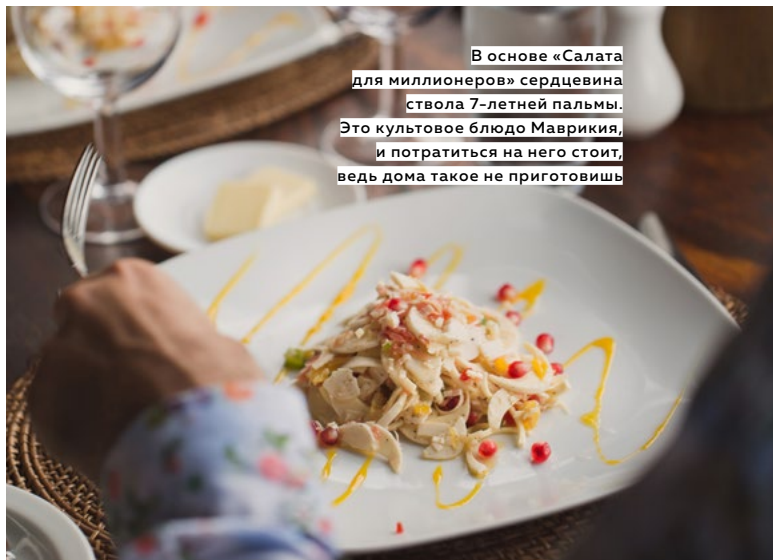
Местное население живет небогато, основные траты — электричество, телефон, интернет. Питаются скромно: лапша, бобы, хлеб. Готовят в основном дома, по ресторанам не ходят. Качество продуктов в магазинах довольно высокое, выбор есть: мясо из Австралии и ЮАР, сыры из Франции и Бельгии, свежайшие морепродукты. Только не всем это по карману.

Основной доход туземцы получают от продажи сахара и соли, текстиля, консервированного тунца и живых цветов. На улочках небольших городов, помимо французского, можно услышать креольский, хинди, урду и даже китайский. Маврикийцы очень приветливы к туристам, дети с любопытством рассматривают приезжих из окон автобусов.

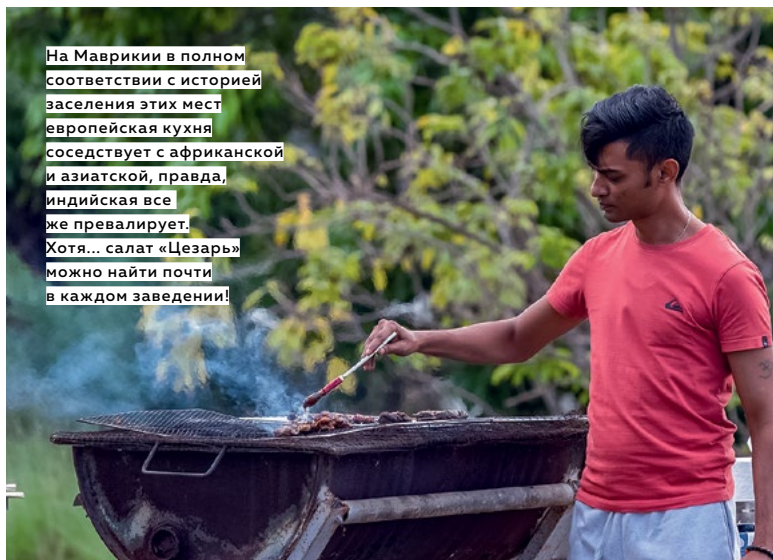
Неоднородность здесь ощущается и в развитии туристической инфраструктуры. Роскошные отели крупнейших мировых сетей на побережье как бы закрывают собой неприглядные постройки деревень, общины которых всячески защищают свои земли от ненасытных девелоперов. Тем не менее изменения происходят: например, городская набережная столицы, выглядевшая когда-то довольно неряшливо, преобразилась, а местная гавань превратилась в оживленный портовый комплекс с торговыми центрами и ресторанами.



Портовая часть островной столицы



В основе «Салата для миллионеров» сердцевина ствола 7-летней пальмы. Это культовое блюдо Маврикия, и потратиться на него стоит, ведь дома такое не пригостишь



На Маврикии в полном соответствии с историей заселения этих мест европейская кухня соседствует с африканской и азиатской, правда, индийская все же превалирует. Хотя... салат «Цезарь» можно найти почти в каждом заведении!



Основу населения составляют потомки выходцев из Индии, прибывших во времена британской колонизации для работы на плантациях сахарного тростника, отсюда и десятки индуистских храмов на острове



В ЧАРТЕРЕ

На Маврикии хорошо в любое время года: хоть зимой, с мая по начало декабря, хоть летом, с января по март. Зимой (помните, что она здесь «наоборот») даже лучше, не так жарко и ниже вероятность циклонов.

Остров этот подняла из глубины океана серия извержений вулкана, отсюда такой неравномерный ландшафт: горы, кратеры, прибрежные равнины, рифы и лагуны. Соседние острова Реюньон и Родригес, образовавшиеся много позже, не менее интересны своими безлюдными пляжами и колониями морских птиц. Вместе с входящими в состав государства Маврикий архипелагом Каргадос-Карахос и островом Агалега этот регион прекрасно подходит для яхтинга и обеспечивает легкое перемещение между бухтами и стоянками.

Симбиоз модных отелей, гольф-клубов, ипподромов и хорошо оборудованных бескрайних пляжей с уникальной дикой природой и богатой культурой дает возможность разнообразить отдых. На Маврикии есть гавани (в Порт-Луи, Маэбуре и в заливе Гранд-Бэй) для швартовки крупных яхт и круизных лайнеров, а самые популярные местные базы аренды находятся в Порт-Луи и Ривьер-Нуаре.

Знакомство с Маврикием можно начать от горы Ле-Морн-Брабан на юго-западной оконечности. История у этого места не очень веселая: в конце XVIII — начале XIX века в пещерах и лесистой местности укрывались беглые рабы. В 2008 году ЮНЕСКО внесла Ле-Морн-Брабан в Список Всемирного наследия. С той поры величественная базальтовая гора напоминает человечеству, что рабство — это плохо, а отельеры тщетно бьются за то, чтобы построить здесь очередные гостиницы. Впрочем, хайкинг на Ле-Морн-Брабане разрешен, популярен и станет запоминающимся опытом.

Прежде чем отправиться дальше, непременно стоит увидеть подводный водопад (лучше всего, конечно, — с борта вертолета). На самом деле это вовсе не водопад: иллюзию создают коралловые рифы, намывы песка и иловые отложения. Все это движется под действием течений, и возникает ощущение, будто вода стекает в гигантское ущелье. Водопад ненастоящий, а вот эмоции, полученные от увиденного, — самые что ни на есть неподдельные.

Продолжить маршрут рекомендуем посещением Маэбура, очаровательного городка на восточном побережье Маврикия. Загляните хоть ненадолго на шумный базар, отведайте острой уличной еды и почувствуйте для разнообразия, что такое аутентичная маврикийская атмосфера.

Далее на север находится Гранд-Бэй. Тут уже множество фешенебельных отелей, ресторанов, дневных и ночных развлечений, пляжи Ла-Кювет и Перейбер — среди самых чистых в мире, а вода — теплее, чем у других берегов острова. Говорят, здесь любит отдыхать президент Маврикия.

Гранд-Бэй — мекка для любителей шопинга. Тут есть всё: от ювелирных бутиков до ремесленных лавок с сувенирами (особой популярностью у туристов пользуются макеты парусных судов, искусно выполненные из древесины редких пород).

Потом можно посетить Флэт-Айленд, на который вас с комфортом доставит тендер. Это излюбленное место дайверов, приезжающих понаблюдать за акулами под Голубиной скалой. Перед погружением советуем забронировать столик в эксклюзивном ресторане Governor's House, чтобы после поужинать блюдами изысканной кухни.



Ежедневно
над бирюзовым
океаном
взмывают сотни
разноцветных парусов



В вейк-парке
KingWinch



Яркие серферы,
белый песок...

КАЙТ И ДРУГИЕ ВИДЫ КАЙФА

В 2018 году, в честь 50-летия независимости Маврикия, российские кайтсерферы в составе интернациональной команды совершили сложнейший 200-километровый переход с Маврикия на Реюньон. Океанский кайт-бросок занял 9 ч 30 мин. На Маврикий кайтинг вообще в почете, его популяризируют в многочисленных кайт-школах. Любопытно, что нигде на побережье строить школы нельзя, поэтому все они, в том числе две-три, основанные нашими соотечественниками, базируются в глубине острова, а к воде кайты и снаряжение каждое утро подбрасывают популярные здесь пикапы. Полет за змеем запомнится надолго, но тут нужна хотя бы небольшая подготовка. «За три-пять дней основам кайтинга научитесь любой. Лично видел, как катались 4-летний пацан и мужчина 76 лет!» — комментирует Артем Беляев, бизнесмен, один из участников первой в мире океанской эстафеты на кайтах.

На Маврикий и соседних островах идеальные условия не только для кайтинга, но также для серфинга, виндсерфинга, вейкбординга, водных лыж. Здесь, к примеру, можно «подсесть» на редкую волну *one eye*.

В 15 минутах езды от столицы, в Гро-Кайу, на живописном озере с проточной водой, россияне открыли вейк-парк KingWinch со множеством развлечений. На территории парка, помимо прочего, есть ресторан Le Tekoma, в меню которого как привычные европейцам, так и аутентичные маврикийские блюда.

Для серфинга также популярно местечко Тамарин на северо-западном побережье Маврикия.

Если позовут на сап-сафари, тоже не отказывайтесь: удовольствие от неспешного созерцания всех оттенков голубого и зеленого под собой и по курсу гарантировано. В окрестностях острова, окруженного коралловыми рифами,





Евгений Новожеев
(Джексон) со своей
Большой Рыбой

ЛОВИСЬ, РЫБКА, БОЛЬШАЯ И МАЛЕНЬКАЯ

Поймать на Маврикий можно не только волну и ветер. С ноября по май сезон голубого марлина, а лучшее время — февраль и март. Охота на марлина относится к Big Game Fishing: ежедневно фанаты вытаскивают огромных, до полу-тонны весом, рыбин! Помните, у Хемингуэя? «Он был счастлив, ощущая, как рыба потихоньку дергает леску, и вдруг почувствовал какую-то невероятную тяжесть. Он почувствовал вес огромной рыбы и, выпустив бечеву, дал ей скользить вниз, вниз, вниз, разматывая за собой один из запасных мотков. Леска уходила вниз, легко скользя между пальцами, но, хотя он едва придерживал ее, все же чувствовал огромную тяжесть, которая влекла ее за собой».

На глубоководную рыбалку отправляются в основном из Гранд-Бэя и идут в район Блэк-Ривер или Ле-Морна. «Несколько лет назад почти во всех рыболовных клубах появилось правило: марлина весом меньше 600 фунтов (~ 300 кг) отпускают, более крупные становятся трофеями», — комментирует Евгений Новожеев (Джексон), владелец кайт-школы Pryde Club Mauritius и увлеченный рыболов. Если азарт не так силен, как у рыбака из повести «Старик и море», можно половить кого-то другого, не обязательно марлина. Рыба-парусник, барракуда, тунец, дорадо — кого здесь только нет! Рыбалка на арендованном катере будет трофейной; при самостоятельной ловле всю рыбу можно оставить себе. А вот за кашалотами, встречающимися с южной стороны острова, лучше просто наблюдать с борта яхты.

более сотни мест для дайвинга. В числе лучших — риф Альбион на западе, где интересно понаблюдать за ночными морскими хищниками лангустами. К востоку от столицы можно исследовать пещеры или погрузиться к затонувшим кораблям. На севере есть сайт Джабеда, доставшийся дайверам после крушения японской рыбацкой лодки; там полно мурен, триггера, рыбы-камня, крылаток, рыбы-попугая.

На Гранд-Бэй, кроме пляжей и ресторанов, стоит поехать ради гигантских ступеней, в которых растут мягкие и твердые кораллы, а также чтобы посмотреть пятнистого орлякового ската, акулу-няньку и редкий веерный коралл. В прибрежных водах Ганнерс-Куойн и Флэт-Айленд (дайв-сайт Shark Pit возле упомянутой выше Голубиной скалы) водятся акулы-молоты.

Заняться снорклингом можно почти где угодно. К примеру, у необитаемого острова Габриэль. Прозрачайшая вода и глубины до метра позволяют любоваться рыбками, переливающимися всеми цветами радуги. Понырять с маской могут и дети — стоит лишь опустить в воду голову. Течения особого здесь нет, поэтому не нужны даже ласты. Единственное, стоит быть осторожным, чтобы не пораниться о кораллы и не наступить на морского ежа.



Маврикий благоволит всем и позволяет заняться альпинизмом, хайкингом, трекингом и бэкпекингом



Чтобы сохранить цветные дюны, их огородили, но они прекрасно видны со специальной смотровой площадки



В ГОСТЯХ У СКАЗКИ

Не поленитесь прогуляться или прокатиться по острову: всего 65 км с севера на юг, но есть что посмотреть и куда сходить.

Юго-запад удивит семицветными песками в деревушке Шамарель. Радужные дюны, образованные слоями разноцветного песка, — отличный фон для красочных снимков на память. «Семицветик» — часть огромного национального парка Black River Gorges с великолепной смотровой площадкой. Самый большой водопад на острове — Шамарель — сбрасывает потоки воды в кратер вулкана с высоты больше 100 м, а в округе еще несколько водопадов. Предварительно договорившись, можно посетить ромовый завод и ресторан Rhumerie de Chamarel при нем. Ром здесь делают из сахарного тростника, а не из мелассы, и он вполне может конкурировать с карибским.

На западном побережье, в деревушке Тамарин, находится соляной прииск Salt Pans. Если вы арендуете автомобиль, то проехать его не получится при всем желании: он расположен прямо у дороги. На поверхности огромных водоемов лежат кристаллы соли, а рядом в небольшом магазинчике ее продают в упаковках. Правда, местное население эту соль не жалует: для них она недостаточно соленая, и трудно определить, сколько ее класть в блюда.

На протяжении сотен лет «официальной валютой» острова считался тростниковый сахар, который, справедливости ради, имеет более карамельный привкус, но все равно не такой насыщенный, как произведенный из сахарной свеклы. Впрочем, на вкус и цвет... На севере, в окрестностях Порт-Луи, есть сахарная фабрика L'Aventure du Sucre и музей при ней, где расскажут массу интересного о неразрывной связи Маврикия с сахарным тростником и о важном во все времена продукте, получаемом из него.

Неподалеку от фабрики расположен знаменитый Памплемус — ботанический сад, где прекрасно себя чувствуют всевозможные экзотические и эндемичные растения. А главной целью паломничества сюда взрослых и особенно детей является желание посидеть и пофотографироваться на листьях гигантских кувшинок, которые достигают двух метров в диаметре и выдерживают до 50 кг.

Альбион — прибрежная деревушка на северо-западе, между Порт-Луи и курортным городком Флик-ан-Флак. Помимо приятного безлюдного пляжа, тут есть действующий маяк Альбион высотой 30 м. К слову, несколько лет назад здесь снимали фильм «Море соблазна» с Мэттью Макконахи и Энн Хэтэуэй.

Южный берег оживленнее остальных. На нем находится парк-заповедник La Vanille. Если доберетесь, приготовьтесь потратить там много времени, о котором не пожалеете. Исполинских размеров черепахи (если хотите покормить, приезжать лучше с утра), крокодилы, игуаны, мангусты, попугаи эхо — целый зоопарк! Ресторан Le Crocodile Affamé («Голодный крокодил») потчует, помимо банальных гамбургеров, отбивных и салатов, блюдами из мяса рептилий. А еще тут есть трасса зиплайна, музей окаменелостей и... музей додо. **MBY**



Покатай меня, большая черепаха!



Victoria amazonica — гигантская водяная лилия в ботаническом саду Памплемус

НЕБЕСНАЯ КУХНЯ

Культура еды становится в современном мире все более востребованной, и это в полной мере справедливо для трапез в самолетах бизнес-авиации. Если прежде в небе люди довольствовались простыми салатами вроде «Оливье» и «Цезаря», то теперь они ожидают более интересных блюд из самых качественных продуктов. В ответ на эти запросы развивается индустрия ресторанов для путешествий, где предлагают питание и сервис высокого уровня.

Текст: **Алексей Кириллов**
Фото: **Алла Чехнович**



Компания Jet Catering работает в этой сфере около 15 лет. За это время она завоевала репутацию надежного партнера и сейчас обеспечивает едой около 80% рейсов московского авиационного узла. Продолжая сохранять лидирующие позиции на этом рынке, она повышает стандарты и предлагает пассажирам бизнес-джетов настоящие авторские блюда. О том, как устроена «небесная кухня» и что вошло в новое меню этого сезона, мы поговорили с Катей Сучковой, коммерческим директором Jet Catering, и специально приглашенным в проект бренд-шефом Владиславом Корпусовым.

ПРЕДЫСТОРИЯ

«Каждую весну перед началом высокого сезона мы стараемся предложить клиентам что-то новое, и в этом году мне захотелось придумать нечто особенное, — рассказывает Катя Сучкова. — Обновление меню — это всегда поиск, уход от банальности, и, чтобы разнообразить классические позиции, требуется человек с творческим подходом и умением переносить свою энергию в создаваемые блюда. Познакомившись с Владом, я сразу поняла: он — именно тот, кто мне нужен. И приложила немало сил, чтобы привлечь его в проект».

Для своих лет Владислав Корпусов уже многого добился на гастрономическом поприще. Сейчас ему 31 год, и большую часть жизни он прожил в Эстонии, где началась его карьера повара. Он работал в Pädaste, лучшем на тот момент ресторане страны на острове Муху, а в 2011 году выиграл конкурс «Лучший повар Эстонии», став самым молодым его победителем за всю



Катя Сучкова, коммерческий директор и идейный вдохновитель ресторана для путешествий Jet Catering



Томатный суп с креветками и мидиями входит в число самых популярных блюд для заказа на борту. Стюардессе останется только добавить пару капель зеленого масла, и шедевр готов.

историю. «Эта победа перевернула мою жизнь, — вспоминает он. — Меня пригласили на президентский прием, через год я уже там готовил. Потом я уехал в Осло и три года отработал в лучших столичных заведениях. Набрал базу знаний, позволившую мне двигаться дальше. Вернувшись в Эстонию, уже в 24 года я стал шеф-поваром нового ресторана, который быстро оказался на слуху. Тогда мы устраивали различные коллаборации, например, с поварами из Петербурга, в частности с Иваном Березуцким из PMI Bar. Когда тот уехал с братом в Москву открывать ресторан Twins, меня переманили в PMI Bar. В итоге я перебрался в Питер, хотя совершенно не планировал жить в России, и, зарекомендовав себя, уехал в Москву, где проводил дегустации в проектах Аркадия Новикова, Ginza и других. У меня было много хороших предложений, но я выбрал ресторан “Мюсли”, потому что он оказался ближе всего по духу, и позже мы переоткрыли его под названием Stories».

Когда Катя познакомилась с Владом, он планировал уезжать в Лос-Анджелес, где его ждала отличная площадка для создания нового ресторана, однако предложение Jet Catering показалось интереснее. Проведя ревизию имеющегося меню, он с вдохновением начал придумывать интересные блюда, параллельно вникая в особенности питания в воздухе и стараясь вывести его на новый уровень.



Говяжьи щечки перед запеканием маринуют в течение 72 часов, обжаривают на гриле на веточках розмарина перед тем, как поместить в духовой шкаф



Стейк из лосося с ванильным соусом



При приготовлении ресторанной еды для авиации важно учитывать множество нюансов

КАК И ЧТО?

Считается, что трапеза во время перелета нужна не столько для утоления голода, сколько для развлечения — этаким способом с удовольствием скоротать время. Во многом это действительно так, а потому подход должен быть соответствующий.

«Пассажирам в бизнес-авиации важно, чтобы качество блюд оставалось на ресторанном уровне; собственно, именно этого они и ожидают, — поясняет Владислав. — Сотрудничество с шефами премиум-ресторанов как раз позволяет повысить уровень питания, поскольку они практикуют более индивидуальный подход к приготовлению».

Одно дело — готовить, рассчитывая, что блюдо попадет на стол через минуту после того, как покинуло кухню, но совершенно другое, если на это уходит несколько часов. Здесь требуются специальные техники: например, салаты заранее не заправляют, мясо недожаривают, чтобы оно не потеряло сок, и окончательная доготовка происходит уже на борту. «Мы не можем отдать стейк medium rare, но можем заранее сварить его в су-виде до нужного состо-

яния, потом поджарить до появления корочки и перед подачей разогреть, — объясняет Владислав. — В этом случае он точно будет medium rare, тогда как при обычной технике подогретое мясо просто пересохнет».

Кроме того, далеко не все продукты и блюда подходят для ресторанной трапезы в самолете, и их выбор зависит от целого ряда факторов, начиная от длительности полета и заканчивая доступным оборудованием на борту.

«Едят, как известно, в первую очередь глазами, поэтому блюда должны выглядеть безупречно, особенно когда в самолете нет холодильника, — рассказывает Катя Сучкова. — Чтобы дольше сохранить заготовки, обычно используют сухой лед, но от некоторых позиций все равно приходится отказываться. Например, мы не советуем брать на обратный перелет салатные блюда со свежей зеленью, которая быстро вянет. То же касается и брускетты, поскольку за несколько часов хлеб размокнет, станет некрасивым и невкусным. Наконец, мы не предлагаем сырую рыбу, устрицы и мидии, ведь без холодильников все это небезопасно». Последнее, впрочем, не означает,



Брускетта
с пармской
ветчиной
и артишоками



Запеченный
батат
с соусом
из голубого сыра

что в меню Jet Catering отсутствуют морепродукты. Они есть, да еще какие! Взять хотя бы мясо краба с угольными сливками — необычное блюдо, которым Владислав Корпусов особенно гордится. «Исторически крабовое мясо так или иначе замешивается с майонезом и подается с добавлением икры летучей рыбы, — рассказывает он. — Это крабовая классика, но я придумал новый рецепт, где в кипяченых сливках заваривается свежий березовый уголь, придающий им вкус дыма. Потом сливки процеживают, уваривают, добавляют соль и сахар, а затем в этом соусе томится мясо краба. Подается оно с гарниром из яблока, огурца и сельдерея в прозрачном мятно-яблочном геле. Для повышения кислотности я добавляю соус из ферментированных томатов и растительного масла. В итоге, находясь в небе, человек ощущает вкус приготовленного на огне со сливками краба, который в сочетании с тартаром из свежих овощей и фруктов ассоциируется с пикником на природе. Это позволяет удивить пассажиров и максимально приближает их впечатления к ресторанным».

Когда готовишь для авиации, важно учитывать нюансы, на которые не обращаешь внимания на земле. В первую очередь это касается размера кусочков: не в меру длинная лапша, слишком крупные ломтики моркови или мяса могут доставить пассажирам значительные неудобства. «В ресторанах принято в первую очередь думать о госте и о том, насколько удобно ему есть. Если нарезка не помещается во рту, значит, ее нужно менять. Например, сам я привык есть только ложкой, ведь чем меньше режешь и ломаешь еду, тем реже приходится менять приборы. Именно поэтому я предпочитаю заранее порезать стейк, выложить его на мятый картофель, чтобы человек брал кусочки и сразу макал в соус, думая о вкусе, а не о том, как все это нарезать, тем более в самолете. По той же причине в нашем томатном супе с морепродуктами все нарезано так, чтобы кусочки помещались на ложке. Кальмары — не кольцами, а квадратиками. Креветки полностью очищены и разделены пополам, чтобы половинки аккуратно сворачивались. Кстати, я вообще убежден, что креветки с хвостиками — это издержки дешевых ресторанов».

Влад Корпусов
и шеф-повар
Jet Catering
Гульюз Таирова
за работой



РЕСТОРАН ВЫСОКОЙ КУХНИ

Производство Jet Catering базируется на территории аэропорта Шереметьево, откуда заказы доставляют в любое место. Сам процесс готовки не отличается от ресторанного, но дальше все по-другому. Еду раскладывают в специальную упаковку, чтобы, как в конструкторе, разделить компоненты. Благодаря этому во время транспортировки вкусы не смешиваются, и каждый компонент, будь то сыр или дольки апельсина, можно красиво выложить по отдельности. На каждый рейс еда попадает буквально из-под ножа, а если кухня поторопилась и вылет задерживают, то все готовят заново.

На борту еду разогревают в печи, поэтому контейнеры-касалетки снабжают инструкцией, где указана температура и длительность прогревания, а также особенности сервировки. Это облегчает жизнь персоналу и позволяет гарантированно получить блюдо в задуманном поваром виде. «Мы постоянно и много работаем со стюардессами, — отмечает Катя Сучкова, — проводим тренинги, дегустации и мастер-классы в школах для бортпроводников бизнес-авиации. Они со своей стороны мотивированы приобретать подобные навыки, так как довольные качеством еды и уровнем обслуживания пассажиры не скупятся на чаевые».

Но как убедиться в том, что во время доставки и полета заготовленная еда не потеряет свой вид? Для этого в Jet Catering проводят натурные эксперименты. Так, по словам Кати Сучковой, любой хлеб, который используется для сэндвичей или брускетт, предварительно проходит «краш-тесты». Готовые блюда возят в машине по несколько часов или даже дней, а потом оценивают их состояние, и если хлеб раскис, то подбирают другой. «Мы ежедневно закупаем свежие продукты, поставщики доставляют их несколько раз в сутки, и наш су-шеф очень придирчиво все проверяет, — говорит Екатерина. — Все несоответствующее нашим стандартам отправляется назад».



Татаки из ростбифа
с соусом из сморчков



Домашний копченый сыр
с тыквой и грушей



Выбор десертов
в меню Jet Catering
не уступает выбору
основных блюд



Стоит отметить, что, когда Влад начал разрабатывать новое меню для Jet Catering, он раскритиковал некоторые позиции и, например, убедил Екатерину сменить поставщиков гребешка и осьминога. «Часто крупные компании закупают продукты так называемого проверенного качества, то есть те, которые хорошо продаются, — поясняет он свое решение. — Но зачем покупать китайского гребешка, когда есть лучший в мире мурманский? Или зачем брать жесткого осьминога с Дальнего Востока, если есть мягкий из Марокко? Не спорю, российские морепродукты очень хороши, но мой опыт говорит: сколько ни вари владивостокского осьминога, он все равно останется жестким, и с него все будет сваливаться. Я категорически против того, чтобы использовать недостаточно качественные продукты, даже если они дешевле. Поверьте, клиенты всегда понимают, за что они платят, и всегда готовы покупать качественную еду дороже».

Заканчивая беседовать с Катей и Владиславом, я с удивлением узнал о парадоксальной ситуации, в которой даже такой состоявшейся и высокопрофессиональной (сертификаты ISO и HACCP) компании Jet Catering приходится ломать стереотипы восприятия самого слова «кейтеринг». Дело в том, что прилетающие в Россию европейцы давно знают: обращаясь в профильный авиационный кейтеринг, они получают именно то, что ожидают — еду из-под ножа, в правильной упаковке, компактно сложенную и поданную должным образом. Наши же соотечественники, едва услышав слово «кейтеринг», почему-то сразу отказываются, видимо, считая, что за ним стоит дешевый массовый фингерфуд. Годы борьбы с этим стереотипом не увенчались успехом, и теперь, общаясь с заказчиками, сотрудники компании все чаще называют ее «рестораном для путешественников». И не простым, а высокой авторской кухни! **МВУ**

ВОЗВРАЩЕНИЕ К ИСТОКАМ

Текст: Арина Вишнева
Фото: «Астория»



В этом году отель «Астория» празднует 110 лет со дня открытия. Больше века гостиница, расположенная в самом сердце Санкт-Петербурга, является свидетелем и участником исторических событий, излюбленным местом отдыха многих поколений гостей и горожан.

Здание, где находится «Астория», возведено в 1912 году по проекту архитектора Федора Лидваля и обладает статусом памятника федерального значения, первоначальный облик которого полностью сохранен. Это налагает особую ответственность на компанию Rocco Forte Hotels, с 1997 года управляющую отелем.

В 2021 году, воспользовавшись пандемийным затишьем, решили начать масштабную реставрацию фасада. Прошлой зимой полностью отремонтировали центральный фасад, выходящий на Исаакиевскую площадь, а по окончании высокого сезона начались работы со стороны Большой Морской улицы.

Сегодня здание в идеальном состоянии. Обновленный фасад выглядит непривычно: центральный ярус сменил свой шоколадный цвет на серо-розовый. Перемены вызвали закономерный вопрос горожан, а ответ можно найти на старых фото «Астории», где видно, что раньше весь фасад был равномерно выкрашен в тот самый серо-розовый. Этот же цвет был обнаружен во время расчистки поверхности здания и при лабораторном анализе. На основе этих данных КГИОП и определил цвет. Терразитовая штукатурка — довольно сложный материал, подбор фракции занял



В гостиной «Ротонда»
в любую погоду
можно наслаждаться
чаепитием
из кобальтовых чашек
Императорского
фарфорового завода

много времени, но зато теперь фасад выглядит именно так, как и задумывалось изначально.

В «Астории» 169 номеров, включая 86 люксов (в том числе четыре Президентских люкса с двумя спальнями, Королевский люкс с большим балконом и великолепный Царский люкс с четырьмя спальнями). Современные предметы интерьера дополнены антиквариатом, а текстильные изделия из льна добавляют убранству благородных ноток.

Сердце отеля — гостиная «Ротонда» на первом этаже. Ежедневно с 15:00 до 18:00 здесь под аккомпанемент рояля проходят чаепития. Это любимое место сладкоежек. Десерты из кондитерского цеха «Астории» стали такими же символами отеля, как красные маркизы и вид на Исаакий. Кстати, если раньше фирменными десертами можно было наслаждаться только в отеле, поскольку сложный дизайн и хрупкое исполнение не подразумевали транспортировку, то теперь полноценное произведение кондитерского искусства можно увезти с собой. Кондитеры разработали десерт в жанре travel sake, который долго не теряет свежести и не боится переездов. Шоколадный кекс с клюквой, маринованной в «Полугаре», фундуком и начинкой из клюквенной карамели декорирован орнаментом, повторяющим узор перил главной лестницы «Астории». При отеле также работает собственная шоколадная фабрика, где делают более сорока видов шоколадных конфет ручной работы.

Здесь же, в «Ротонде», действует велнес-меню Just For You, созданное шеф-поваром отеля в соавторстве с шеф-поварами проекта Аркадия Новикова.

В меню ресторана «Астория» соседствуют блюда русской и европейской кухни, здесь подают самые вкусные сибирские пельмени и салат «Оливье» с крабами и авокадо, а декадентский красно-белый интерьер, оформленный фотографиями со сценами из знаменитых опер и балетов

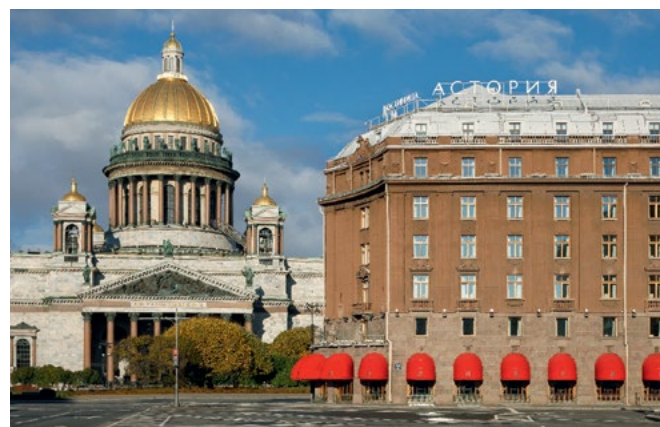
Мариинского театра, располагает к неторопливым обедам с хорошим вином из коллекции ресторана. Это отличное место и для ужина, предваряющего поход в театр.

В баре «Личфилд», названном в честь знаменитого английского фотографа сэра Патрика Личфилда, большой выбор авторских коктейлей на основе джина.

В отеле восемь конференц-залов для мероприятий любого формата. И, конечно, «Астория» с ее фасадами и интерьерами, как и прежде, — идеальная площадка для свадебных торжеств.

Салон красоты Spa Sisley Astoria порадует гостей широким спектром процедур для лица и тела и парикмахерской, где можно расслабиться после напряженного дня знакомства с городом и подготовиться к вечернему выходу в свет.

За более чем столетнюю историю в стенах «Астории» побывало огромное количество знаменитых гостей, и отель по-прежнему остается центром культурной и светской жизни Северной столицы. **МВУ**



«ГАЛС» НА СТАБИЛЬНОСТЬ

Сегодня несмотря на невероятную турбулентность рынка остаются стабильные компании, предлагающие свои товары и услуги по фиксированным ценам. ГК «Галс-Девелопмент» — один из самых надежных застройщиков Москвы — благодаря сбалансированному проектному портфелю и наличию в нем полностью готовых объектов продолжает реализовывать недвижимость по ценам 2021 года.

Фото: «Галс-Девелопмент»

В России покупка недвижимости по-прежнему является одним из самых удачных способов инвестирования и сохранения рублевых накоплений, подверженных девальвации в быстро меняющихся экономических реалиях. Если раньше было выгоднее приобретать строящийся объект, то сегодня в условиях ожидаемого сокращения импортных материалов и оборудования гораздо больше преимуществ имеет готовая недвижимость. Важно найти проверенного застройщика с опытом и репутацией на рынке, имеющего сильную финансовую поддержку и объем готового предложения.

Во всем, что касается стабильности и качества, «Галс-Девелопмент» — безусловный лидер рынка. В портфеле девелопера — уникальные готовые объекты, такие как элитный квартал «Театральный Дом» на Поварской, квартал премиум-класса «Искра-Парк», комплекс бизнес-уровня «Матч Поинт» на Кутузовском, а также элитный коттеджный поселок «Березки River Village» на Рублево-Успенском шоссе. Благодаря устойчивой стратегии развития и сбалансированной структуре проектного портфеля девелопер продолжает реализацию недвижимости по ценам прошлого года. Кроме того, в числе партнеров компании — более двадцати российских банков, предлагающих выгодные ставки и условия ипотечного кредитования.

Компания за свою более чем 20-летнюю историю выстроила работу так, чтобы всегда иметь пул высококлассных объектов в лучших районах Москвы и за городом. Что особенно ценно, «Галс-Девелопмент» не только продает элитную недвижимость, но и поддерживает со своими покупателями доверительные отношения в дальнейшем, ведь многие из тех, кто сначала приобрел, к примеру, небольшую городскую квартиру, со временем возвращаются, чтобы увеличить имеющуюся площадь или вложить сбережения в вечную ценность — недвижимость.

Устали от городской суеты? Перебирайтесь поближе к природе, не лишаясь при этом привычного комфорта

www.hals-development.ru
на правах рекламы



и инфраструктуры. В элитном коттеджном поселке «Березки River Village», расположенном в 17 км от МКАД по Рублево-Успенскому шоссе, можно приобрести готовые дома оригинальной европейской архитектуры площадью от 931 до 1640 кв. м. Поселок построен на берегу реки в окружении соснового леса и первоклассно оснащен: Кэмбриджская школа и детский сад, круглогодичные ледовая арена и детский парк, теннисные корты, велосипедные дорожки, набережная для прогулок, а скоро тут появится и велнес-центр с открытым бассейном.

Если ритм жизни пока не позволяет надолго покидать центр мегаполиса, рекомендуем присмотреться к «Театральному Дому» — готовому элитному кварталу на Поварской



Из окон апартаментов «Матч Поинт» видны Парк Победы, башни «Москва-Сити» и набережные главной водной артерии столицы



lifestyle

«Искра-Парк» — один из самых уважаемых кварталов на рынке московских новостроек



«Бережки River Village» построен по проекту швейцарского архитектурного бюро Schindler + Partner на живописном берегу подмосковной речки Медвенки — притока Москвы-реки



Внутренние фасады «Театрального Дома» декорированы панно с растительными и цветочными мотивами, характерными для стиля модерн конца XIX — начала XX века

улице с историческим прошлым и современным инженерным наполнением. Во внутреннем дворе обустроен камерный сад в концепции всесезонного цветения с зонами отдыха и архитектурой в стиле Антонио Гауди.

Еще одно предложение от «Галс-Девелопмент» — квартал премиум-класса «Искра-Парк» неподалеку от метро «Динамо» и «Петровский парк». Фактически это «город в городе». Здесь тихо, как в старой Москве, но при этом есть все, что необходимо для комфортной жизни: магазины, салоны красоты, гастропабы, винотека и т. д. А выехав на Ленинградский проспект, вы за 10–12 минут доберетесь, скажем, до одного из самых престижных яхт-клубов столицы Royal Yacht Club, чтобы отдохнуть на соб-

ственной или арендованной яхте, или за 18–20 минут окажетесь в центре деловой жизни Москвы.

Новая современная архитектурная доминанта на Кутузовском проспекте — готовый квартал «Матч Поинт». Покупатели отмечают очень удачные планировки апартаментов с высокими потолками, а также потрясающие виды из окон. Благоустроенный двор свободен от машин (паркинг с автомойкой расположен в подземной части), а инфраструктура включает прогулочную зону для всей семьи, магазины, кафе, аптеку, салон цветов и даже спортивную арену перед домом, открывающую новые возможности для взрослых и маленьких жителей комплекса. «Матч Поинт» — это точное попадание в цель во всех смыслах. **МВУ**

ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО МАГУРО

В Японии, стране с богатой культурой ловли и потребления тунца, этих рыб называют магуро и считают королями океанов.

Текст: **Марина Светлова**
Фото: **envato.com**





Чуть ли не ежедневно в порт Мисаки, что рядом с Токио и Йокогамой, встают на разгрузку суда-рефрижераторы с уловом тунца. Выловленная и почищенная рыба подверглась в их трюмах глубокой шоковой заморозке при -60°C — так мясо сохраняет свежесть и не темнеет. На одном из самых известных тунцовых рынков страны Misaki Megumi Suisa десятки брокеров ждут новые партии рыбы. У замороженных тунцов отрезают хвосты, позволяют им оттаять и кладут рядом с тушками так, чтобы придирчивые брокеры могли тщательно оценить качество мяса и сделать выбор. Этот процесс именуют «мекики», и на то, чтобы мастерски освоить его, уходит порядка десяти лет. Когда сделка состоялась, рыбу отправляют в рестораны и суши-бары не только Японии, но еще 18 стран, включая США.

Под общим названием «тунец» собраны пять основных видов, которые различаются по весу, жирности и цене. К самым крупным и дорогим относятся синеперый и южный голубой тунец. У этих рыб, особенно добытых в сезон, мясо отличается высокой жирностью (в Японии его называют торо), тогда как обитающие в более теплых экваториальных водах большеглазый и желтоперый тунец характеризуются более постным и красным мясом аками. Качество и вкус тунца зависят от того, где, когда и как его выловили. Промышляют тунца четырьмя способами: ярусным или кошельковым ловом, ставными неводами и крючковыми орудиями. Кошельковый лов считается наиболее эффективным, но менее этичным, поэтому с 2012 года рынок Мисаки принимает только добытого ярусным ловом тунца наивысшего качества.

Брокеры тунца
учатся выбирать
товар около
десяти лет

魚の皇帝

В Японии особо ценят синеперого тунца, пойманного в Северной Атлантике на пути его миграции из Новой Англии на юг. Японцы очень уважают бостонских рыбаков, которые правильно обращаются с уловом, причем эта культура некогда пришла в Америку из Страны восходящего солнца. Существует даже брендовый «Бостонский голубой тунец»: ловят его не так много, стоит он дорого, и доходит до того, что из Японии его экспортируют обратно в США.

В ответ на высокий спрос в ресторанах появляется все больше рыбы, выращенной на фермах Японии, Мексики, Австралии и стран Средиземного моря. Во всех случаях речь идет о дорастивании выловленных мальков до товарного веса, что занимает от нескольких месяцев до трех-четырех лет. Однако, по словам Масамицу Ишибаши, сертифицированного рыбного мастера (osakana meister) и президента Misaki Megumi Suisa, выращенный в неволе тунец, как правило, хуже по качеству и неоправданно дорогой.

Выпотрошенный тунец идет в дело практически без отходов, хотя, например, до появления в Японии

западной кухни тешу выбрасывали, поскольку в культуре почти не было жирной пищи. Существует довольно много способов приготовления тунца и целый комплекс связанных с этим гастрономических традиций. Разные части тушки используются в разных блюдах: наиболее жирные торо и чу-торо предназначены для суши, так как если их жарить, то жир моментально вытает, и мясо теряет вкус. Для гриля лучше выбирать более постные части мяса аками, а для сашими — премиальные лобные и околожаберные части (дзуники и кама). Наконец, из костей и головы получается прекрасный тунцовый рамен.

Независимо от того, поймали вы тунца сами или купили, на яхте его всегда просто приготовить и заморозить впрок. Главное помните, что в обычной морозилке окисляющееся мясо может довольно быстро потемнеть и потерять вкус, поэтому долго держать его там не стоит. Вот два простых и быстрых рецепта от Юджи Харагучи, суши-мастера и владельца японского рыбного рынка Osakana в Бруклине.

BLUEFIN

Масса
60–350 кг

Источник
Дикий
Выращиваемый

Лучшая часть
Toro

Цена
Высокая

Регионы разведения
Япония
(40–80 кг)
Средиземноморье
(60–400 кг)
Мексика
(40–180 кг)

SOUTHERN BLUEFIN

Масса
20–180 кг

Источник
Дикий
Выращиваемый

Лучшая часть
Toro

Цена
Высокая

Регионы разведения
Австралия
(20–40 кг)

YELLOWFIN

Масса
20–70 кг

Источник
Дикий

Лучшая часть
Akami

Цена
Невысокая

BIG EYE

Масса
20–120 кг

Источник
Дикий

Лучшая часть
Akami

Цена
Невысокая

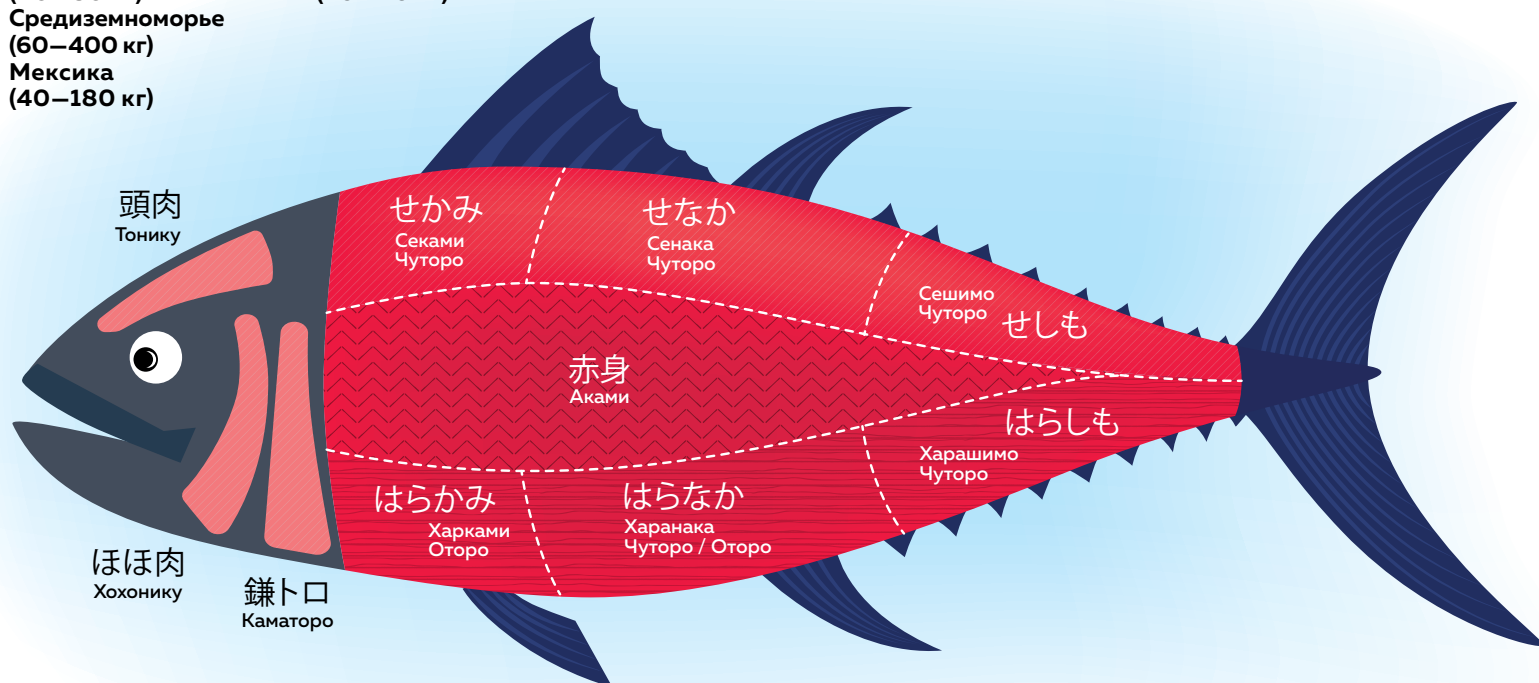
ALBACORE

Масса
20–40 кг

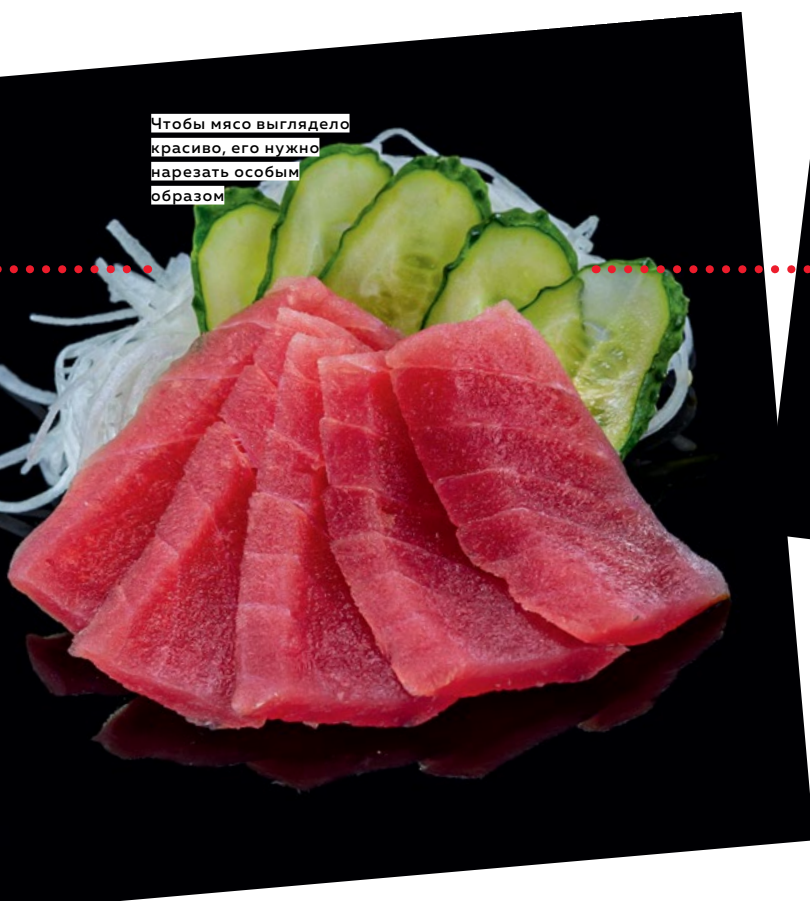
Источник
Дикий

Лучшая часть
Akami

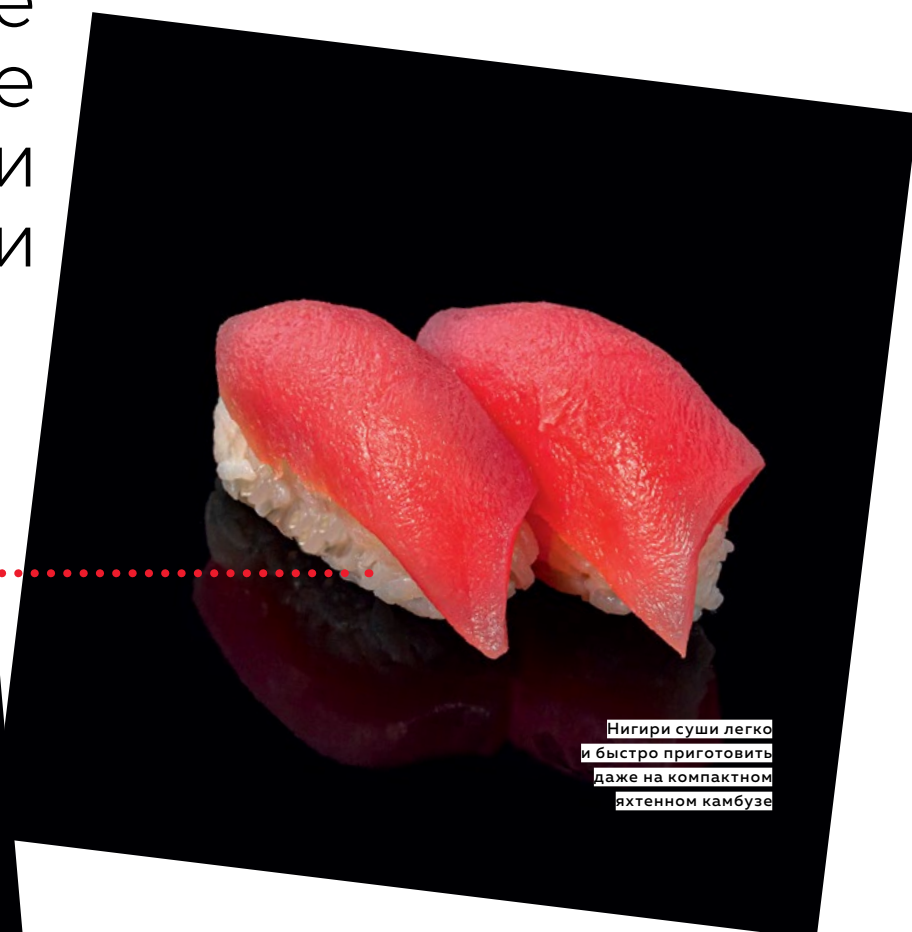
Цена
Средняя



Для гриля лучше подходят более постные части мяса аками



Чтобы мясо выглядело красиво, его нужно нарезать особым образом



Нигири суши легко и быстро приготовить даже на компактном яхтенном камбузе

САЛАТ САШИМИ

Возьмите цельный прямоугольный кусок (саку) нежирного мяса аками (saku block) с продольно направленными волокнами. Если он был заморожен, то заверните его в салфетку и оставьте на ночь в холодильнике, чтобы мясо отходило постепенно, не теряя воду и вкус.

Нарезать мясо нужно острым ножом под прямым углом за одно движение, медленно проводя лезвием от рукоятки до кончика по направлению к себе. Ни в коем случае нельзя пилить мясо — разделочной доски касается только кончик ножа!

Смешайте проростки редиса и нарезанную мелкими палочками арбузную редьку, выложите их на тарелку в качестве подложки и разместите сверху кусочки тунца. Украсьте мясо листиками шисо (растение перилла со вкусом мяты и рукколы), посыпьте кунжутом и добавьте несколько долек лайма.

НИГИРИ СУШИ

Вся наука о суши построена вокруг того, как правильно приправлять рис уксусом. Для этого используется не чистый рисовый уксус (300 мл), а смешанный с солью (100 г) и тростниковым сахаром (200 г).

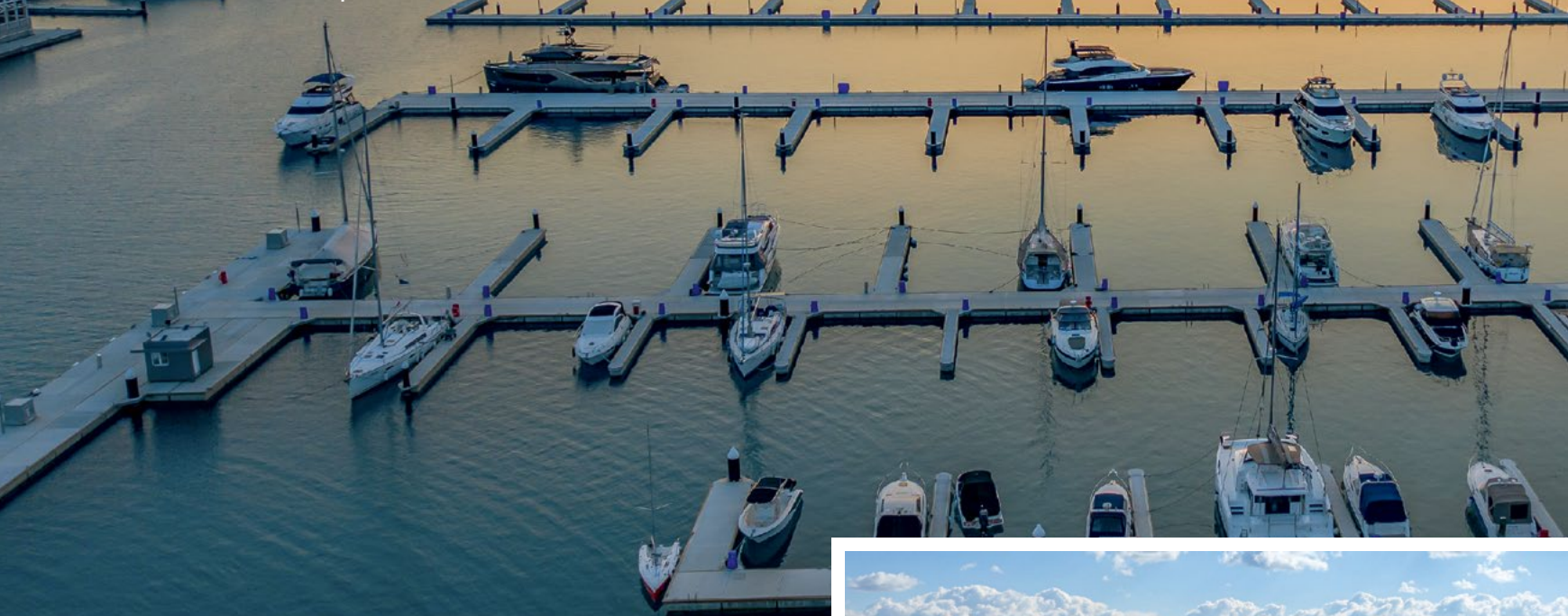
Разогрейте уксус на среднем огне, всыпьте в него соль, сахар и перемешивайте до полного растворения. В получившийся прозрачный сироп соломенного цвета можно для аромата добавить листик ламинарии (нори) и половинку лайма.

Выложите горячий сваренный рис в широкую миску с плоским (не скругленным) дном и, добавляя уксусный сироп, аккуратно перемешивайте лопаточкой так, чтобы он стал рассыпчатым. Смысл этого процесса не в том, чтобы придать рису вкус уксуса, а в том, чтобы покрыть зерна риса солью и сахаром. Важно не давить рис: его зерна должны сохранить форму и блестеть. Пока готовый рис остывает до комнатной температуры, нарежем прямоугольный кусок тунца чу-торо средней жирности. Для нигири это делается иначе, чем для сашими: поскольку волокна в чу-торо расположены косо, режем кусочки (нета) под углом 45°.

Аккуратно, чтобы не давить рис, формуем рисовые комочки (шари-дама) в виде бочонков, выкладываем на тарелку (для красоты можно использовать подложку из листьев), накрываем кусочками нета, как зонтиком, и чуть прижимаем их к рису с боков. **МВУ**

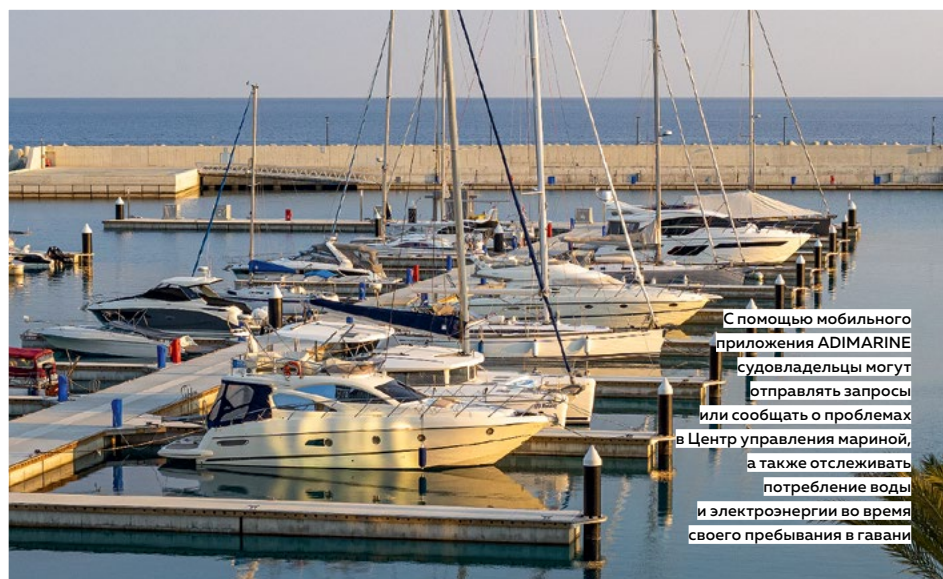
ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА КИПР!

Фото: «Айя-Напа Марина»



«Айя-Напа Марина», официальный порт захода яхт в Республику Кипр, – это не просто гавань мирового уровня, но также фешенебельный всесезонный курорт, привлекающий путешественников со всего мира, в том числе владельцев моторных и парусных яхт.





С помощью мобильного приложения ADIMARINE судовладельцы могут отправлять запросы или сообщать о проблемах в Центр управления мариной, а также отслеживать потребление воды и электроэнергии во время своего пребывания в гавани

Причалы марины оборудованы по последнему слову техники (в том числе кранами и подъемниками с дистанционным управлением, рассчитанными на суда длиной до 36 м и весом до 150 т) и обеспечивают места для швартовки порядка 600 яхт. Глубины от 3,5 до 7 м и специально спроектированный волнорез делают заход и стоянку яхт комфортной и безопасной. С лета 2020 года гавань принимает круизные лайнеры и суперяхты.

Здесь можно оставить лодку на длительное хранение, а также доверить квалифицированному персоналу ремонт и обслуживание. Специалисты «Айя-Напа Марина» не только почистят корпус, откачают сточные воды и заправят яхту топливом, но при необходимости разберутся с проблемами двигателей и электроники и произведут другие работы.

Сойдя на берег с собственной яхты или прилетев сюда самолетом, можно расслабиться и насладиться средиземноморским стилем жизни: посетить бутики, арт-галереи, спа, приобрести товары для яхтинга, пообедать или поужинать в элегантных ресторанах и кафе. Недавно на территории комплекса, в здании, впечатляющем своей архитектурой, открылся Центр для проведения культур-

ных и деловых мероприятий любого уровня. Инфраструктура марины также предлагает все необходимое для длительного проживания: супермаркеты, кафе, банковские и почтовые отделения.

Отличный способ сохранить и приумножить сбережения — инвестиции в недвижимость. Жилые резиденции «Айя-Напа Марина» расположены в двух башнях-«маяках», из окон которых открываются захватывающие дух виды на морские просторы и белоснежные яхты. Восточная башня — самое высокое здание в районе города Фамагусты. В ней 95 апартаментов (90% уже нашли своих владельцев) с современной открытой планировкой, благодаря которой щедрое кипрское солнце 350 дней в году буквально заливает все помещения светом. К услугам резидентов просторное лобби, бассейн площадью 2000 кв. м и безупречный сервис компетентных консьержей, способных решить любые вопросы.

В Западной башне, строящейся в более спокойном районе, чуть в стороне от променада с его развлечениями, 125 комфортабельных апартаментов. В этом году планируется окончание работ по возведению каркаса и начало отделочных работ.

На территории курорта есть также три комплекса частных вилл, владельцы и гости которых ежедневно смогут любоваться закатами и рассветами в окружении ласковых бирюзовых вод Средиземного моря. 12 фешенебельных вилл на частном острове, с тремя, четырьмя и пятью спальнями, оборудованы причалами для яхт и катеров максимальной длиной 15 и 30 м. Полуостровные виллы с тремя спальнями находятся всего в 30 м от пляжа и дарят прекрасные виды из окон. Некоторые из них также имеют выходы к собственным причалам для швартовки судов до 18 м. 11 вилл, веером обрамляющих насыпной песчаный пляж на первой береговой линии, — эксклюзивное предложение от «Айя-Напа Марина».

Все объекты марины круглосуточно охраняются, на яхтах и в апартаментах работает Wi-Fi. **MBY**

В ЧЕМ ПРОСЛЕДИТЬСЯ ПО МЕТАВЕРСУ

Текст: Анна Давыдова

Фото: Alena Fabricant, Alena Akhmadullina, KAI KAI

Цифровая одежда
помогает раскрыть
внутренний мир
владельца и воплотить
все его фантазии

Цифровая мода уже давно перестала быть чем-то недостижимым: сейчас любой желающий может купить и «примерить» виртуальную одежду, все больше модных брендов выпускают 3D-коллекции. Однако многие до сих пор задаются вопросами: в чем ценность 3D-моделирования и цифровой одежды, как применить ее в жизни и зачем она обывателю?

Явление это распространяется с большой скоростью, внедряясь в нашу реальность: мы видим звезд в цифровой одежде на обложках журналов, цифровые аватары все чаще появляются в рекламе, популярные инфлюенсеры позируют на снимках в соцсетях в полностью цифровых нарядах.

Но, как у всякого нового явления, у цифровой моды много противников. История лишь подтверждает тот факт, что большинству легче отвергнуть, чем расслабиться и принять что-то новое. Так было с появлением фотографии в середине XIX века (кто только ее не ругал); потом, когда пленочная фотография изжила себя, многие долго не понимали и не принимали цифровую съемку. Рассудило время: сейчас единицы печатают фотографии, предпочитая хранить памятные моменты на флешке или жестком диске и делиться ими в мессенджерах и соцсетях.

То же и с цифровой модой. По предположению энтузиастов и сторонников виртуальной реальности, спустя какое-то время у человека будет два гардероба: один с физическими вещами, другой — с виртуальными. Физическая одежда станет еще более удобной, универсальной и технологичной, а вот цифровая воплотит все немислимые фантазии и раскроет внутренний мир владельца. Цифровые гардеробные будут функционировать по аналогии с реальными: вещи можно будет хранить, передавать, продавать, надевать на фотографии, использовать для видеозвонков. А, скажем, в путешествие вместо тяжелых чемоданов вы возьмете необходимый минимум и уже после наложите, как фильтр, на свои фото или видео модные образы. Что не менее важно, следуя этой логике, цифровая одежда поможет сократить потребление «одноразовой» одежды, той самой, которую носят лишь по особому случаю, например на фотосъемку.

По сути, цифровая одежда — это файлы, созданные в специальной компьютерной программе 3D-художником. Конструирование виртуальной одежды приближено к настоящему шитью: в программах есть лекала, размеры, параметры ткани, вот только средств и ресурсов затрачивается значительно меньше. Часто в 3D-моделирование идут те, кто имел опыт создания реальной одежды. Интересно, что у 3D-модельера можно заказать индивидуальную цифровую одежду по аналогии с индивидуальным пошивом, а возможностей для реализации задумки будет существенно больше.

Цифровое платье
от бренда
The Fabricant
было продано
за \$ 9500

Далее вы вольны решать, как этот файл с цифровой одеждой использовать: примерять на свои же фотоснимки и потом делиться ими с общественностью, надевать на официальные созвоны, выходить в виртуальную реальность и наряжать своего аватара в компьютерных играх. Можно попробовать себя в роли коллекционера и покупать единичные экземпляры NFT-одежды на специальных площадках, создавая свой «виртуальный музей цифровой моды». Для этого стоит зарегистрироваться на платформах по продаже NFT-одежды (например, Artisant) и следить за творчеством самых ярких 3D-модельеров.

Схема сродни покупке NFT-арта, но чтобы инвестировать выгодно, нужно сперва разобраться, как работает система блокчейнов, токенов и криптовалюты.

Если система NFT для вас пока кажется сложной, то приобрести цифровые костюмы можно на цифровых маркетплейсах, в специальных разделах на сайтах модных домов или у самих 3D-дизайнеров. Так, российский дизайнер Регина Турбина основала в 2020 году первый маркетплейс цифровой одежды Replicant.fashion, который успешно вышел на мировую арену. На сайте шоурума можно посмотреть цифровые коллекции дизайнеров со всего мира. Цены в Replicant стартуют от 1499 рублей за аутфит. Если у вас нет минимальных навыков работы с графическими редакторами, вы не сможете сами наложить купленную одежду на фотографию. Схема у Replicant такая: вы покупаете вещь, а они накладывают ее на ваше фото. Не позднее чем через 48 часов вы получите свою фотографию, на которой будете в новом digital-луке. Кстати, основательница платформы, Регина Турбина, помимо прочего, еще и первый в России дизайнер, которому удалось продать цифровую одежду. Приобрел ее Даниил Трабун, отец «Яндекс.Дзена». Именно после этого Регине пришла в голову идея создать маркетплейс цифровой одежды. Факт для истории цифровой моды достаточно примечательный, но началось все еще раньше.

В 2019 году платье бренда The Fabricant приобрели за \$ 9500, что вызвало много шума и споров. The Fabricant — это дом цифровой моды, созданный в Амстердаме, который разрабатывает собственную одежду уровня «цифровой кутюр», то есть выпускает виртуальные предметы одежды в единичном экземпляре. Такую цену объяснили тем, что модель «сшита» с помощью блокчейна и обладает уникальным кодом. Покупателем стал любящий супруг, который подарил уникальное виртуальное платье возлюбленной. Свое приобретение пара прокомментировала так: «Через 10 лет все будут носить цифровую одежду. Это хорошая инвестиция».

В принципе, эти процессы начинают происходить уже сейчас, что заметно по новостям и обзорам моды. Как и любое явление, эта сфера многогранна и решает несколько задач, прикладных и эстетических. Моделирование 3D-одежды открывает новые возможности как для модных домов с мировым именем, так и для начинающих дизайнеров.

Есть бренды, которые оцифровывают готовые коллекции для сохранения своего наследия. Как, например, дом Paco Rabanne, который запустил в продажу цифровые NFT-пла-



Модель в платье «Облака» из последней 3D-коллекции бренда Alena Akhmadullina

тью из своего архива (цены начинаются от £ 600). Причем подчеркивается, что все платья абсолютно unwearable. Вырученные средства пойдут на покупку физических артефактов из ранних коллекций (вещей и эскизов) бренда. То есть Paco Rabanne продает будущее, чтобы выкупить прошлое. Отличный пример того, как можно усилить интерес к своему наследию за счет современных технологий и при этом использовать их для сохранения собственной истории. Достаточно вспомнить, что основатель дома Пако Рабан был новатором, творил в эпоху футуристической моды, и решение внедрить в историю бренда цифровую одежду будет выглядеть еще более оправданным.

Другие марки создают виртуальные примерочные, чтобы человек, находясь в любой точке мира, смог увидеть, как на нем будет сидеть та или иная вещь. Это уменьшает количество возвратов, ведь 3D-одежда дает возможность рассмотреть товар в объеме или даже на себе. Актуальность виртуальных примерочных и качественно отрисованных 3D-моделей выросла в разы во время локдауна, когда попасть в магазины было физически невозможно.

Одни бренды используют цифровую моду как средство привлечения внимания к своему имени за счет создания цифровых коллекций, коллабораций, рекламы. Другие берут 3D-специалистов в штат, чтобы сэкономить ресурсы и ускорить производство физической одежды, ведь по цифровой модели производить проще, а вероятность технических ошибок резко снижается. К тому же уменьшаются время, финансы и энергия на производство образцов. Поэтому появление цифровой моды, особенно с точки зрения экологии, видится вполне логичным шагом.



Алиона Пол – виртуальный человек, модель, блогер, которая позирует для первой 3D-коллекции Alena Akhmadullina



Так выглядит цифровая примерочная на сайте Alena Akhmadullina. Уже сейчас выбор достаточно велик



Что интересно, россияне тут не отстают. В 2020 году бренд Alena Akhmadullina отметил свое 20-летие, в честь чего представил первую онлайн-коллекцию цифровой одежды, в которой русская стилистика взаимодействовала с виртуальной реальностью. Цифровые образы жительницы мегаполиса будущего тогда облетели все fashion-сводки. Актуальности лукбуку добавил тот факт, что для защиты от неблагоприятного воздействия окружающей среды модель носила маски-шлемы в виде кокошников.

Опыт выпуска цифровой коллекции оказался успешным, и позже у дома Alena Akhmadullina появилась своя виртуальная модель — Василиса, названная так в честь персонажа детских сказок. Она стала собственным аватаром бренда. Первый проект Василисы — презентация digital-капсулы Alena Akhmadullina — посвящался России. Аватар предстал в семи луках, вдохновленных природой Байкала, Сибири, Алтая, Чарскими песками, тайгой и тундрой.

Совсем недавно вышла очередная 3D-капсула Alena Akhmadullina. Смысл коллекции, по словам дизайнера, в том, чтобы найти точки соприкосновения воды, огня, ветра и металла. Все цифровые коллекции представлены на сайте бренда в специальном разделе, который постоянно пополняется. Приобрести понравившийся образ может каждый, цены варьируются в пределах 9000–15 000 рублей. «Метавселенная, объединяющая в себе физический и виртуальный миры, — это не футуристический сюжет, а реальность, которая ждет нас в самое ближайшее время», — считает основательница дома Алена Ахмадуллина.



Маски-шлемы и белый цвет... Именно карантин подтолкнул бренд выпустить первую 3D-капсулу

Если же говорить о дизайнерах, которые начинают свой путь в мир моды, то им цифровая одежда дает хорошую возможность воплотить самые невероятные идеи и донести их до зрителя, не затрачивая больших ресурсов на производство. Виртуальный модельер — это творческая работа с обычными проблемами: где найти вдохновение, как добиться хорошей посадки, как выйти на своего клиента. Только решаются эти задачи теперь иначе. Уже сейчас от многообразия дизайнеров, представленных на цифровых маркетплейсах, можно растеряться.

Среди многих особенно выделяется виртуальный модный бренд KAI KAI, который тоже имеет российские корни. Для цифровой моды воображение — это своего рода мастерская, где создается продукт. Так вот, фантазии основательницы бренда KAI KAI Татьяны Румянцевой можно позавидовать: с помощью новейших технологий она из образов воды, стекла и неоновых светов создает застывшие платья-доспехи, а ее яркие шубы из суперэкологичного цифрового меха становятся настоящим хитом в цифровой среде. Как говорит сама Татьяна, одежда бренда KAI KAI предназначена для путешественников в цифровую нирвану.

Все идет к тому, чтобы такое путешествие стало доступным все большему числу заинтересованных: устраиваются конференции, посвященные цифровой одежде, создаются NFT-платформы для коллекционеров, есть конкурсы цифровых дизайнеров, появились цифровые стилисты, а в конце марта 2022 года в метавселенной Decentraland прошла первая неделя цифровой моды. В виртуальном пространстве и раньше случались отдельные шоу, но именно так, с заявкой на ключевое событие с крупными игроками и насыщенной программой, все происходило впервые. Среди участников значились такие известные бренды, как Etro, Dolce & Gabbana, Philipp



Самая экологичная
неоновая шуба от бренда
KAI KAI стала настоящим
хитом в цифровой среде



Цифровой образ
от The Fabricant





Образ из NFT-коллекции Pluriform, которая была разработана домом цифровой моды The Fabricant для крупнейшего производителя видеоигр Atari



Цифровая модель и так называемая Императрица Метавселенной по имени RUBY 9100M в эксклюзивном NFT-дропе от The Fabricant

Plein, Tommy Hilfiger и многие другие. Кто-то устроил показы, кто-то открыл бутики в пространстве метавселенной. Мне, точнее моему аватару, удалось побывать на этом долгожданном мероприятии. К сожалению, ожидание фантазийного зрелища не оправдалось: выглядело все как плохо сделанная компьютерная игра. Конечно, это не могло не расстроить, особенно с учетом того уровня, на который способно большинство 3D-дизайнеров. Но здесь можно вспомнить последний прижизненный показ гения моды Александра Маккуина. Он хотел, чтобы его шоу увидело как можно больше людей по всему миру, и впервые в истории организовал онлайн-трансляцию в Сети. Дело было в 2010 году. Тогда все пошло не по плану: качество картинки оставляло желать лучшего, трансляция вылетала из-за большого количества подключений. Но это был первый шаг, который, несмотря на технические сложности, стал весомой заявкой. К 2022 году в онлайн-пространстве прошли сотни показов, а возможность «попасть на дефиле» через экран мобильного устройства получил каждый. Можно ожидать, что создание виртуальных костюмов скоро станет заметным сектором модной индустрии.

Кстати, племянник Маккуина Гари Джеймс Маккуин, который несколько лет работал рука об руку с дядей над созданием принтов для коллекций Alexander McQueen, сейчас владеет собственным брендом. Gary James McQueen делает упор на цифровую моду. В апреле 2021 года он выпустил свой первый 8-минутный полностью цифровой модный показ, где вместо моделей были цифровые аватары, вместо подиума — новая вселенная, вместо реальной одежды — цифровая.

Так кто же создает, продвигает и покупает цифровую одежду: безумцы или визионеры? Несмотря на все возможности и перспективы развития цифровой моды, стоит честно признать, что у большинства цифровые технологии в мире моды вызывают сомнения и скепсис. Но, видимо, они не учитывают факт распространения и влияния виртуального мира, в котором тоже нужно будет уметь презентовать себя. Многие цифровые бренды и дизайнеры своим творчеством показывают, что одежда не обязательно должна быть физической, чтобы существовать и продаваться. Выбор за нами: погружаться в исследование новых реальностей или жить в мире привычных материальных вещей. **MBY**

ПАРУС

МЕЖДУ НЕБОМ И МОРЕМ

Текст: Екатерина Хлопкова

Cowes Week – не «трамвайная» гонка, и участники должны быть готовы к физическому труду и моральному напряжению



«Паруса Сен-Тропе»
собирают вместе самые
современные яхты
и неувядающую классику

Ежегодно по всему миру проводится множество парусных регат. Какие-то из них совсем молоды, другие уже заработали себе имя. Участие в одних требует высокого спортивного мастерства, иные же проходят в формате красочных водных фестивалей и встреч единомышленников. Мы сделали небольшую подборку регат, анонсированных организаторами на яхтенный сезон 2022 года. Каждая из них хороша по-своему.

ТОЛЬКО ДЛЯ КРЕЙЗИ

**Cowes Week, Великобритания,
30 июля — 5 августа**

Впервые эти гонки прошли в Каусе на острове Уайт в 1826 году. Cowes Week — старейшая регата планеты и главное парусное событие Соединенного королевства. Количество спортсменов, ежегодно желающих посоревноваться в проливе Солент, доходит до 9000 человек. На стартовую линию британского яхт-клуба Royal Yacht Squadron в эти дни выходят до 1000 килевых яхт в 40 (!) классах. Сложная навигационная обстановка с течениями и приливами-отливами, когда порой чиркаешь килем по грунту; дистанция, о которой экипажи узнают за 10 минут до свистка; тактика на старте и в гонках; частые повороты — то, за чем едут на юг Англии яхтсмены разного уровня, в том числе весьма титулованные. Практика и еще раз практика! Сами участники признаются, что идут туда только крейзи! Вечерами для «выживших» — песни и танцы на нескольких концертных площадках Кауса, еда и выпивка, различные мероприятия от именитых спонсоров и городской администрации.

www.cowesweek.co.uk

СЕН-ТРОПЕ, ИКРА И ШАМΠΑНСКОЕ

**Les Voiles de St. Tropez, Франция,
24 сентября — 8 октября**

Les Voiles de St. Tropez — одна из самых красивых регат на Лазурном Берегу. Ее история началась в 1981 году в прибрежном ресторане с дружеского спора яхтсменов, чье судно быстрее. Команды французской парусной яхты *Ikra* и американской *Swan 44 Pride* на автомобильной карте набросали маршрут... и взяли старт у подножья средневековой башни Портале. Тогда выиграла *Ikra*, а ящик шампанского, который был на кону, экипажи распили вместе. Состязание вызвало интерес у яхтсменов, и с тех пор гонки проводят регулярно (был, правда, однажды перерыв из-за случившейся на старте трагедии: тогда лодки навалились друг на друга, и погибли люди).

Одновременный, «бок о бок», старт порядка 300 яхт — действительно сложное для яхтсменов испытание, но зато зрелище по-настоящему захватывающее. В Les Voiles de St. Tropez участвуют до 2500 человек, яхты — от ультрасовременных до деревянных раритетных, старты по дивизионам: сперва уходят самые большие, затем остальные. Сами гонки тоже разнотипные, в зависимости от направления и силы ветра.

В этом году, как и всегда, регата пройдет в несколько этапов: короткие гонки для любителей и профессионалов на современных и классических яхтах (24.09–01.10), далее — серия стартов современных *Maxi*, коих ожидается около полусотни. Бархатный сезон, ласковое море, ветерок и зажигательные вечеринки в стиле Сен-Тропе в Парусной деревне...

www.lesvoilesdesaint-tropez.fr

САМАЯ-САМАЯ

Barcolana Regatta, Италия, 9–12 октября

Во второе воскресенье октября в самом «не итальянском» городе Италии Триесте стартует самая зрелищная и массовая на планете прибрежная регата! В первой Barcolana Regatta в 1969 году приняли участие чуть больше 50 яхт, а в 2018-м их было уже 2696, что и зафиксировала Книга рекордов Гиннеса. По разным данным, от 16 до 20 тысяч яхтсменов одновременно вышли тогда в акваторию Триестского залива.

Дистанцию (15 миль) всегда выставляют по четырехугольнику, стартовая линия традиционно проходит через замок Мирамаре и здание Ассоциации парусного спорта Барколы и Гриньяно, а финиш, начиная с 2014 года, принимают в акватории напротив площади Объединения Италии. Участники — яхтсмены на крейсерских парусных яхтах всех мастей и размеров. Тут можно встретить Bavaria, Sun Odyssey, Elan, Oceanis, Dufour, First, Grand Soleil и т. д. Самой большой представительницей гоночного флота была 36-метровая суперяхта *Viriella* (Maxi Dolphin), разработанная Германом Фрерсом и построенная в 2001 году.

Набережные Триеста еще за 10 дней до события начинают кипеть от дегустаций, культурных мероприятий и развлечений. Это настоящий праздник для горожан и туристов. Ну а когда начинается регата, кажется, будто гигантская стая чаек кружит над водой, преследуя мощный косяк рыб. И за всей этой красотой неустанно наблюдает Крылатая Виктория — 7-метровая медная статуя, венчающая знаменитый маяк Фаро-делла-Виттория.

www.barcolana.it

ЛАВИРОВКИ НА ФОНЕ ЛАВЫ

Rolex Middle Sea Race, Мальта, 19–29 октября

Культовая швейцарская часовая марка Rolex поддерживает парусный спорт с конца 50-х годов прошлого века. Первым ее партнером стал тогда Нью-Йоркский яхт-клуб, и с тех пор бренд шагает по планете, выступая спонсором полутора десятков престижных регат.

Rolex Middle Sea Race со стартом и финишем в столице Республики Мальта впервые состоялся в 1968 году под эгидой Royal Malta Yacht Club и Royal Ocean Racing Club и устраивается ежегодно. Дистанция составляет 606 миль. Из порта Валлетты яхты направляются на север, вдоль восточного побережья Сицилии, мимо вулкана Этна, к проливу Мессина и крайней северной точке Эолийских островов, левым бортом огибая действующий вулкан Стромболи. Далее маршрут пролегает между островами Мареттимо и Фавиньяна, затем лодки идут на юг, к Лампедузе, а после — на северо-восток, к Валлетте. Природные декорации на высоте! Но, справедливости ради, это не крейсерский поход, а испытание, требующее от команд максимальной концентрации и моментальной реакции. На отрезке между островами Пантеллерия и Лампедуза обычно дует сильный

попутный ветер, позволяющий яхтам наверстать упущенное в штиль в районе Этны. Кроме того, часто жизнь яхтсменам портят течения в Мессинском проливе, на стыке двух морей, иногда образующие водяные воронки.

На старт офшорной регаты выходят до полутора сотен яхт разных классов (бывали даже катамараны), а результат высчитывается по гандикапу. Россиянам прекрасно знакомы эти гонки: наши экипажи не только участвуют в них, но и занимают призовые места. Так, в 2017 и 2018 годах победу в общем зачете одержала яхта «Богатырь» под командованием Игоря Рытова. Теперь в «зале славы» Мальтийского яхт-клуба есть табличка, посвященная заслугам наших соотечественников.

www.rolexmiddlesearace.com

«РОМОВЫЙ РЕЙС»

Route du Rhum — Destination Guadeloupe, Франция — Гваделупа, 6 ноября — декабрь

Эту трансатлантическую одиночную гонку вызвало к жизни многолетнее соперничество на море Франции и Англии. «Ромовый рейс» (тогда его поддержали все производители рома, отсюда и название) возник однажды как своеобразный ответ английской океанской регате OSTAR и в 2018 году отметил свое 40-летие. Route du Rhum, которая проводится раз в четыре года, называют полигоном высоких технологий (и полупешотом — соревнованием кошельков и амбиций). В ней стремятся принять участие почти все, кто добился каких-либо значительных успехов в яхтинге и не боится выйти один на один с океаном. На стартовой линии в Сен-Мало выстраиваются лодки таких серьезных классов, как IMOCA 60, Class 40, тримараны Ultime, Multi 50 и другие. Но какими бы «заряженными» ни были яхты, основная роль в исходе соревнований по-прежнему принадлежит шкиперу, и тому немало свидетельств в истории.

Этой осенью состоится уже 12-я Route du Rhum. В регате участвует порядка 120 лодок, что для «одиночки», конечно, немало. А еще она «берет» числом зрителей, провожающих и встречающих героев: оно доходит до 2,5 млн человек. Незадолго до начала соревнований, 25 октября, в Гоночной деревне, которая в этот раз будет занимать 70 000 кв. м, состоятся встречи со шкиперами. Яхтсмены изрядно соскучились по своим болельщикам и многое могут им рассказать о периоде подготовки к новому вызову. Гости мероприятия получат возможность прогуляться вдоль крепостных стен замка, потягивая ром, и полюбоваться предстартовыми дефиле яхт, которые готовятся в непростой путь за трофеем. Такой же парад состоится в Гваделупе: парусники, дошедшие до финиша, пройдут вдоль живописного архипелага Малых Антильских островов.

www.routedurhum.com



Barcolana Regatta. Маяк
Победы установлен
в Триесте в 20-е годы
XX века в честь моряков,
погибших во время Первой
мировой войны



На Rolex Middle Sea
Race соревнуются
яхты разных
классов, и результат
определяется
по гандикапу



В «Ромовом рейсе»
проходят боевое
крещение многие
яхтсмены и лодки



Sydney Hobart
для яхтсменов – как
Эверест для альпинистов

РОЖДЕСТВО ПОД ПАРУСАМИ

**Rolex Sydney Hobart Yacht Race,
Австралия, декабрь**

Еще одна заслуженная гонка под флагами Rolex, ведущая свою историю с 1945 года, проходит ежегодно на Рождество у побережья Австралии. Единственный раз за все время, в 2020 году, соревнования были отменены из-за вспышки COVID-19 на севере Сиднея, а гонки 2021 года прошли в усеченном формате. На официальном сайте организаторов пока не запущен счетчик обратного отсчета, но будем надеяться, что им все удастся.

Дистанция регаты длиной 628 миль остается неизменной с момента ее первого проведения. Порядка ста яхт стартуют у моста Харбор-Бридж и Сиднейского оперного театра и идут вдоль побережья Нового Южного Уэльса к Тасманову морю, далее через Бассов пролив к реке Деруэнт и к финишной линии в Штормовой бухте Хобарта. В 1994 году на старт вышло рекордное количество судов — 371. Еще один рекорд, но уже трагический, был зафиксирован четырьмя годами позже: из-за налетевшего

урагана затонуло пять лодок. С тех пор количество смельчаков поубавилось.

Sydney Hobart упоминается во всех книгах и руководствах по штормам. Коварная погода постоянно преподносит яхтсменам сюрпризы, не давая ни на секунду расслабиться, поэтому Сидней — Хобарт считается самым изнурительным и опасным офшорным маршрутом. Эта адреналиновая гонка для спортсменов — как Эверест для альпинистов. Достаточно сказать, что лишь однажды за всю историю, в 1952 году, финишировало столько же команд, сколько стартовало. Однако все тяготы с лихвой компенсируют и невероятные пейзажи Австралии и Тасмании, и невообразимая мощь океана, и общение с единомышленниками.

В 70-й Sydney Hobart участвовала и победила в своем дивизионе команда «Московской яхтенной школы» под руководством Александра Водоватова-Абашидзе.

www.rolexsydneyhobart.com



The Ocean Race –
соревнование сильных
синдикатов

ВОКРУГ СВЕТА – НА ПРЕДЕЛЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

The Ocean Race,
январь 2023 года

Самая известная кругосветка The Ocean Race (ранее Volvo Ocean Race) длится порядка девяти месяцев и проходит в несколько этапов. В команде из 10 человек — только профессионалы. Яхты — моно типы Volvo Ocean 65 (разработаны специально для этих соревнований) и IMOCA 60. Маршрут постоянно меняется. Обычно регата включает в себя около 10 океанских переходов, а также портовые гонки, а победитель определяется по сумме всех набранных очков, так что следить за этими состязаниями очень интересно — никогда не знаешь, кто в итоге «выстрелит». На пути яхтсменов ждут самые разные погодные условия: шквалы, гигантские волны, экстремальные перепады температур. Так что не только победа, но и решение участвовать в The Ocean Race достойны уважения. Отрадно, что наши команды дважды принимали участие в регате. В Whitbread Round the World (так в то время называлась регата) в 1989/1990 на яхте «Фазиси» соревновались и заняли

11-е место (флот состоял из 23 лодок) яхтсмены из СССР. В Volvo Ocean Race 2008/2009 гонялся синдикат Team Russia (яхта «Косатка»), созданный бизнесменом Олегом Жеребцовым, а финиш регаты принимал Санкт-Петербург.

В последние годы коронавирус смешал все карты. Первый, относительно короткий (1900 миль) этап 14-й регаты от Средиземного моря до Кабо-Верде начнется в испанском Аликанте 15 января 2023 года. Вторым этапом (с 25 января) флот через экватор должен достичь Кейптауна. А вот дальше — хуже: организаторы были вынуждены отменить сразу два промежуточных финиша — в китайском Шенжене и Окленде (Новая Зеландия). В итоге, если к тому времени ничего не изменится, 12 750 миль от южноафриканского Кейптауна до Итажаи (Бразилия) — впервые за 50 лет! — участники пройдут нон-стоп, причем большую часть пути — в Южном океане. Пожелаем им удачи! **МВУ**

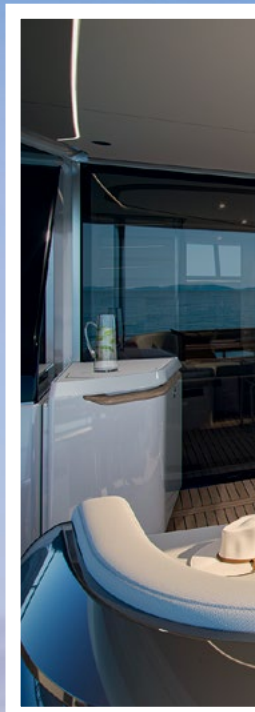
www.theoceanrace.com

PRINCESS X80

Как было напечатано в предыдущем выпуске MBY, Princess Yachts, столкнувшись с отменой boot Düsseldorf 2022, где у британской верфи планировалось несколько мировых премьер, организовала в январе в Плимуте, в Royal William Yard Marina, собственную выставку The Princess Exclusive. Экспозиция включала восемь моделей, в том числе Princess X80, вызвавшую у посетителей большой интерес. Оснований к тому, как я считаю, у яхты немало: в этом обзоре я отмечу и ключевые моменты проекта, и важные детали.

Текст: **Рудольф Клеменс**

Фото: **Princess Yachts**



НОВЫЙ ТРЕНД

Princess X80 — вторая после Princess X95 яхта в новой линейке X, где реализована «открытая концепция» компоновки с верхней палубой Superfly. Характерные черты этого принципиально нового архитектурно-конструктивного типа яхт, которые глаз мгновенно фиксирует, — протяженные мягкие линии корпуса и надстройки с большой площадью остекления (и там, и там), лобовые стекла с обратным наклоном на двух палубах, сильно увеличенный надводный борт, S-образный профиль конструкции «крыши» ходовой рубки, плавно «стекающий» на палубу флайбриджа. Да и сама рубка оказалась не только рубкой, в чем я скоро убедился...

На борт удобно зайти через покрытую тиком кормовую платформу, где поместится тендер Williams Sportjet 395; гидравлический привод платформы упростит спуск его на воду (на Princess X95 платформа разворачивается в «пляж» со ступенями к воде). Левая и верхняя секции транца — вместительные рундуки, а правая оказалась водонепроницаемой дверью в помещение экипажа, где видим спальное место, компактный камбуз и галюн с душем. На яхте в Плимуте предусматривался экипаж из двух человек, а вообще их может быть и трое, и пятеро (тогда в этой зоне появляется кают-компания).

Дальше проход ведет в моторный отсек — светлый, просторный, где стоишь в полный рост и подступы к двигателям свободные. Отсюда есть трап в кокпит, и когда по ступеням вылезает «на свободу», сразу видишь большой U-образный диван и тиковый стол со складными «крыльями». Оглядевшись, замечаешь ветбар, трап на флайбридж и красиво вписанные в изгиб фальшборта полуклюзы для швартовых концов.

Двигаясь по главной палубе вдоль борта в нос (проход защищен сверху), подмечаешь, что казавшееся издали цельным тонированное остекление надстройки состоит из секций — просто швы заметны только в упор. А некоторые секции оказались... дверями. На фордеке установлено якорное устройство с двумя шпильями; якорный ящик такой, что там можно держать еще и спасательное оборудование, и шкиперское имущество. Есть вместительные рундуки по бортам, но украшение фордека — джакузи (в базовом варианте предусмотрен диван со столом).

Теперь поднимемся на флайбридж. Его пространство делится на открытую зону в кормовой части и закрытую (скайлаунж) в носовой. В корме предусмотрены обеденная зона на восемь персон, рядом находятся ветбар с холодильником и грилем, два угловых дивана. Думаю, если установить здесь кран, вместо них можно держать аквабайк, чтобы освободить транцевую платформу для купальщиков. Но давайте заглянем внутрь яхты, и раз уж я нахожусь на флайбридже, начну отсюда.

Кокпит полностью накрыт свесом флайбриджа, что гарантирует защиту и от осадков, и от палящего солнца

Длина
25,18 м

Ширина
6,06 м

Осадка
1,78 м

Водоизмещение
71,9 т

Запас топлива
7000/8800 л

Запас воды
1400/1600 л

Двигатели
MAN V12
(2 × 1650/1900 л.с.)

Каюты
4/5 (гости)
2/3 (экипаж)

Дизайн
Princess Design Studio
Olesinski Design
Pininfarina

НЕ СОВСЕМ СЕРИЙНАЯ

Серийные яхты и яхты semi custom — это обычно две разные истории. В то же время Princess X80, оставаясь серийным проектом, демонстрирует интересные возможности.

Итак, скайлаунж — верхний салон с ходовой рубкой. На премьерной яхте он получил стеклянные двери, но их может и не быть. Интересно, что реальный объем помещения существенно больше, чем кажется снаружи. Здесь можно обустроить обеденную зону, гостиную с диванами, домашний кинотеатр. А выйдя на правый борт через дверь с пантографом, попадаешь в «солярий» с лежаками, снабженными электроприводом.

В носовой части скайлаунжа находится ходовая рубка. Как и у X95, она может быть отгорожена раздвижными дверями. Рулевая консоль включает в себя интегрированную систему Vöping (контроль и управление механическими и электрическими системами); помимо трех МФД, есть дисплей системы видеонаблюдения за обстановкой в кокпите и моторном отсеке. Обнаружил любопытное устройство: снаружи на правом борту выдвигается панель и оказывается... дополнительным постом управления.

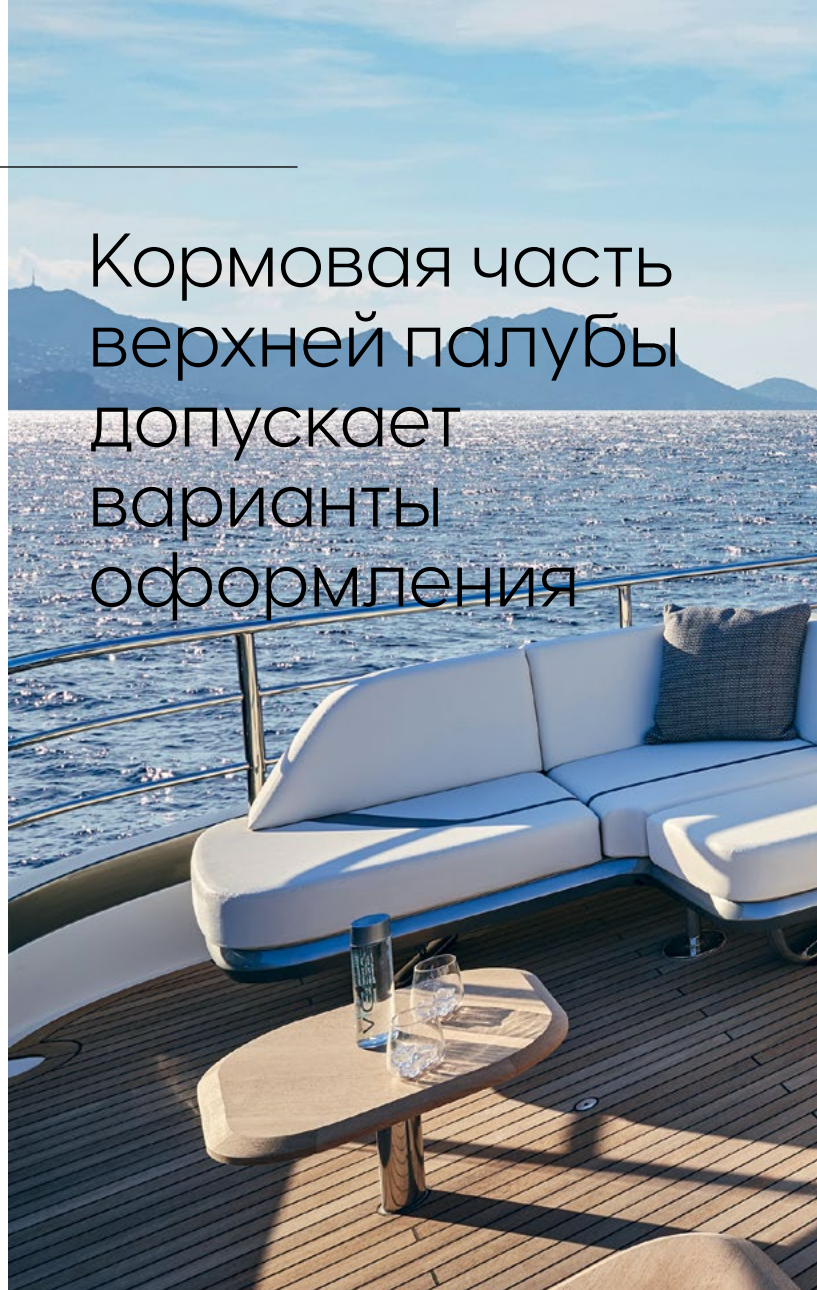
По аккуратному внутреннему трапу спускаюсь на главную палубу, в салон. Светлое благодаря сплошному остеклению помещение спланировано в привычном стиле: с двумя большими диванами и кофейным столиком (он оказался раздвижным и на телескопических опорах), хорошо оборудованным камбузом и обеденной зоной в носовой части. Но это в базовом варианте, а сейчас вместо столовой я вижу... каюту — ну прямо как на суперяхтах. Панорамные окна из закаленного стекла дают обзор на 270°, на левом борту есть опциональная стеклянная дверь (от пола до потолка, прозрачная изнутри), через которую можно пройти вперед, на приватную палубу.

Камбуз с барной частью и стульями получился универсальным. Он может быть полностью закрытым — из столешницы сервомотор поднимает переборку, отделяя камбуз от салона, а для выхода на палубу есть дверь с пантографом.

Трап напротив камбуза ведет на нижнюю палубу, к каютам. Их четыре: большая мастер-каюта на миделе, VIP-каюта в носу, двухместная по правому борту и еще одна, но с отдельными сдвигающимися койками, на левом; при каждой своя туалетная комната. Интерьерами Princess X80 занималась легендарная итальянская студия Pininfarina. Скажу только о превосходном качестве мебели и приятной отделке полированной вишней, местами с дизайнерскими изысками, классическим скруглением углов и металлическим молдингом. И зеркала, зеркала... Заглянув в шкафы, я отметил их классную отделку даже внутри.

Что ж, и «мобильные» переборки, и многовариантность оформления интерьера, и длинный список опционального оборудования говорят о том, что Princess X80 вполне соответствует понятию semi custom.

Кормовая часть верхней палубы допускает варианты оформления



Джакузи на фордеке, перед каютой на главной палубе — опция, безусловно, приятная и полезная





Как утверждается, у такой яхты на 30% больше полезного пространства снаружи и внутри по сравнению с обычными флайбридными яхтами близкой длины



ДЕНИС НОВИКОВ,

директор по продажам компании Nordmarine, официального представителя Princess Yachts в России

Princess X80 удивляет своим невероятным функционалом. Яхта короче флагмана верфи X95, но вмещает практически те же опции. Например, скайлаунж ощущается идентичным. Верфь предлагает массу вариантов планировки в зависимости от того, как яхту будут использовать. Каюты экипажа могут вмещать до четырех человек, есть версии с кухней и без. Отмечу организацию салона с закрытой кухней и отдельным выходом наружу, упрощающую обслуживание гостей на борту.



Салон главной палубы. Отсутствие поста управления позволило сформировать классный дизайн этого пространства, полностью отданного для отдыха пассажиров



Камбуз в открытом варианте с барной стойкой, обращенной к салону. Он может быть целиком закрытым — из столешницы сервомотор поднимает «переборку»



Каюта, расположенная в носовой части надстройки на главной палубе, — компоновочное решение, часто встречающееся на современных суперяхтах



Мастер-каюта на миделе (нижняя палуба): ее очевидные достоинства — размеры, освещенность, привлекательный дизайн интерьера

ЕСЛИ ЗАВТРА В МОРЕ

Говорить о мореходных качествах Princess X80 без тестов сложно, но я рискну. Вариантов моторной установки два: спаренные MAN V12-1650 или MAN V12-1900 (мощность 1650 и 1900 л.с. соответственно). Надежные судовые дизели с максимумом крутящего момента в диапазоне 1200–2100 об/мин (предельный режим 2300 об/мин). В первом случае верфь называет скорость 26–28 узлов, с более мощными двигателями ожидаются 29–31 узел. С ними же дальность плавания, к примеру, на крейсерской скорости 20 узлов должна быть не менее 600 миль (с опциональными баками 8800 л), и даже на максимальном режиме можно рассчитывать на запас хода до 350 миль.

Отсутствие компромиссов у той или иной яхты, о чем любят говорить маркетологи, — не более чем фигура речи. На самом деле судостроение — это сплошные компромиссы. В отношении ходовых качеств Princess X80 компромисс проявляется в том, что для большей скорости могли бы стоять еще более мощные двигатели. Но зачем? Указанные 28–31 узел представляются вполне достаточными величинами и для желаемого драйва за штурвалом (эмоции), и для устойчивого глиссирования на максимальных оборотах при относительной скорости $Fr\Delta = 2,5$ (физика) — даже при полной загрузке.

Компромисс и в том, что Бернард Олесински для корпуса из стеклопластика, отформованного по технологии вакуум-

ной инфузии, выбрал «глубокое V» (угол килеватости верфь не называет — нередко этот показатель почему-то держат в секрете). С такими обводами яхта теряет несколько узлов на спокойной воде, но при ходе на волнении отыгрывает их, а также получает преимущества в части снижения ударных нагрузок и предсказуемой управляемости.

Качку (еще один показатель мореходности) на ходу и на стоянке у премьерной яхты демпфируют плавниковые стабилизаторы, но могут применяться и гироскопы. Также отмечу мощную звукоизоляцию моторного отсека и оптимизированную конструкцию опор двигателей для снижения уровня шума и вибрации на борту. А опреснительная установка — дополнительная возможность повысить автономность яхты. Вот, собственно, все, что мне удалось увидеть и разузнать.

Многие именитые яхтенные дизайнеры отмечали, что спроектировать сравнительно небольшую лодку ничуть не легче, нежели крупную яхту. Вот и при создании Princess X80 пришлось решать задачу, как при меньшей по сравнению с Princess X95 длине корпуса обеспечить преемственность дизайнерской концепции, характерной для новой линейки, должный уровень комфорта и функциональности. На мой взгляд, все получилось.

Каждому хочется владеть особенной яхтой. Но может ли особенной быть серийная модель? Princess X80 может. **MBY**

BLUEGAME BGX70

Нестандартных яхтенных концептов великое множество, но не все из них обретают плоть и еще меньшая часть добивается признания рынка. А таких, что задают новые тренды, единицы. Все моторные яхты Bluegame – в их числе.

Текст: **Иван Голубев**

Фото: **Bluegame**



Длина
21,86 м

Ширина
5,60 м

Осадка
1,60 м

Водоизмещение
(порожнем)
40 т

Запас
топлива
4200 л

Запас воды
1000 л

Мощность
2 × 900 л.с.
2 × 1000 л.с.

Генератор
22 кВт

Вместимость
16 чел.

Категория RCD
«В»

Несмотря на чисто итальянское происхождение, лодка обладает «всеевропейским» характером



За четыре года активной деятельности «под крылом» Sanlorenzo компания Bluegame сумела отточить инновационный архитектурный язык своих лодок, а у идей их разработчиков появились последователи в лице других производителей. Речь прежде всего о концепции «лодки-пляжа», очень популярной сейчас в Европе. Такие «возмутители спокойствия», как BGX70, BG42 и BG62, сразу дали понимание, как будет развиваться идеология Bluegame: это новая трактовка функций открытых и закрытых зон и переосмысление назначения палуб.

В основу линейки Bluegame BGX легла оригинальная концепция яхты-кроссовера, предложенная основателем бренда и дизайнером Лукой Сантеллой. Первая модель длиной 70 футов произвела в Европе фурор — настолько свежей и современной оказалась совокупность идей, реализованных на борту BGX70. Несмотря на чисто итальянское происхождение, лодка обладает «всеевропейским» характером: в ее дизайне можно прочесть и скандинавскую лаконичность форм, и средиземноморскую открытость помещений внешней среде с тягой к обширным зонам *al fresco*, и внимание к деталям и качеству отделки, которым славится Sanlorenzo. Добавьте сюда внешность из эклектического микса яхтенной, траулерной и милитари-эстетики — и становится понятно, почему узнаваемость лодки с любого расстояния обеспечена.



«Пляжный клуб»
почти как у суперяхт –
визитная карточка BGX70



Как кормовой,
так и носовой
кокпит защитят
от палящего солнца
тенты-бимини



Здесь можно расставить
шезлонги, а можно
устроить танцпол
или разместить
водные «игрушки»



На фордеке BGX70
невероятно просторно



Салон на нижней палубе



ВСЕ ПО-НОВОМУ

Ключ к пониманию успеха модели — «переназначение» функций двух ее палуб. Нижняя с появлением там второго (более крупного) салона на уровне ватерлинии взяла на себя часть функций главной палубы, а поднятая выше обычного главная палуба компенсирует отсутствие флайбриджа. Что это дало? Низкий профиль при более высоком положении поста управления и улучшенном обзоре с главной палубы и увеличенный внутренний объем помещений на нижней наряду с легким доступом оттуда на «пляж». Развал борта ближе к носовой части (черта всех Bluegame) обеспечил просторную VIP-каюту на нижней палубе и огромную лаунж-зону на фордеке.

Жизнь у воды —
в основе концепции
BGX70

ЛОДКА ДЛЯ ОБЩЕНИЯ

BGX70 рассчитан на пребывание большой (до 16 человек) компании. На фордеке раскинулся обширный лаунж с лежаками и двумя столиками; последние могут быть объединены в один большой или же опущены для размещения еще одного лежака. К посиделкам располагают и кормовой лаунж, который легко объединяется с салоном, и вместительный угловой диван в нижнем салоне, спроектированном в стилистике лофтовых апартаментов. Этой зоне, кажется, суждено стать местом особого притяжения на лодке: отсюда пара шагов на «пляж» в корме и в гостевые каюты (две или три на выбор), а на палубу выше ведут шесть широких ступеней.

«Пляжный клуб» весьма обширный (площадь почти 20 кв. м) и одновременно приватный: от ветра и чужих глаз его скрывает высокий массивный фальшборт, в котором спрятаны две кран-балки для операций с тендером и водными «игрушками». Это удобная площадка как для всевозможных активных развлечений, так и для спокойного отдыха на шезлонгах. Ну а тот, кто захочет во время стоянки уединиться, отдав себя во власть приветливого южного солнца, может забраться по трапу на хардтоп, где предусмотрена еще одна «поляна» для загорания.

ЖИЗНЬ У ВОДЫ

Пока не заглянешь внутрь салона и мастер-каюты, не поймешь, какие огромные там окна: снаружи они почти неприметны благодаря покрытию под цвет корпуса. Салон на уровне ватерлинии обращен в корму, великолепные виды обеспечит сдвижная стеклянная дверь почти во всю ширину салона. Отсюда попадаем в каюту владельца (от борта до борта) с широкой кроватью слева, письменным/туалетным столиком и гардеробной — справа. Далее к носу — ванная комната с двумя раковинами и просторной душевой, а напротив, справа по борту, — помещение, которое может быть оборудовано как приватный лаунж владельца, кабинет или детская комната (его можно отделить складной перегородкой). Альтернатива — двухместная гостевая каюта с проходом на главную палубу по отдельному трапу, используемому и обитателями VIP-каюты (она далее к носу). В самом носу, за таранной переборкой, устроена каюта экипажа.

«Нашим клиентам нравится спаянность пространств на BGX70; это единственная яхта в своем сегменте, которая предлагает такое невероятно удобное сообщение между “пляжем”, салоном, каютой владельца и другими зонами», — отмечает Карла Демария, генеральный директор Bluegame. Так что сценарий идеального утра: встать пораньше, сделать зарядку на свежем воздухе и искупаться в море, а затем приготовить барбекю, не нарушив покой других гостей, — на этой яхте реализовать проще простого!

Палубой выше акцент сделан на открытые пространства, поэтому салон здесь невелик, но имеет «джентльменский» набор: L-образный диван по левому борту, столик на массивных ножках, выдвигающую ТВ-панель, встроенную в подволок, и камбуз по правому борту, непривычно близко к посту управления. Обзор отсюда великолепный, почти круговой, а усиливает впечатление лобовое стекло с обратным наклоном. Приборная панель с тремя сенсорными МФД Garmin GPSMAP 8400 лаконична и позволяет с легкостью контролировать работу всех навигационных систем судна.



Помимо кормовой двери, в салоне есть выходы по обоим бортам



Динетта в салоне легко объединяется с кормовым лаунжем



Организация элементов управления яхтой удобна и лаконична



Нижний салон с верхним соединяет стильный трап



Приватный лаунж по соседству с мастер-каютой



Каюта владельца. Вид с правого борта

ХОДОВЫЕ КАЧЕСТВА

И все-таки главным является поведение лодки на воде. Отличные ходовые характеристики обеспечивают обводы от американского конструктора Луиса Кодеги, неизменного соавтора лодок Bluegame. Композитный корпус типа «глубокое V» переменной килеватости безупречно «работает» даже на беспокойной воде и малых оборотах. По словам тех, кто тестировал BGX70 с двумя двигателями Volvo Penta D13-IPS1350 (1000 л.с. каждый) в не слишком комфортных условиях (длинная волна и ветер 9 узлов), лодка показала равномерное, без провалов или рывков, ускорение, сумев за 13 с выйти на глиссирование; для достижения максимума скорости (29,5 узла) ей потребовались еще 22 с. На максимальных оборотах расход топлива достигал 384 л/ч — совсем неплохо для яхты длиной 21 м и водоизмещением более 43 т. Управление отлично сбалансировано, а высокая маневренность сохраняется и на максимальной скорости; автоматически удерживать лодку в точке призвана система динамического позиционирования.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Конкурентов BGX70 найти трудно, а вот родство с более крупными проектами линейки Sanlorenzo SX вполне очевидно. «Целевая аудитория» у них схожая: опытные, требовательные пользователи, которых не устраивают традиционные планировочные и дизайнерские решения. По словам Луки Сантеллы, проекты Sanlorenzo SX76 и SX88 невозможно «перенести» в корпус длиной до 70 футов, но сам принцип яхты-кроссовера, только с меньшим числом палуб, в BGX70 успешно реализован. Модель вполне можно считать «мостиком» между продукцией двух брендов, а благодаря оригинальным планировочным решениям, присущим линейке BGX, эти лодки пополнили престижный клуб «карманных» суперяхт. **MBY**

NOMAD 70 SUV

В первой половине марта прошла DIBS 2022 – международная яхтенная выставка в Дубае. Компания Gulf Craft из ОАЭ, которая в этом году отмечает свое 40-летие, представила там солидный флот своих моделей – от рыбацких лодок и семейных круизеров до суперяхт. Из мировых премьер отметим трехпалубную суперяхту Majesty 120 и моторную яхту Nomad 70 SUV, о которой хочу рассказать подробнее: в ней хорошо просматривается ряд актуальных ключевых трендов – дизайнерских, конструктивных и даже социальных.

Текст: **Петр Шестаков**

Фото: **Gulf Craft**

МЕСТО В СТРОЮ

Начну с того, что эта яхта относится к сравнительно новому типу прогулочных судов – яхтам-кроссоверам (SUV). Аббревиатура SUV (Sport Utility Vehicle) пришла из автопрома, трансформировалась в Sport Utility Vessel и закрепилась в яхтенной индустрии. Для такого типа судов характерен определенный набор качеств, настолько утилитарных, что я бы яхтенный SUV предпочел расшифровывать как Super Utility Vessel.



Длина
21,50 м

Ширина
5,54 м

Осадка
1,43 м

Водоизмещение
45 т

Запас топлива
6722 л

Запас воды
946 л

Мощность
1600/2400 л.с.

Генератор
28 кВт

Вместимость
10 + 2 чел.
(экипаж)

Категория RCD
«В»

Эта яхта хорошо
приспособлена
для дальних
плаваний и личных
географических
открытий



Линейка Nomad SUV еще недавно состояла из трех моделей длиной 65, 75 и 95 футов, теперь ее пополнил Nomad 70 SUV. Внешний облик яхты разработали дизайнеры Gulf Craft, у всех моделей линейки Nomad SUV просматриваются сходные черты. В первую очередь это относится к вертикальному лобовому остеклению на главной и верхней палубах. Далее — оригинальная форма бортового остекления надстройки в виде изогнутой полосы тонированного стекла. Иллюминаторы в корпусе вместо остекления большой площади — тоже тренд: зачем оно на яхте, которая, возможно, окажется в сложных погодных условиях?

Следующий важный момент — наличие закрытого салона/скайлаунжа на верхней палубе, который чаще встречается на суперяхтах. Это универсальное пространство может быть закрытым или открытым в сторону кормы. Площадка на этой палубе и кокпит палубой ниже весьма просторны, что дает свободу мысли заказчику лодки в отношении их оформления. Правда, в кокпите уже имеются традиционный диван и обеденный стол; также с диваном и столиком оформлен фордек. Важно отметить, что все палубы покрыты тиком. Другие трендовые решения обнаруживаются внутри яхты.



Обводы корпуса, разработанные Эндрю Уолстенхолмом, эффективны в широком диапазоне скоростей



В массивной транцевой платформе скрывается раскладная купальная площадка с трапом

Свободные открытые участки палуб допускают массу вариантов их обустройства и использования. А если установить солнечные панели для зарядки аккумуляторов, то их энергии хватит для работы электрооборудования лодки во время стоянки

ВЗГЛЯД ИЗНУТРИ

Начнем с верхней палубы. В сравнительно небольшом салоне стоят диван с кофейным столиком, пост управления, и, что важно отметить, есть дверь на правый борт (полезная и капитану, и пассажирам), а также трап, ведущий отсюда вниз, на главную палубу, в дополнение к трапу вверх из кокпита. Кстати, снаружи, за сдвижной дверью, нашли место ветбар с грилем.

Теперь главная палуба. Если идти от кокпита, то за стеклянными дверями находится салон с диванной зоной, дальше в нос по правому борту обустроена обеденная зона, а напротив — насыщенный оборудованием камбуз. Из камбуза есть дверь на палубу — еще одна деталь, свойственная суперяхтам. Обратим внимание, какое место выбрали для ТВ-экрана: нет ни тумбы с подъемным механизмом, ни монтажа на подволоке... Экран помещен на вертикальную стойку, отделяющую диванную зону от камбуза, — просто и удобно.

Но, пожалуй, главный трендовый элемент компоновки этой палубы — расположение мастер-каюты в носовой части надстройки. Видели не раз, скажете вы, но вспомните о размерах Nomad 70 SUV: все же это не суперяхта (хотя и Super Utility Vessel). В том числе благодаря такому решению линейка Nomad SUV быстро завоевала признание на рынках разных стран. Упомянутые окна, лобовое и бортовые, обрамляющие каюту, дают панорамный обзор (270°) и много света днем.



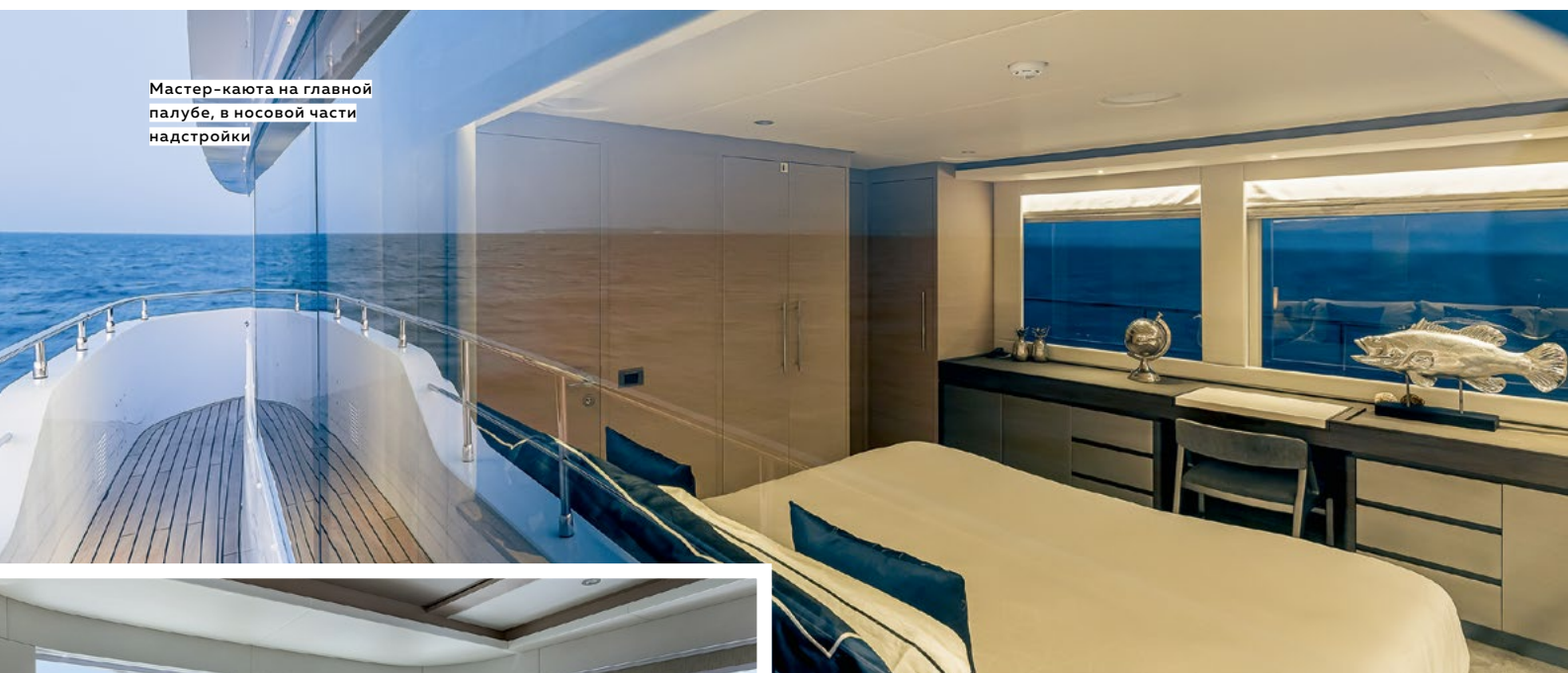
В салоне/скайлаунже на верхней палубе предусмотрена дверь на правом борту для выхода на палубу

Спускаемся на палубу кают. Внизу четыре двухместные каюты: две на миделе, одна на левом борту и VIP-каюта в носу. Три из них имеют свои туалетные комнаты, а пассажиры той, что на левом борту, смогут пользоваться общим дневным санузлом. В корме находятся две каюты экипажа, моторный отсек выглядит способным принять еще немало дополнительного оборудования.

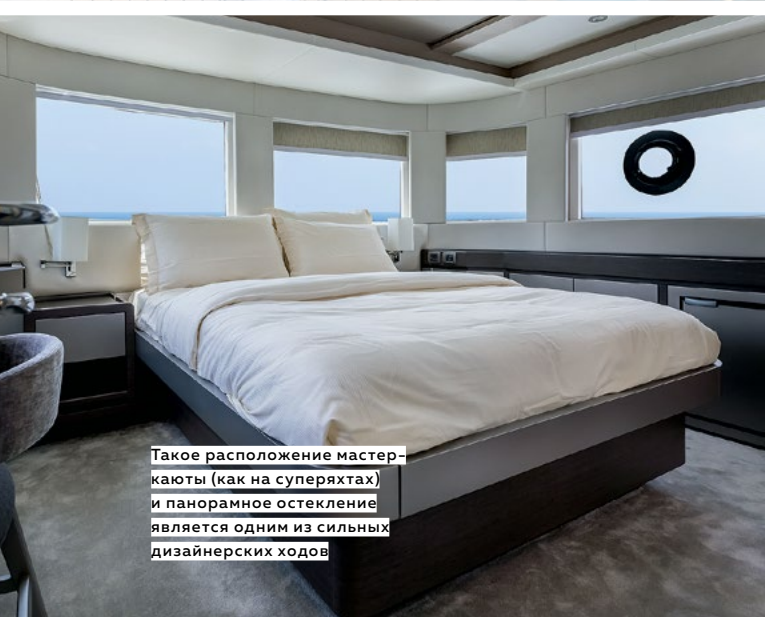
Что касается интерьера, то нелепо, на мой взгляд, ожидать от яхты-кроссовера длиной 21,5 м каких-либо дизайнерских изысков. Как, собственно, и от сухопутного внедорожника — отделки салона на уровне лимузина. Заказчик Nomad 70 SUV, показанного на выставке в Дубае, оказался весьма практичен и главным критерием назначил функциональность. Тем не менее в интерьерах обнаруживаются ковры и качественная древесина в отделке: песочный или темно-серый дуб под матовым лаком, дуб на паркетном пайоле помещений. А обилие места для хранения всего и вся на такой лодке трудно переоценить.



Интерьер салона – диванная зона (вид в нос)



Мастер-каюта на главной палубе, в носовой части надстройки



Такое расположение мастер-каюты (как на суперяхтах) и панорамное остекление является одним из сильных дизайнерских ходов

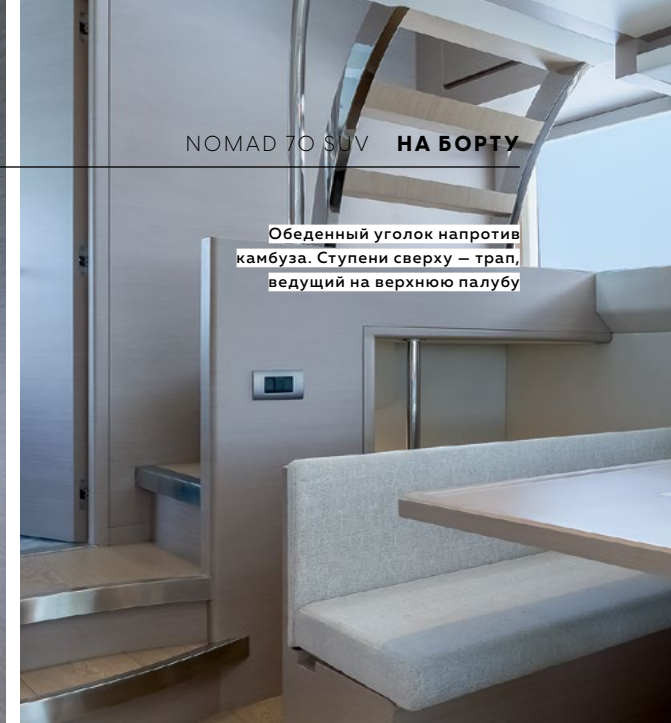
МОРЕ ЗОВЕТ

В отношении мореходных качеств судна многое определяет корпус. Gulf Craft давно работает со стеклопластиком, предпочитая контактный метод формовки в матрице, но теперь верфь активно использует карбон и кевлар: у Nomad 70 SUV эти перспективные материалы применены в конструкциях палубы и флайбриджа, что позволяет снизить вес и повысить остойчивость яхты.

У яхты корпус гибридный — обводы с острыми носовыми ватерлиниями и скругленной скулой, кормовым подзором и небольшим фальшкилем эффективны в широком

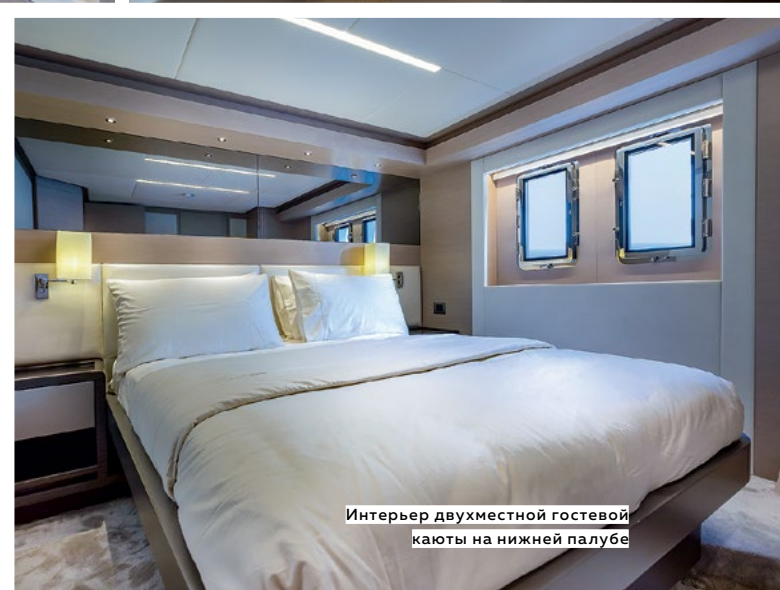


Интерьер салона (вид в корму). Камбуз в помещении совершенно не нарушает общей эстетики и выглядит элементом планировочной композиции



NOMAD 70 SUV НА БОРТУ

Обеденный уголок напротив камбуза. Ступени сверху – трап, ведущий на верхнюю палубу



Интерьер двухместной гостевой каюты на нижней палубе

диапазоне скоростей. Имеется в виду умеренное сопротивление, дающее снижение расхода топлива, повышающее скорость и дальность плавания. Конкретно не объявлено, кто разрабатывал обводы, но можно допустить, что это знаменитый британский проектировщик Эндрю Уолстенхолм, работавший также на яхтенные бренды Hardy и Broom. Такие обводы Уолстенхолм применил на всех лодках линейки Nomad SUV; на тестах они демонстрировали остойчивость, плавный комфортный ход в различных условиях и, конечно, скорость.

Для Nomad SUV под двумя двигателями MAN V8-1200 (1200 л.с., 2300 об/мин) верфь обещает 30 узлов, с менее мощными MAN i6-800 (800 л.с., 2300 об/мин) можно ожидать 22–24 узла. Это очень неплохие цифры: большинство среднеразмерных яхт-эксплореров ходят на крейсерской скорости 18–22 узла. И в отношении автономности MAN i6-800 имеет преимущество: стендовый расход топлива у этого двигателя на 45–55% ниже, и расчетный выигрывш в запасе хода на максимальной скорости составит 20% (450 миль против 370 миль); на режимах экономичного хода он ожидается больше.

Из списка ключевых судовых систем и устройств для дальнего плавания выделю полный комплект навигационной электроники, включая два МФД 16" Simrad, радар, авторулевой и пр., стабилизаторы качки (гироскоп или плавники), опреснительную установку (140 л/ч), интерцепторы, носовую подрульку, камеру ночного видения, CCTV (Closed Circuit Television) — систему видеонаблюдения, состоящую из трех камер (контроль моторного отсека, кокпита и, возможно, флайбриджа), спутниковую телефонную связь на борту и «швартовную станцию» (наружный пост управления в кокпите для удобства швартовки в сложных условиях).

ЯХТА ДЛЯ...

И под занавес — тренд социальный. Была эпоха Великих географических открытий, началом которой принято считать экспедицию Колумба в Америку в 1492 году. Им и другими легендарными мореплавателями двигали разные устремления, государственные и личные... А вы заметили, что мы живем в эпоху Личных географических открытий, которую сопровождает бурное развитие флота частных экспедиционных яхт? Для некоторых пребывание в море — это побег от шума и хаоса повседневной жизни в другую реальность, а для кого-то море становится частью жизненной философии, и путешествия с маленькими открытиями добавляют остроты, удовольствия и толику авантюрного духа. Nomad 70, как и другие яхты этой линейки, позволяет совершать такие «географические подвиги». Даже если какой-то симпатичный остров и не назовут вашим именем, кайфа от путешествия к далеким берегам меньше не будет. Даже само название Nomad (кочевник — *англ.*) кричит об этом. Так что здесь главное — услышать. И увидеть. **МВУ**

SUNSEEKER PREDATOR 65

В конце марта во время проходившего в 40-й раз боат-шоу в Палм-Бич (Флорида, США) британская верфь Sunseeker Yachts впервые официально представила новую модель – Predator 65. Вместе с ней на выставке показали Predator 55 Evo, Manhattan 68 и, что весьма примечательно, Sunseeker 65 Sport Yacht. О том, почему на последней лодке сделан акцент, говорится дальше.

Текст: **Петр Шестаков**
Фото: **Sunseeker Yachts**



Длина
20,50 м

Ширина
5,10 м

Осадка
1,60 м

Водоизмещение
37,8 т

Запас топлива
3500 л

Запас воды
800 л

Двигатели
2 × 1000 л.с.

Генератор
17,5 кВт

Каюты
3/4 + 1 (экипаж)

Пропорциональные
обтекаемые линии
Predator 65 вызывают
ассоциации с сильным,
готовым к рывку
ХИЩНИКОМ





Глядя на это изображение, можно подумать, что снята лодка Open, хотя Predator 65 относится скорее к типу Sport Coupe

ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД

Predator 65 — 32-я модель за всю историю линейки «хищников», которая началась в 1994 году с Predator 63. Всего за без малого 30 лет построено около 1200 корпусов Predator в диапазоне длин от 50 до 130 футов, и новый Predator 65 занимает место между Sunseeker Predator 60 Evo и Predator 74. Но у этой лодки есть «секрет»: у нее такой же корпус и компоновка, как у Sunseeker 65 Sport Yacht, но без открытой верхней палубы. Вместо нее в крышу надстройки встроен огромный люк из карбона и стекла, который, сдвигаясь в корму и открывая большой проем над постом управления и частью салона, создает ощущение по-настоящему открытой яхты.

Уже при первом взгляде на Sunseeker Predator 65 фиксируешь отточенно элегантный обтекаемый профиль круизера, не менее спортивного в сравнении с 65 Sport Yacht — внешне и по сути. И даже больше: пропорциональные плавные линии с обильным остеклением надстройки и корпуса с его характерной геометрией, сочетание тонированного стекла и полированной нержавеющей стали действительно вызывают ассоциации с готовым к рывку хищником...

У нового Predator 65, несмотря на отсутствие флайбриджа, достаточно большие открытые зоны палубы: фордек с просторным лежаком-«солярием» и широким

мягким диваном, а также кокпит, оформление которого допускает варианты.

Без трапа на флайбридж, как у 65 Sport Yacht, в кокпите стало свободнее и комфортнее. В стандартной комплектации там предусмотрен удобный диван вдоль транца с еще одним большим лежаком-«солярием» за ним (над гаражом) и барная стойка как обращенная в кокпит часть камбуза, находящегося в салоне по левому борту. Но в Палм-Бич показали вариант с дополнительным диваном вдоль левого борта, что позволяет получить расширенную обеденную зону с солидным тиковым столом. На правом борту у стеклянных дверей в салон находился «вход» в каюту экипажа, в конструкцию которого вмонтировали наружный пост управления лодкой, полезный при швартовке.

Теперь гараж: в нем поместится не только водометный тендер Williams 345, но и пара подводных буксировщиков Seabob, надувные доски для серфинга или оборудование для дайвинга. Это «служебное помещение», если тендер на воде, можно использовать как «пляжный клуб». Пайол гаража в один уровень с купальной платформой устлан тиком, в открываемый транец вмонтированы душ, освещение и динамики, опускаемая платформа облегчает процедуру купания...

ВТОРОЕ ПРИБЛИЖЕНИЕ

Компоновка салона ожидаемая: камбуз при входе, диванная зона, пост управления на правом борту... Но, как всегда, игру делают детали. При входе в салон надо быть готовым, что на тебя «обрушится» свет — через бортовое остекление, от огромного цельного лобового стекла и, главное, через прозрачные элементы крыши. Потом уже отмечаешь качественную и стильную мебель, красиво оформленный и напичканный оборудованием камбуз, который, как выясняется, может «уехать» на нижнюю палубу, освободив в салоне место для... тут пускай фантазирует заказчик.

Пост управления — еще одно сильное впечатление. Лаконичный, с двумя консольными МФД, сенсорными панелями, рукоятками двигателей, джойстиком и «шайбой» настройки дисплеев под правой рукой... Есть даже несколько приборов в «тубусах», как у спортивных автомобилей, а кресла (их два) регулируются электроприводом.

Стандартная компоновка палубы кают предусматривает мастер-каюту на миделе от борта до борта, весьма комфортабельную VIP-каюту в носу и гостевую с двумя койками — между ними по правому борту. К мастер-каюте примыкает помещение по левому борту, что дает ряд дополнительных возможностей. Его можно использовать как склад (вариант, предпочтительный для США), обустроить там кабинет (популярное у европейских клиентов решение), детскую, камбуз... Но это придется решать еще на стадии заказа лодки.

И вот что интересно: на таких лодках число гальюнов часто определяется простенькой формулой «К минус один», где К — количество кают. То есть один из гальюнов служит двум каютам, да еще является дневным. Здесь же при трех каютах обустроили 4 (!) гальюна: один — чисто дневной, для гостей.



По дизайну и составу оборудования этот пост управления суперсовременный



Камбуз выгодно отличается размерами, набором техники и обилием места для хранения посуды и припасов



Гаражу уготована миссия не только хранить тендер и разные водные «игрушки», но и служить «пляжным клубом»



Зона гостиной в салоне (вид в корму). Через распахнутые двери в копит видна крышка гаража, поднятая вместе с лежаком-«солярием»



Помимо размеров помещения, кровати king size и дизайнерских потолочных светильников, мастер-каюта привлекает большими окнами с открывающимися иллюминаторами

ТРЕТИЙ ТАЙМ

Взглянув на Predator 65 снаружи, оценив лодку внутри, поговорим о ее мореходных качествах и прежде всего — о скорости, которую может развить этот корпус с двумя парами продольных реданов и килеватостью 20–22° на транце. Моторная установка — пара Volvo Penta IPS1200 или D13-IPS1350 с днищевыми колонками и мощностью соответственно 2 × 900 или 2 × 1000 л.с. Раз уж мы знаем, что отличие Predator 65 от 65 Sport Yacht по конструкции и оборудованию обусловлено только отсутствием флайбриджа, то стоит заметить, что все флайбриджные модели имели установки Volvo Penta D13-IPS1350. Вот с ними заявленная скорость Predator 65 составляет 35 узлов. Это не только расчетная величина: Шон Робертсон, директор Sunseeker International по продажам и маркетингу, подтвердил ее во время теста. Он же свидетельствовал о высокой динамике разгона (30 с до максимума 2400 об/мин), легкой перекладке штурвала (крути хоть мизинцем), быстрой реакции лодки на перекладку и крутой циркуляции с падением скорости до 30–32 узлов. Даже при заметном крене лодка плотно лежит на скуле, а обзор по траверзу не нарушается в том числе благодаря стеклянным панелям в крыше надстройки.

Еще Робертсон отмечал какую-то особенную связь с лодкой при управлении ею, но это, извините, категория нематериальная. Зато можно оценить в цифрах запас хода, взяв за основу результаты теста 65 Sport Yacht. Если



Ванная комната мастер-каюты с душевой кабиной и дизайнерской сантехникой

на максимуме скорости он около 280 миль (запас топлива 10%), то в крейсерском режиме 20 узлов дальность плавания достигает уже 320 миль, а на скорости 10 узлов превосходит 700 миль. Мореходность Predator 65 соответствует европейской категории «А» (RCD), хотя людям из Палм-Бич это, возможно, мало что говорит, в отличие от разрешенных высоты волны (4 м) и скорости ветра (40 узлов). И уж точно они оценят пользу от таких устройств, как управление ходовым дифферентом TrimAssist, носовую подрульку и гироскопический стабилизатор качки Seakeeper. Последний стоит в моторном отсеке (туда ведет люк в кокпите у левого борта), и там тесновато: как иначе совместить в одном корпусе помещение, где находятся двигатели, устройства и системы, с объемным гаражом? Естественно, «пол» гаража оставляет над двигателями небольшой зазор, но при этом препятствий для обслуживания в отсеке всей этой машинерии нет.



Помещение рядом с мастер-каютой можно использовать по-разному. На снимке это кабинет



Кирилл Шабалов, управляющий партнер Sunseeker Russia

Есть мнение, что яхты типа Sport Coupe менее популярны в России, чем модели с флайбриджем, но это не так. Их чаще выбирают опытные владельцы, предпочитающие управлять лодкой сами. Predator 65 как раз для такого «индивидуалиста»: яхта доставляет максимум удовольствия за штурвалом благодаря системе управления и стабилизации Hydro-Pack. Она практична, надежна, подходит для акваторий с невысокими мостами, при этом на борту есть все для комфортного отдыха.



VIP-каюта в носовой части яхты, уступающая хозяйской по площади, тем не менее весьма комфортабельна

ЧЕТВЕРТАЯ ЧЕТВЕРТЬ

Что стоит за смелым ходом верфи Sunseeker показать на боат-шоу рядом Predator 65 и уже получившую несколько престижных наград 65 Sport Yacht? Нет ли опасности внутренней конкуренции? Оказывается, нет. Более того, рекламная кампания обеих яхт проходит под девизом Alter Ego, где они, дополняя друг друга, демонстрируют понятные всем общие сильные стороны и привлекательные для кого-то различия. В Sunseeker уверены: у версии Predator есть преданные сторонники. Ожидается, что обе модели будут пользоваться одинаково высоким спросом. И, надо полагать, Sunseeker продолжит удивлять и радовать своих приверженцев новыми моделями, поскольку Андреа Фрабетти, генеральный директор Sunseeker International, еще в конце прошлого года заявил о намерении верфи усилить свой флот самыми современными и инновационными лодками. Что ж, ждем очередных новинок! **MBY**



Гостевая каюта на двоих (правый борт). И здесь большое окно с открывающимся иллюминатором, чтобы ощутить запах моря

ДВА СЛОВА О STURIEËR YACHTS



Верфь делает ставку на линейку яхт Dutchman Explorer



Мы продолжаем серию публикаций о небольших голландских верфях, давно и успешно строящих разномастные прогулочные суда. Из-за мелкосерийного производства они почти не известны за пределами Северной Европы, зато интересны своей индивидуальностью и сугубо практичным подходом к дизайну.

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**

Фото: **Антон Черкасов-Нисман, Sturiër Yachts**

В гостях у Ауке ван дер Верффа, владельца и руководителя Volharding Stavoren (моторные яхты под брендом Sturiër) мы оказались не впервые. Во время прошлого визита три года назад этот неисправимый оптимист встретил нас в серьезно-задумчивом настроении: бизнес шел со скрипом, лодку покупал лишь один из десяти потенциальных клиентов, и подписание нового контракта на верфи праздновали, как Новый год. С началом пандемии ситуация лишь усугубилась, заказчики почти иссякли, однако прошлым летом обстановка существенно поменялась. Покупатели из разных стран не только хлынули во фрисландский городок Ставорен, но и в кои-то веки перестали донимать необоснованно долгими раздумьями и попытками сбить цену. Более того, многие из них стремятся покупать яхты напрямую, без агентов или брокеров.



Планировки палуб Dutchman Explorer 7 создавались из расчета длительного проживания путешествующей семьи на борту

Возникшая во время пандемии необходимость сохранять рабочие места резко превратилась для Ауке ван дер Верффа в задачу по поиску дополнительного квалифицированного персонала, который даже в Нидерландах с улицы не наймешь. Кроме того, в ответ на инфляцию необходимо индексировать зарплаты, чтобы не потерять работников. Другая проблема — полная загрузка производства и сложность с выполнением заказов точно в указанный срок. Верфи приходится почти полностью отказываться от рефитов, а если и брать на ремонт лодки, то лишь небольшие. «Сейчас очень высокая инфляция, многие позиции подорожали на 20%, и это создает проблему для будущего, — делится он. — Мне никогда раньше не приходилось сталкиваться с подобной ситуацией, и она вселяет опасения. В яхтенной индустрии мы заключаем контракты с фиксированной стоимостью готовой яхты и не можем просто так поднимать цены в процессе строительства. Например, у нас четыре договора, подписанных в прошлом году, но с тех пор алюминий и сталь существенно выросли в цене. Приходится как-то выкручиваться...

Ажиотажный спрос на яхты сказывается на доступности оборудования, в первую очередь навигационной электроники и двигателей. У Simrad и John Deere время поставки теперь девять месяцев, — как ребенка родить. Отсюда первое правило: подписал контракт, получил предоплату — и сразу заказывай дефицитные товары, чтобы они лежали на полках. Пусть новая модель появится через год, но, как говорится, лучше синица в руках...»

Рассказывая о нюансах своего бизнеса, Ауке ван дер Верфф с улыбкой подчеркивает, что вовсе не жалуется на эти знакомые любому предпринимателю проблемы. «Думаю, рынок сейчас пребывает в том же состоянии, каким он был в 2008 году, до кризиса, — делится он своими

соображениями. — У нас никогда не было столько покупателей. Именно покупателей, а не клиентов! К счастью, такая маленькая компания, как наша, умеет оставаться гибкой, и когда маятник качнется в обратную сторону, мы сделаем шаг назад и вновь адаптируемся к изменившимся условиям».

В 2021 году Sturiër Yachts получила рекордный портфель заказов на 15 яхт. При том, что мощности верфи позволяют строить в год не больше пяти лодок длиной около 17 м, Ауке и его команде будет чем заняться следующие три года. В штате у него всего 23 человека, и большую часть работ, включая сварку и покраску корпусов, производство интерьеров и прокладку электрики, они делают сами. «Нам нет смысла обращаться в другие компании, — поясняет Ауке, показывая полные корпусов эллинги. — Мы занимаемся судостроением уже сто лет, и у нас есть превосходные мастера. На строительство одной лодки в среднем уходит 13–14 месяцев, а если это эксплорер, то чуть больше, около шестнадцати».

Именно на модели новой линейки Sturiër Dutchman Explorer (DME) верфь возлагает основные надежды, когда разговор заходит о будущем. Хотя классические Sturiër Ocean Cruiser все еще пользуются спросом, Ауке хорошо понимает: современные тенденции игнорировать нельзя, иначе не ровен час останешься за бортом. Первая модель DME 7 как раз и появилась в ответ на запрос рынка.

«Вопросы про яхты типа эксплореров начали поступать мне еще лет пять назад, а дальше последовали “качели” проектирования и обсуждения с потенциальными заказчиками, — вспоминает Ауке ван дер Верфф. — Дело в том, что голландскими эксплорерами интересуются вовсе не голландцы, а в основном люди из других стран — от Норвегии до Сингапура, с их совершенно разными



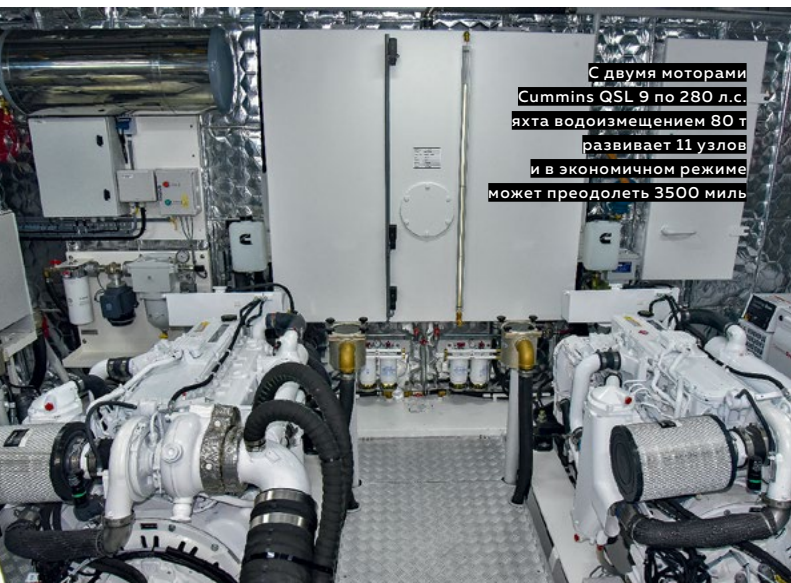
Камбузный блок с обилием рабочих поверхностей на главной палубе



При длине 21 м с DME 7 все еще может справиться один опытный капитан



В интерьере используется много древесины, однако здесь он гораздо современнее, чем на классических моделях линейки ОС



С двумя моторами Cummins QSL 9 по 280 л.с. яхта водоизмещением 80 т развивает 11 узлов и в экономичном режиме может преодолеть 3500 миль

требованиями. Заказчики молодеют, становится все больше новичков, приходящих за первой лодкой. Происходит смена поколений, и это так же хорошо, как и общее повышение интереса к отдыху на воде. В 2015 году брокерские каталоги были полны, а марины пустовали. Теперь все ровно наоборот. Времена, когда можно было 25 лет продавать лодки с одним и тем же дизайном, ушли. Сейчас люди хотят современные яхты, и, по моим наблюдениям, впервые классика действительно отходит на второй план».

Нам повезло, поскольку у причала на набережной рядом с верфью стояла только что завершенная DME 7, готовая отправиться к своему владельцу в... Италию. Да-да, сарафанное радио донесло молву о яхтах Sturiër даже в страну, где производится больше всего европейских прогулочных яхт, и там это будет уже не первая лодка из Ставорена. Ее заказчик приехал на ходовые испытания с тремя (!) сюрвейерами и остался абсолютно доволен тем, за что выложил без малого три миллиона евро.

«Уровень шума в рубке на максимальной скорости составил 55 дБ(А), — с гордостью говорит Аукс, пока мы осматриваем яхту. — Это на 10 единиц ниже, чем требование IMO, и в такие моменты мне всегда обидно, что верфь должна платить неустойку, если судно не соответствует спецификации, но никогда не получает бонусы, если фактические характеристики превосходят те, что указаны в договоре».

Как известно, в каждой шутке есть доля правды, и три поколения судостроителей рода ван дер Верфф, работавшие под лозунгом Volharding («Настойчивость и упорство»), действительно вправе гордиться сегодняшними яхтами Sturiër. **MBY**

MOSCOW BOAT SHOW 2022. ИТОГИ И ПРОГНОЗЫ

С 3 по 6 марта в российской столице прошла выставка яхт и катеров Moscow Boat Show 2022. За четыре дня экспоненты не только презентовали свою продукцию, но и, общаясь с коллегами, постарались оценить перспективы существования и возможного развития бизнеса в новых экономических условиях.


Текст и фото: **Денис Чернолицкий**

КТО УЧАСТВОВАЛ?

Вопрос этот поставлен неслучайно, ведь накануне открытия выставки иностранные компании всерьез размышляли о том, чтобы отказаться от участия: сказалась обстановка в мире. Однако организаторам удалось удержать немало зарубежных игроков рынка.

При входе в павильон «Крокус Экспо» мы встретили польскую глиссирующую флайбриджную яхту Galeon 400 Fly, представленную компанией Smart Yachts. Модель выделяется не только обширным остеклением надстройки и корпуса, откидными бортами в кормовой части, но и, как сообщает верфь, высокой остойчивостью и маневренностью. Внутри — комфортабельные каюты и благородный интерьер с использованием натурального дерева.





Словосочетание
«сдержанный
оптимизм» наиболее
полно отражает
картину мероприятия



Катера Jeanneau можно использовать как для рыбалки, так и для круиза

First Yacht Group, представляющая итальянский бренд Scanchi, показала премиальную модель Endurance 30, стильный дизайн которой был выполнен компанией DuPont. Лодка способна не только совершать дневные круизы, но и отправиться в многодневное путешествие.

На стенде «Альциона Яхтинг» посетителей встречал финский катер Saxdor 200 Pro Sport с узнаваемой графикой в виде пчелиных сот на борту. Такой наружный окрас в полной мере отражает скоростные качества: модель способна разогнаться до 45 узлов; на ней можно устроить водное ралли или спокойно прогуляться по рекам и озерам.

По соседству расположилась шведская лодка Jaktar J-30 с матово-серым корпусом. По данным верфи, разогнать 10-метровый катер до 50 узлов не составит труда. Лодка легко покорит не только озера Скандинавии, но и водные пространства Балтики.

Prestige Yachts выставила на боат-шоу несколько моделей французского бренда Jeanneau: NC 37, Cap Camarat 9.0 WA, Merry Fisher 895 Sport и Merry Fisher 795 Sport Serie2. Каждая из них носит «семейный» характер применения с широким диапазоном вариаций использования — от рыбалки до круиза.

Компания «ВостокКомплексСервис» представила первый в мире дизельный подвесной 8-цилиндровый мотор COX300 (4,4 л) британского производителя COX Powertrain. Модель мощностью 300 л.с. и весом 375 кг привлекла внимание не только посетителей, но и участников выставки. Главными плюсами нового двигателя являются экономичность (расход на 25,2% меньше, чем у бензиновых аналогов), а также повышенный по сравнению с конкурентами моторесурс. Все это открывает большие перспективы не только для частного использования, но и для коммерческой эксплуатации.

Также хотелось бы отметить стенд компании «Лодка Хаус» с продукцией Bayliner (США), где нам сообщили

о нескольких проданных прямо на выставке катерах. Сказался экономический фактор: если покупатель бронировал лодку на выставке, то стоимость в рублях шла по курсу ЦБ РФ на момент продажи.

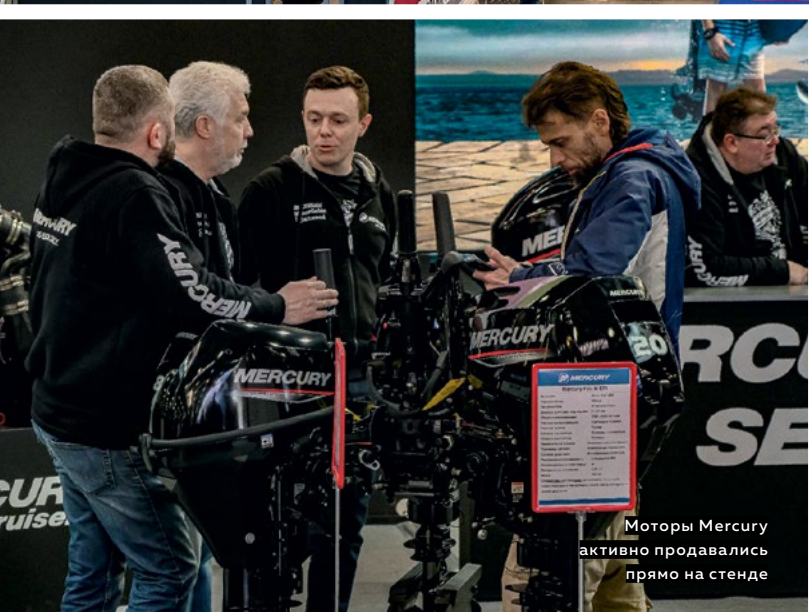
Не менее интересно было посмотреть и на продукцию российских производителей. В частности, ярославская компания Boat Yard представила катера из полиэтилена низкого давления. Такие корпуса не требуют затрат на покраску, а также выдерживают контакт практически с любой агрессивной химией, включая серную кислоту. Им не страшен подход к необорудованному причалом берегу, камни и лед. Кроме того, материал полностью перерабатываемый и легко поддается ремонту.

Отдельно среди продукции отечественных компаний следует назвать катер Searene 745. Модель является новинкой в полном смысле этого слова: производство было открыто в городе Чистополе.

С одним из самых заметных стендов выступала компания «Кооператив ВЕРФЬ», дилер петербургской верфи NorthSilver. Выделим новинку 766 Cabin, а также отметим пользующиеся спросом у рыбаков модели 615 Fish Sport и 545 Fish Sport. По масштабу экспозиции не уступал и сильный самарский бренд V-Boats с широкой линейкой «Волжанок», уже ставших «классикой» на российских водных просторах.

Также посетители могли увидеть катера для рыбной ловли и активного отдыха (производственная фирма «Берег», «Владимировская верфь»), понтонные суда («Медуза»), хаусботы (Houseboat.ru), надувные моторные лодки от компании «Альбатрос» и речные катера компании «Слайдер».

На выставке работал специальный бассейн, в котором проводили мастер-классы по управлению каяком, каноэ, пакрафтом, катамараном и сапсерфом, демонстрируя посетителям преимущества активного отдыха на воде.



Моторы Mercury активно продавались прямо на стенде



Павильон «Крокус Экспо» посетили специалисты из многих регионов

СПРОС РОЖДАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

По отношению к прошедшему мероприятию можно употребить термин «сдержанный оптимизм»: экспоненты не теряли расположения духа и высказывали уверенность в том, что сложившаяся за последнее время ситуация не станет постоянным явлением. То, что выход непременно будет найден, подтвердил Сергей Хабаров, представитель компании M. Power Group (официальный дистрибьютор подвесных моторов Mercury в РФ). «Мы привыкли жить в эпоху испытаний, — сказал он. — Уверен, что выход будет найден. Отказываться от участия в выставке было бы себе дороже. К тому же большинство моторов мы продали прямо на стенде. И это с учетом корректировки курса валют и вызванного этим роста цен! Сказалось то, что Mercury недавно выпустила несколько интересных моторов мощностью 250 и 300 л.с., пользующихся спросом особенно перед началом сезона».

Схожую мысль высказал и главный операционный директор First Yacht Group Константин Прибытков, заявивший о том, что большой трудностью для компании могут стать поставки двигателей Volvo Penta, поэтому активно прорабатываются способы завоза через Дальний Восток с потенциальным ростом цен до 30%. По общим прогнозам, «стресс-тест» в его пиковой фазе продлится до трех месяцев.



Команда Searene Yachts на борту Searene 745

ПОВОД ЗАДУМАТЬСЯ

Однако не все разделяли оптимистичный настрой. Так, Вячеслав Чукреев, генеральный директор российской компании-производителя электродвигателей Chukreev Motors, поделился своим видением сложившейся ситуации. «Для разработки наших двигателей нужны высокоточные приборы, которых в России просто не изготавливают. В современном мире невозможно что-то сделать в изоляции, суперлокализовать что-либо. Будем надеяться на изменение ситуации. Тем более за вентиляционно-индукторные двигатели в России никто не брался, а мы еще и запатентовали уникальную модульную архитектуру. Но, к сожалению, всю линейку продуктов для судостроения мы временно закрываем. Хотя многие комплектующие производятся в России из российского алюминия и меди, “начинка” — полупроводники и алюминиевая пленка для конденсаторов — импортная, и у нас пока нет возможности ее заместить».

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

Встречи и дискуссии на выставках имеют особую ценность для специалистов. На них освещается целый комплекс важнейших тем, обсуждаются актуальные тенденции и перспективы дальнейшего развития яхтенной отрасли. Одним из важных событий стал круглый стол на тему «Новое законодательство о маломерных судах. Цифровизация государственных услуг по аттестации судоводителей, освидетельствования и госрегистрации судов». Актуальность темы вызвана вступлением в силу в марте 2022 года при-

казов МЧС России в этой сфере. Докладчиком выступил Михаил Кулик, юрист, основатель учебно-тренировочного центра «Кормщик».

Также слушателям было предложено сообщение на тему «Возможности развития туристических речных маршрутов для прогулочного флота на внутренних водных путях РФ: проекты и способы реального воплощения». О деликатных ситуациях в работе рассказали морской юрист, яхтенный менеджер и сюрвейер Илья Буштухин и генеральный директор НП «РАМС» Геннадий Чижов.

Сергей Гордлеев, начальник Управления научных исследований и инновационной деятельности Волжского государственного университета водного транспорта, выступил с докладом на тему «Гражданский (малый) флот и инфраструктура. Форсайт-мышление», в котором он в общих чертах оценил перспективы импортозамещения в малом судостроении и условия для развития отрасли.

Затронуты были и механизмы продвижения продукции на рынке. Коммерческий директор digital-агентства «Интерриум» (Москва) Андрей Ермошкин рассказал о выборе соцсетей для продвижения лодочных брендов, бизнес-тренер Ирина Сморыго провела мастер-класс по использованию YouTube для привлечения клиентов, а глава event-агентства UTS.PROSTRANSTVO Мария Широкова поделилась опытом вывода бренда на рынок в условиях кризиса.

Также обсуждалось развитие студенческого парусного спорта, состоялся час открытых дверей, посвященный тому, как стать шкипером и рулевым, включая перечень экзаменов, которые предстоит сдавать в ВФПС, ГИМС и ИУТ.



Стенд First Yacht Group, дилера итальянских яхт Cranchi



Хаусботы стали новым трендом семейного проживания



Подвесной дизельный двигатель COX300



Трудно представить полноценный отдых без качественной акустики



Чем хороши выставки? Можно не только посмотреть, но и потрогать!

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Подводя итоги, хочется сказать, что выставка смогла достичь поставленных целей несмотря на имевшиеся форс-мажоры; отсутствие многих потенциальных гостей со всего мира перед открытием не сказалось на продуктивности мероприятия — дни выставки прошли в рабочем режиме, все запланированные встречи и диалоги состоялись.

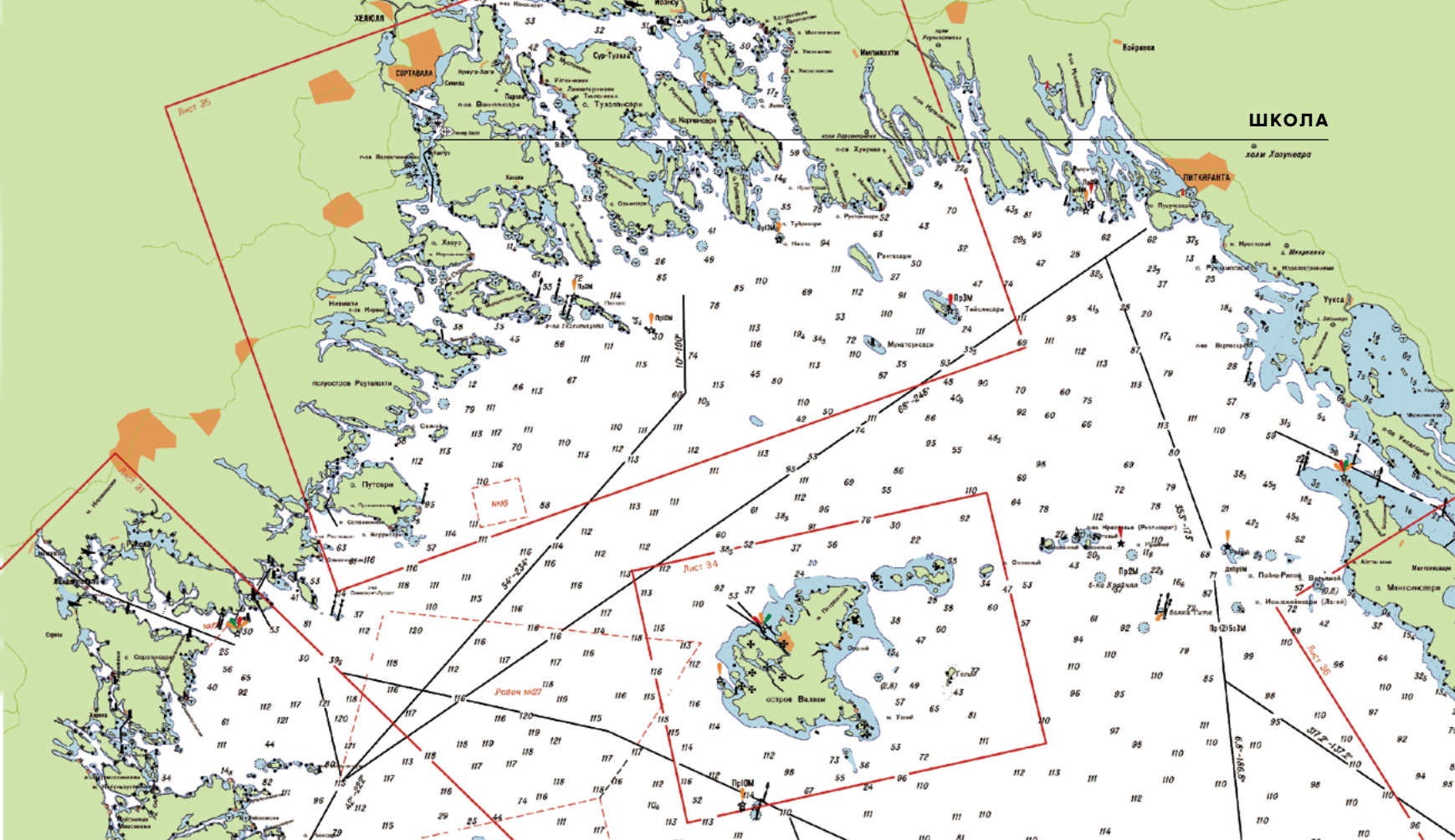
Что будет дальше, сказать сложно: прогнозы в данном случае — дело неблагоприятное. Но будем надеяться, что Moscow Boat Show 2023 состоится с куда большим числом российских и иностранных компаний, а также наплывом посетителей, чем это было в нынешнем году. [MBV](https://mbv.ru)

СВЯТО МЕСТО ПУСТО НЕ БЫВАЕТ

Текст: Сергей Губернаторов

Фото: «МОРИС», Александр Сальников, wikipedia.org





НЕОБХОДИМОСТЬ ЗАСТАВЛЯЕТ С НОВА ВЗЯТЬСЯ ЗА ПЕРО...

Долгое время на парусных и моторных яхтах, катерах, да и на судах технического флота России успешно эксплуатировались картографические плоттеры и многофункциональные навигационные дисплеи мировых производителей морской электроники с электронными картами C-MAP (ныне Navico в составе Advanced Systems Group, Brunswick Corporation) или Navionics (теперь Garmin). И вдруг все исчезло. В Международный женский день британская гидрографическая служба известила дилеров о прекращении обслуживания судов российских судовладельцев бумажными и электронными картами, публикациями и корректурой. Поскольку значительное покрытие в мировых коллекциях всех коммерческих поставщиков электронных карт основано на оцифрованных английских картах, эти компании сочли за лучшее вообще прекратить поставки в Россию.

Было это совпадением или так сошлись звезды, но за неделю до этого Российский речной регистр опубликовал бюллетень с новой редакцией правил, устанавливающих современные унифицированные требования ко всему типовому ряду электронных картографических навигационных систем для судов различного назначения, с разными размерами поста управления и различной экономикой. Правила касаются оборудования судов с классом Речного регистра, но в части функциональных требований они обязательно окажут влияние и на рынок навигационных систем нового поколения для маломерного флота.

ЧТО ИЗМЕНИЛОСЬ?

Что принципиально нового появилось там, где, казалось, прогресс от сезона к сезону определялся креативом дизайнеров интерфейса пользователя и потребной мощностью процессоров? Прежде всего, глубокая унификация требований в пределах всего типоряда. Если международные стандарты существуют отдельно для морских ECDIS (стандарты IMO, IEC, IHO), речных Inland ECDIS (стандарт Экономической комиссии ООН для Европы) и ECS, включая все картографические плоттеры (американский стандарт RTCM), то более 90% новых требований Регистра относятся ко всем типам систем. При этом, скажем, ECDIS, сертифицированная на соответствие правилам Речного регистра, будет полностью соответствовать международному стандарту для этого типа систем, но не наоборот.

Унификация основных функциональных требований для различных типов навигационных систем имеет ключевое значение для безопасности судоходства, снижения себестоимости в пределах линейки продуктов, облегчения освоения оборудования пользователями, а также для гармонизации регуляторной деятельности.

По сравнению с международными стандартами, в правила Речного регистра введен ряд требований, направленных на обеспечение безопасности судоходства при движении в узкости и по внутренним водным путям. В частности, при расчете зоны навигационной безопасности требуется учитывать точность электронных карт и определения



места судна, размерения судна и, соответственно, занимаемую им полосу при движении с дрейфом.

Ручной ввод значения опасной изобаты (в английской терминологии Safety contour — контур безопасности, часто ошибочно именуемый безопасной изобатой), предусмотренный стандартом для ECDIS, правилами Речного регистра не допускается. Вместо этого должна вводиться максимальная осадка судна, нормативный запас глубины под килем и поправка за превышение текущего уровня воды над уровнем, к которому приводятся глубины на карте. На основании этих данных, а также высотного габарита судна система должна вычислять значение опасной глубины, текущее значение допустимого вертикального габарита мостов и высотных переходов и автоматически выбирать опасную изобату как из числа изобат отображаемой карты, так и карт наиболее крупного масштаба, используемых для автоматического контроля в зоне навигационной безопасности и проверки безопасности маршрута. С учетом работ по установке автоматических уровней постов на ВВП и создания крупномасштабных батиметрических карт мелководных участков эти требования направлены на повышение провозной способности судов при движении по участкам пути с лимитирующими глубинами.

В навигационных системах, предназначенных для обеспечения инструментальной навигации по ВВП в условиях ограниченной видимости, правилами Регистра требуется одновременное отображение на экране электронной карты и радиолокационного изображения. Это необходимо для контроля достоверности позиции, получаемой по спутниковым навигационным системам, курсоуказания, а также правильности привязки картографической информации в геоцентрической системе координат.

РАЗМЕР НЕ ДОЛЖЕН ИМЕТЬ ЗНАЧЕНИЯ

Отметим, что правила теперь не регламентируют минимальный размер области экрана ECS для отображения карты. Это как раз о плоттерах для судов с малыми размерами поста управления, а также, как вариант, о навигационных системах совсем «бесчеловечных» судов, которым гальюны, прочие системы обеспечения жизнедеятельности и большой экран не нужны.

Маленький экран для традиционной картографической системы — вещь малополезная, особенно при движении в узкости. Практически невозможно одновременно отобразить крупномасштабную карту и увидеть на ней следующий поворот. А уменьшение масштаба с подсветкой опасностей на карте вообще создает такой информационный шум, что разглядеть, как далеко судно отклонилось от маршрута, и оценить расстояние до опасности невозможно. Для компенсации этого ограничения введены новые требования по отображению опасных курсовых секторов и положения судна относительно линии заданного пути в отдельных графических индикаторах.

ВСЕ ПОД КОНТРОЛЕМ

Тридцать лет назад концепция электронных картографических систем ограничивалась отображением позиции судна на фоне карты, то есть автоматической исполнительной прокладкой по аналогии с прокладкой места на бумажной карте. При разработке международного стандарта на ECDIS были добавлены функции пространственного анализа и выработки сигнализации о наличии

опасных объектов в контролируемой зоне, но для большинства людей по-прежнему электронная картографическая система ассоциируется с бумажной картой.

Дальнейшее развитие технологии современной навигации на основе интеграции различной навигационной информации трансформировало изначальную концепцию картографической навигационной системы, превратив ее в полноценный центр освещения надводной обстановки и выработки рекомендаций по управлению судном. В новой редакции правил Речного регистра перечислены более 50 ситуаций, требующих выработки предупреждений или сигналов тревоги электронной картографической системой, и 46 уникальных кодов сигналов, общих для всего оборудования мостика.

ТРИ В ОДНОМ: НАВИГАЦИОННАЯ СИСТЕМА, ЧЕРНЫЙ ЯЩИК И ПОСТАВЩИК ИНФОРМАЦИИ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ ФЛОТОМ

В числе нововведений отметим формализованные требования по составу регистрируемой информации об обстоятельствах рейса и формату экспорта этой информации. Стандартами оговаривался лишь минимальный состав регистрируемых параметров, без требований к формату экспорта, что делало невозможным анализ данных без участия производителя оборудования. Публичный формат данных и требуемый состав информации должны позволить, во-первых, полноценно использовать зарегистрированную информацию при расследовании аварийных случаев, и во-вторых, использовать бортовую картографическую навигационную систему для автоматического создания суточных отчетов для систем управления флотом судоходных компаний.

ИМПОРТОЗАМЕСТИЛИСЬ

В результате одновременного появления наиболее прогрессивных требований ко всему типовому ряду электронных картографических навигационных систем и ухода с российского рынка зарубежных производителей навигационного оборудования (которым в любом случае пришлось бы дорабатывать свои системы под новые требования) создались уникальные возможности для отечественных компаний. Программное обеспечение первой такой системы уже зарегистрировано в Реестре российских программ и баз данных. Заметим, что в новой редакции правил Речного регистра введен дополнительный тип электронной картографической системы на мобильной вычислительной технике. За этим скрывается портативная ECS на планшете или ноутбуке, что позволяет быстро сформировать достаточное предложение недорогих систем на рынке, не дожидаясь завершения работ по созданию и серийному освоению специализированного стационарного оборудования.

ГДЕ БРАТЬ ЭЛЕКТРОННЫЕ КАРТЫ?

Компании «Транзас», С-MAP, Navionics, Garmin обеспечили удобный картографический сервис для совместимых бортовых и мобильных систем по приемлемым ценам. Из плохого — отсутствие регулярной корректуры карт, что было отчасти приемлемо для маломерного флота, но в значительной степени обесценивало инвестиции в картографические навигационные системы для судоходных компаний на ВВП. В какой речке находишься — понятно, но для движения в условиях ограниченной видимости или при отсутствии буев не подходит.

До 2020 года в течение 10 лет выполнялась большая программа по созданию государственных электронных карт ВВП на основе новых гидрографических съемок. Результатом стало покрытие электронными картами более 70 тыс. км ВВП, но до последнего времени эти данные просто складировались на серверах в фонде пространственных данных, плохо корректировались (точнее, переиздавались на отдельные районы) и попадали к потребителю уже устаревшими в составе коммерческих коллекций «Транзас» и С-MAP.

С прошлого года ситуация сильно изменилась. В настоящее время все 15 бассейновых администраций постоянно поддерживают электронные карты в актуальном состоянии; на базе ФГБУ «Канал им. Москвы» создан и получил аккредитацию в Международной гидрографической организации отраслевой картографический центр, который должен поставлять защищенные по стандарту S-63 данные потребителям на условиях временной подписки, включающей регулярную корректуру.

ФКУ «280 ЦКП ВМФ» давно завершило создание коллекции электронных карт на морскую зону юрисдикции России (есть и мировое покрытие, но из-за ограничений Конвенции WEND используется только для ВМФ).

Для пользователей маломерных судов, возможно, подойдет частная коллекция электронных карт ВВП от ООО «МОРИС», включающая также карты малых притоков судоходных рек и отдельных озер, интересных для рыбалки. На основе этих данных «МОРИС» выпускает серию ставших уже очень популярными бумажных атласов ВВП для водного туризма.

Так что если есть спрос, то предложение обязательно появится. **МВУ**



NAZCA (2020)**270 000 000 RUB**

Длина	23.88 м	Двигатель	Yanmar 6LY3-STPA (2 x 440 л.с.)
Ширина	5.82 м	Каюты	4+2
Осадка	1.4 м		

Новая яхта. Находится в Московской области. ГИМС

Princess 21M (2004)**1 000 000 EUR**

Длина	21.56 м	Двигатель	MAN (2 x 1 360 л.с.)
Ширина	5.55 м	Наработка	1 400 м/ч
Осадка	1.57 м	Каюты	4+1

Яхта готова для просмотров в Московской области.

Princess V62 (ref.049), 2010**119 500 000 RUB**

Длина	19.14 м	Двигатель	MTU (2 x 1 200 л.с.)
Ширина	4.99 м	Наработка	980 м/ч
Осадка	1.13 м	Каюты	3+1

Яхта в отличном техническом состоянии. Растаможена. ГИМС.
Готова для просмотров в Москве.

Princess 54 (ref.126), 2009**620 000 EUR**

Длина	16.57 м	Двигатель	Volvo Penta D12 (2 x 715 л.с.)
Ширина	4.57 м	Наработка	760 м/ч
Осадка	1.27 м	Каюты	3+1

Яхта в отличном состоянии и готова для просмотров в Черногории.

Princess R35, 2021**Цена по запросу**

Длина	10.89 м	Двигатель	Twin Volvo Petrol V8
Ширина	3.27 м	Наработка	50 м/ч
Осадка	0.76 м	Каюты	1

Яхта в состоянии как новая. Находится во Франции. НДС не выплачен.

Beneteau Barracuda 9, 2013**12 900 000 RUB**

Длина	8.91 м	Двигатель	Suzuki (2 x 250 л.с.)
Ширина	2.96 м	Наработка	150 м/ч
Осадка	1 м		

Катер растаможен. ГИМС. Находится в России.

РЕКЛАМА



000 «Яхт-трейд»
Москва, Ленинградское шоссе, 39
Т + 7 (495) 775 11 00, + 7 (985) 201 01 01
www.nordmarine.ru, brokerage@nordmarine.ru

Указанная в макете информация не является коммерческим предложением. Точную стоимость и комплектацию яхт уточняйте у представителей компании.

ПРОДАЖА | TRADE-IN

Galeon 640 (ref.009), 2009

73 000 000 RUB



Длина	19.96 м	Двигатель	MAN V12 (2 x 1 100 л.с.)
Ширина	5.25 м	Наработка	1 050 м/ч
Осадка	1.16 м	Каюты	4+1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Готова для просмотров в Московской области.

Azimut 62, 2008

60 000 000 RUB



Длина	19.25 м	Двигатель	Caterpillar C18 (2 x 1 150 л. с.)
Ширина	5.06 м	Наработка	2 900 м/ч
Осадка	1.5 м	Каюты	3+1

Яхта в отличном состоянии. Растаможена. ГИМС. Находится в Турции

Princess 42 (ref. 421), 2013

600 000 EUR



Длина	13.48 м	Двигатель	Volvo D6 (2 x 432 л.с.)
Ширина	4.14 м	Наработка	350 м/ч
Осадка	1.09 м	Каюты	2

Яхта растаможена, зарегистрирована на юрлицо и готова для просмотров в Москве.

Nimbus Commander 380, 2008

20 800 000 RUB



Длина	11.5 м	Двигатель	Volvo Penta D4-300 (2 x 285 л.с.)
Ширина	3.6 м	Наработка	760 м/ч
Осадка	1.0 м	Каюты	2

Катер предлагается на продажу в отличном состоянии и готов для просмотров в Москве.

Chaparral 257 SSX, 2019

150 000 USD



Длина	7.77 м	Двигатель	MerCruiser 6,2
Ширина	2.59 м	Наработка	20 м/ч
Осадка	0.86 м		

Катер в отличном состоянии. Растаможен. Находится в Москве.

XO DFNDR 8, 2021

11 000 000 RUB



Длина	7.76 м	Двигатель	Mercury Verado V8 (300 л.с.)
Ширина	2.28 м	Наработка	30 м/ч
Осадка	0.9 м		

Катер практически новый, кастомизирован и обслужен. Растаможен, находится в Москве.



Azimut Grande 35M, 2019, Италия

Длина - 35.00 м | Ширина - 7.50 м | Осадка - 1.91 м
Двигатель 2 x MTU 2400 л.с.

7 500 000 EUR



Elling E4, 2006 г, Черногория

Длина - 14.80 м | Ширина - 4.25 м | Осадка - 1.20 м
Двигатели Cummins 450 л.с.

350 000 EUR



Sunseeker 155, 2013 г, Финляндия

Длина - 34.50 м | Ширина - 7.39 м | Осадка - 2.38 м
Двигатели 2 x MTU 2640 HP

6 800 000 EUR



NEW Gianetti Mirage 40m, 2023 г, Италия

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

13 500 000 EUR



Bandido 75, 2012 г, Хорватия

Длина - 23.67 м | Ширина - 6.60 м | Осадка - 2.03 м
Двигатель 2 x MAN 560 л.с.

1 850 000 EUR



Bandido 66, 2009 г, Крым

Длина - 20.40 м | Ширина - 6.07 м | Осадка - 1.53 м
Двигатель 2 x MAN 560 л.с.

1 700 000 EUR



NEW Majesty 100, 2022, ОАЭ

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

7 500 000 EUR



READY FOR DELIVERY Oryx 379, 2022 г, ОАЭ

Длина - 11.55 м | Ширина - 3.65 м | Осадка - 0.70 м
Двигатели 2 x Mercury 300 л.с.

291 000 USD



Princess 64, 2012, Санкт-Петербург

Длина - 19.70 м | Ширина - 5.03 м | Осадка - 1.45 м
Двигатель 2 x Twin Caterpillar 1015 л.с.

1 200 000 USD



UNIQUE Hydrolift S-24 Platinum, 2011 г, Россия

Длина - 7.70 м | Ширина - 2.10 м | Осадка - 0.70 м
Двигатели Yanmar 315 л.с.

105 000 EUR



Hallberg-Rassy 342, 2011 г, Латвия

Длина - 10.32 м | Ширина - 3.42 м | Осадка - 1.82 м
Двигатели Volvo Penta D1 30 л.с.

145 000 EUR



NEW PRICE Hallberg-Rassy 64, 2012 г, Италия

Длина - 19.85 м | Ширина - 5.17 м | Осадка - 2.50 м
Двигатели Volvo Penta D6 300 л.с.

~~1 700 000 EUR~~ 1 400 000 EUR

«Мы подготовили актуальные предложения,
достойные вашего внимания».



БОРИС ЛАШКОВ
Nord Star Yachting



IPANEMA, 2016 **\$ 19 000 000**

Верфь: Mondomarine Двигатели: MTU 16V 2000 M84 (2 x 2575 л.с.)

Длина: 50.00 м Каюты: 7

Ширина: 9.00 м Яхта находится в Турции. VAT не выплачен.



PRINCESS X95, 2022 **£ 8 918 785**

Длина: 29.11 м Двигатели: MTU V12 1900 (2 x 1900 л.с.)

Ширина: 6.77 м Каюты: 4+2

Осадка: 2.01 м Яхта находится в Италии. VAT не выплачен.



BELLKARA, 2016 **€ 5 800 000**

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

Длина: 27.91 м Каюты: 3

Ширина: 7.46 м Яхта находится в Хорватии. VAT выплачен.

БОЛЬШЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ
НА WWW.NORD-STAR.COM





PRINCESS 72MY, 2012

€ 1 450 000

Длина: 22.35 м Двигатели: Caterpillar C32 Acert (2 x 1622 л.с.)
Ширина: 5.49 м Каюты: 4+1
Осадка: 1.68 м Яхта находится в Турции. VAT не выплачен.



PRINCESS 56, 2014

€ 950 000

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



SELENE 54, 2015

€ 750 000

Длина: 18.92 м Двигатели: Cummins QSL9 (1 x 330 л.с.)
Ширина: 5.08 м Каюты: 4+1
Осадка: 1.75 м Растаможена. ГИМС. Находится в Москве.

+7 812 325 55 32

brokerage@nord-star.com

www.nord-star.com

/nord.star.yachting

/nordstaryachting

@nord.star.yachting

NORD STAR YACHTING

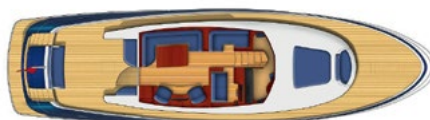
197198, Санкт-Петербург

Петровский пр., д. 14, корп. 4

Мечты о кругосветке... ? ~~а~~ Теперь можно и без мечты!




elling



elling e6



Категория мореходности А (Ocean)
Остойчивость океанского спасательного судна
Армированный кевларом стеклопластиковый корпус
Запасной автономный ходовой двигатель 75 л.с.

Длина	19,80 м	Макс. скорость	21 уз
Ширина	5,40 м	Запас хода	3200 миль
Осадка	1,40 м	Расход	2 л/милю на 9,5 уз
Гл. двигатель	900 л.с.	Вес порожнем	ок. 38 т

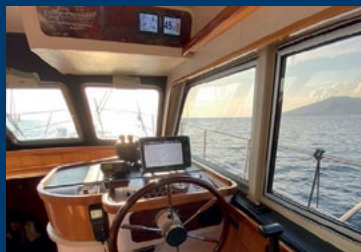
Adventor Yachts Москва
www.elling-yachting.ru
+7 (985) 998-38-34

Брокераж к навигации 2022 года от компании «Адвентор Яхтс»

ELLING E4 ULTIMATE 2005 Г., МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

РАСТАМОЖЕНА, РОССИЙСКИЙ ФЛАГ, РЕГИСТРАЦИЯ ГИМС
ОДИН ВЛАДЕЛЕЦ, ОБРАЗЦОВОЕ СОСТОЯНИЕ

29 500 000 ₽



Легендарная голландская океанская яхта с категорией мореходности Евросоюза «А» (Ocean), неограниченный район плавания (три такие яхты пресекли Атлантический океан в безостановочном переходе).

Уникальное предложение. Растаможенных моторных яхт Elling с регистрацией ГИМС практически не осталось! Эта яхта все годы эксплуатировалась одним владельцем, одним профессиональным и очень ответственным капитаном в российской акватории Чёрного моря. В 2015 году лодка ходила на родную верфь в Нидерланды, где были проведены большой рефит и модернизация. Продаётся в связи с заказом владельцем новой яхты Elling E6. Яхта очень ухо-

женная, готова к походам, не требует вложений. Три каюты, два салона, два санузла с душевыми кабинами, большой камбуз (4-зонная электроплита, холодильник с морозильником, микроволновка, кофемашина, 2-секционная мойка, вытяжка, стиральная машина, винные «погреба»). Хорошая комплектация, включая главный дизельный двигатель Cummins 450 л.с. (наработка 2700 м.ч., скорость около 15 узлов), носовое и кормовое подруливающие устройства, дизель-генератор (2015 г.в.), климат-контроль во всех помещениях, сдвижная крыша рубки с электроприводом и пневмоуплотнением. Навигация Raymarine (2015 г.в.) — автопилот, радар, GPS-картплоттер, лаг, компас, эхолот, радиостанции.

Новая тиковая палуба. Спутниковая ТВ-антенна, домашний кинотеатр, хорошая аудиосистема и многое другое.

Технические характеристики: длина полная 14,95 м, ширина 4,25 м, осадка 1,25 м, водоизмещение 16 000 кг, материал корпуса — стеклопластик, армированный твароном-кевларом (меньше вес, больше ударостойкость и прочность), запас топлива 1500 л, запас воды 1000 л, фекальный бак 150 л.

В конце сентября — начале октября 2021 года примерно за 20 дней лодку перегнали из Новороссийска в Дубну (Московская область). Статью о походе читайте в номере журнала январь-февраль 2022 г. и на нашем сайте www.elling-yachting.ru

ELLING E6 HIGHLINE 2021 Г.В. В НАЛИЧИИ!

РЕДКОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ, НОВЫЙ ELLING E6

(ЛОДКА ПОСТРОЕНА В НИДЕРЛАНДАХ В КОНЦЕ МАЯ 2021 Г.). ГАРАНТИЯ ВЕРФИ 2 ГОДА.

ЦЕНА ЭКСПОРТНАЯ НА ВЕРФИ СО СКИДКОЙ: 1 980 000 EURO



Обычно, новых лодок Elling E6 с двухлетней гарантией на верфи не бывает. Сейчас ожидание постройки такой яхты займёт полтора — два года, цена новой лодки в подобной комплектации будет около 2.3 млн. евро. Судно строилось как демонстрационный образец для выставок

в Германии и Нидерландах. В связи с отменой части выставок принято решение о продаже этого нового судна и закладке ещё одного к следующему сезону. Богатая комплектация, включая: топовая модификация «Highline», эксклюзивная отделка интерьера красным

деревом (махагони), кожаная отделка диванов и кресел, полный климат контроль, центральное водяное отопление, гироскопический стабилизатор качки, гидравлический трап-сходня, тиковая палуба и многое другое. Цвет корпуса тёмно синий, цвет рубки белый.

Более подробную информацию об этих и других яхтах смотрите на нашем сайте www.elling-yachting.ru раздел «Брокераж из NL»

Компания «Адвентор Яхтс» Москва

Эксклюзивный дилер яхт Elling в России (кроме Северо-Западного региона)

www.elling-yachting.ru

+7 (985) 998-38-34



Oldtimer cars

вечные автомобильные ценности



1948 BMW 321

Послевоенная версия, одна из машин, собранных под юрисдикцией советских властей в Германии. Прекрасная реставрация в точном соответствии с заводскими спецификациями. Отличный образец классики BMW.

📍 По запросу



1967 CITROËN ID19

Citroën ID19 является желанным предметом коллекционирования, тем более если речь идет о ранней версии. Машина находится в реестре организации СРАА. Ввезен в Россию в ноябре 2016 года. Автомобиль принял участие в съемках заставки ТВ-программы Первого канала «Вечерний Ургант».

📍 75 000 EUR



1959 MERCEDES-BENZ 220 SE

Подобных открытых 220 SE выпустили лишь 1112 экземпляров, но сколько из них дожили до наших дней, сколько повезло быть также прекрасно отреставрированными? Данный автомобиль не только восстановлен в Германии до состояния Note 2+, но и уже находится в России, растаможен и стоит на учете в ГИБДД.

📍 165 000 EUR

Лучшие классические автомобили в наличии и на заказ



1950 ROLLS ROYCE SILVER WRAITH

Экземпляр, который мы предлагаем к продаже, ведет свою историю из Норфолка, где жил его первый владелец – коллекционер Джордж Миллиган. Кузов – от ателье H. J. Mulliner, что добавляет машине ценности. Хранится в частной коллекции в России, имеет таможенный ПТС, стоит на учете в ГИБДД.

📍 По запросу



1999 JAGUAR XKR CONVERTIBLE

Один из 1994-х компрессорных кабриолетов, выпущенных в 1999-м году. Великолепное состояние, реальный пробег 65 тыс., заводское лакокрасочное покрытие и салон, полностью оригинальный автомобиль, без единой модернизации. Прекрасная инвестиция.

📍 3 000 000 RUB



1997 BENTLEY TURBO R

Роскошная комплектация из ностальгических 90-х. Предлагаемый вашему вниманию автомобиль относится к длиннобазной версии второго поколения и был собран в последний год производства модели, что делает машину крайне ценной и коллекционной. Всего в Крю было изготовлено лишь 823 шт. данной комплектации.

📍 По запросу

Ознакомьтесь с нашими автомобилями в наличии на сайте: www.avtomobili-retro.ru

📍 Москва, Вере́йская ул., д. 29 ☎ +7 495 973-77-11

ДЕНЬГИ БУДУТ! ВАШ ЕВРОПЕЙСКИЙ БРОКЕР

ПРОДАНО 1188 ЯХТ НА 1,12 МИЛЛИАРДА ЕВРО



Sanlorenzo SX88, 2018

€4 600 000 БЕЗ НДС



Lagoon 42, 2018

€425 000 БЕЗ НДС



Beneteau Grand Trawler 62, 2021

€1 985 000 БЕЗ НДС



Beneteau Oceanis 48, 2014

€265 000 БЕЗ НДС

Продадим Вашу яхту

Хорватия · Австрия · Швейцария · Германия · Черногория

brokerageadria@gmail.com

WhatsApp +7 901 180 8800

ХОЖДЕНИЕ ПО МУКАМ

(отрывок из романа «Сестры»,
первой части трилогии)



**АЛЕКСЕЙ
ТОЛСТОЙ**
(1883–1945)

Русский
советский писатель,
общественный деятель

В конце мая, едва сдав экзамены, Даша поехала к отцу через Рыбинск по Волге. Вечером, прямо с железной дороги, она села на белый, ярко освещенный среди ночи и темной воды пароход, разобрала в чистенькой каюте вещи, заплела косу, подумала, что самостоятельная жизнь начинается неплохо, и, положив под голову локоть и улыбаясь от счастья, заснула под мерное дрожание машины.

Разбудили ее тяжелые шаги и беготня по палубе. Сквозь жалюзи лился солнечный свет, играя на красном дереве рукомойника жидкими переливами. Ветерок, отдувавший чесучовую штору, пахнул медовыми цветами. Она приоткрыла жалюзи. Пароход стоял у пустынного берега, где под свежееобвалившейся, в корнях и комьях, невысокой кручей стояли возы с сосновыми ящиками. У воды, расставив худые, с толстыми коленками, ноги, пил коричневый жеребенок. На круче красным крестом торчала маячная вежа. Даша соскочила с койки, развернула на полу тэб и, набрав полную губку воды, выжала ее на себя. Стало до того свежо и боязно, что она, смеясь, начала поджимать к животу колени. Потом надела приготовленные с вечера белые чулки, белое платье и белую шапочку, — все это сидело на ней ловко, — и, чувствуя себя независимой, сдержанная, но страшно счастливая, вышла на палубу.

По всему белому пароходу играли жидкие отсветы солнца, на воду больно было смотреть, — река сияла и переливалась. На дальнем берегу, гористом, белела, по пояс в берегах, старенькая колокольня.

Когда пароход отчалил и, описав полукруг, побежал вниз, навстречу ему медленно двигались берега. Из-за бугров, точно завалившись, выглядывали кое-где потемневшие соломенные крыши изб. В небе стояли кучевые облака с синеватыми днищами, и от них в небесно-желтоватую бездну реки падали белые тени.

Даша сидела в плетеном кресле, положив ногу на ногу, обхватив колено, и чувствовала, как сияющие изгибы реки,

облака и белые их отражения, березовые холмы, луга и струи воздуха, то пахнувшие болотной травой, то сухостью вспаханной земли, медовой кашкой и полынью, текут сквозь нее, — и тихим восторгом ширится сердце. <...>

Мимо плыл холмистый берег с атласно-зелеными полосами пшеницы, зелено-голубыми — ржи и розоватыми — зацветающей гречихи. За поворотом, над глинистым обрывом, на навозе, под шапками соломы, стояли приземистые избы, отсвечивая окошечками. Подальше — десяток крестов деревенского кладбища и шестикрылая, как игрушечная, мельница с проломанным боком. Стайка мальчишек бежала вдоль кручи за пароходом, кидая камнями, не долетавшими даже до воды. Пароход повернул, и на пустынном берегу — низкий кустарник и коршуны над ним.

Теплый ветерок поддувал под белую скатерть, под платье Даши. Золотистое вино в граненых больших рюмках казалось божьим даром. Даша сказала, что завидует Ивану Ильичу, — у него есть свое дело, уверенность в жизни, а вот ей еще полтора года корпеть над книгами, и притом такое несчастье, что она — женщина. <...>

Весь этот день Даша и Иван Ильич провели на палубе. Постороннему наблюдателю показалось бы, что они говорят чепуху, но это происходило оттого, что они разговаривали шифром. Слова, самые обычные, таинственно и непонятно получали двойной смысл, и когда Даша, указывая глазами на пухленькую барышню, с отдувающимся за спиной лиловым шарфом, и на сосредоточенно шагающего рядом с ней второго помощника капитана, говорила: «Смотрите, Иван Ильич, у них, кажется, дело идет на лад», — нужно было понимать: «Если бы у нас с вами что-нибудь случилось — было бы совсем не так». Никто из них не мог бы вспомнить по чистой совести, что он говорил, но Ивану Ильичу казалось, что Даша гораздо умнее, тоньше и наблюдательнее его; Даше казалось, что Иван Ильич добрее ее, лучше, умнее раз в тысячу. МВУ

РЕКЛАМА ЮВЕЛИРНАЯ ДИЗАЙН-СТУДИЯ PARURE +7 (812) 949-9800 +7 (495) 970-5577 КОЛЬЦО С ТУРМАЛИНОМ ПАРАИБА PASTEL GREENISH+BLUE 39.34 КТ



Parure Atelier

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ - МОСКВА

#CREATEYOURHISTORY

PARURE-AT.RU

BORK

НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА ОЩУЩЕНИЯ



Массажное кресло D633