

# МОТОРВОАТ

ЖУРНАЛ О ЯХТИНГЕ В РОССИИ И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ



9 772077 823783

№ 4 (76) июль-август 2022

22007

[mby.ru](http://mby.ru)

theitalianseagroup.com

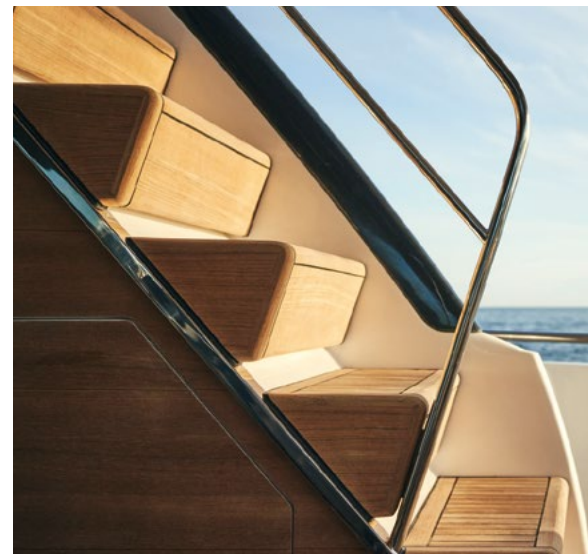



PERINI NAVI

THE ITALIAN SEA GROUP

A photograph of a modern yacht deck at dusk. The deck is made of light-colored wood planks. In the foreground, there is a curved lounge area with a grey cushioned seat and several dark blue and grey patterned pillows. Behind the lounge is a dark wooden bar with a curved top. The yacht's superstructure is visible in the background, featuring a dark blue canopy and a wooden slatted ceiling. The sky is a mix of blue and orange, and the sea is visible in the distance.

История  
Повторяется





СОЗДАЙТЕ  
МЕЧТУ –  
ОСТАЛЬНОЕ  
ЗА НАМИ!



Узнайте больше на [damenyachting.com](https://damenyachting.com)

# Amels 80

Встречайте новый знаковый образ, который определит будущее роскошного яхтинга.



ПРОСТРАНСТВО  
НЕВЕРОЯТНОЙ ЖИЗНЕННОЙ СИЛЫ  
ДЛЯ БЕЗМЯТЕЖНОГО ОТДЫХА  
И УСПЕШНОЙ РАБОТЫ.



# MANTERA

*Seaview residence* \*

## DELUXE-РЕЗИДЕНЦИИ ПЕНТХАУСЫ URBAN VILLAS\*\*

НА СОЛНЕЧНОМ ПОБЕРЕЖЬЕ 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.

\* РЕЗИДЕНЦИЯ С ВИДОМ НА МОРЕ    \*\* ДЕЛЮКС-КЛАССА.





# 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](mailto:sales@glancyfawcett.com)

[glancyfawcett.com](http://glancyfawcett.com)





*“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*

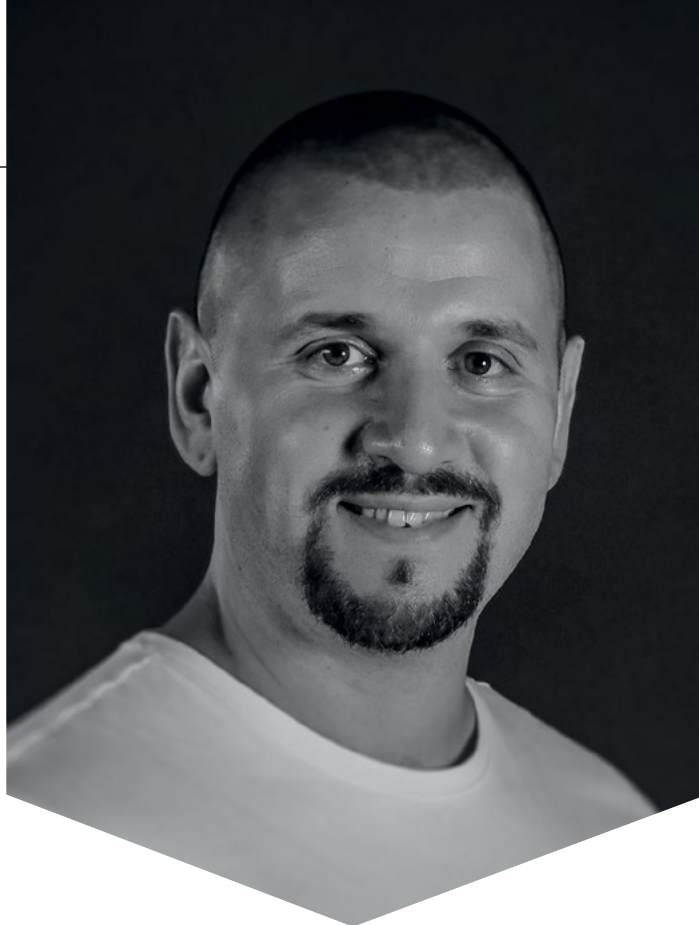
AMELS 

• РОЖДЕНИЕ ЗВЕЗДЫ •

AMELS 60



ДИЗАЙН ЭКСТЕРЬЕРА ОТ ESPEN ØINO (ЕСПЕН ØИНО)



## Привет, друзья!

Перед вами последний выпуск российского издания Motor Boat & Yachting. За двенадцать с лишним лет мы издали 76 номеров, провели под флагами МВУ десятки мероприятий и вырастили свою преданную читательскую аудиторию, внимание которой во многом определило уважение к журналу. Все эти годы мы не просто информировали вас о новых яхтах и технологиях, но старались достоверно и обстоятельно описывать то, чем живет и дышит мировая яхтенная индустрия.

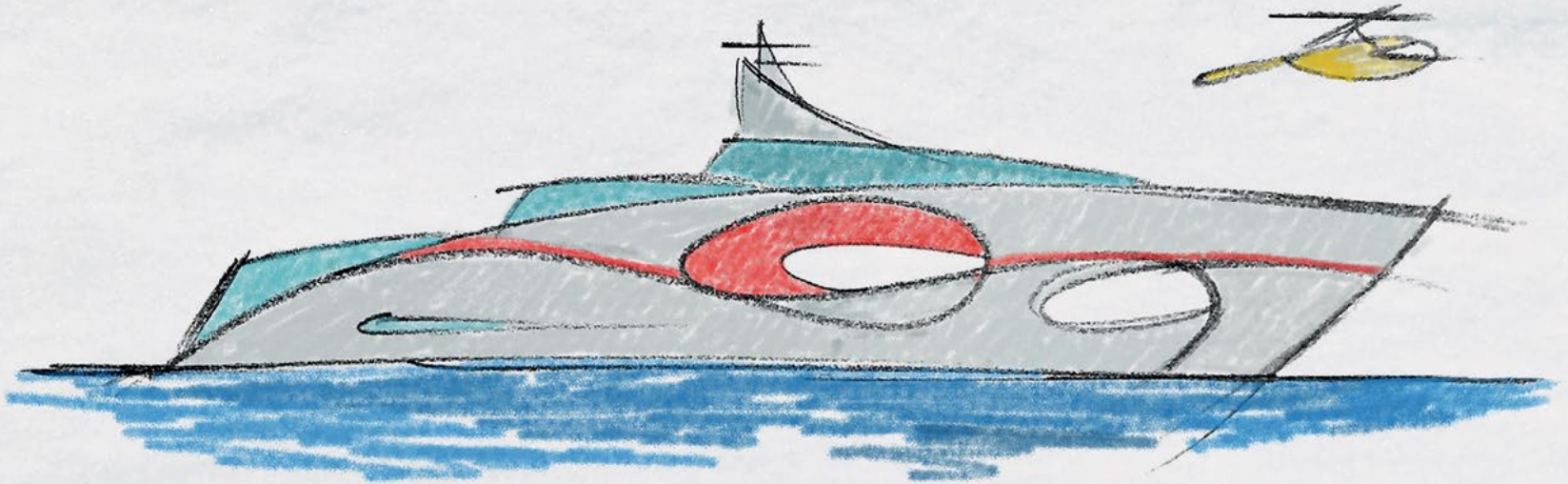
Даже теперь, когда МВУ по требованию лицензиара прекращает издаваться в России, мы продолжаем работать под нашим негласным девизом «развлекая — просвещать» и остаемся верными своим принципам и обязательствам. Следующий выпуск выйдет в срок, но под новым названием. Это будет единственное изменение, и я уверен, что все мы быстро к нему привыкнем.

Так что ваш любимый яхтенный журнал останется с вами. Он просто родится заново, и не исключено, что за внешним обновлением последует обновление внутреннее. Приятного чтения и до встречи!

**Антон Черкасов-Нисман,**  
главный редактор MBY Russia

# FOR THOSE WHO CREATE THE FUTURE

We build tomorrow's superyachts, today



BUILT BY

**oceAnco**

[builtbyoceanco.com](http://builtbyoceanco.com)

# СОДЕРЖАНИЕ

№4 (76) ИЮЛЬ–АВГУСТ 2022

## 24 / НОВОСТИ

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



## 52 / ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ

Дмитрий Стадниченко — о церемонии приготовления буйабеса. Что важнее: правильно выбранная рыба или хорошая компания?



## 54 / ПРАВИЛЬНЫЙ ДИЗАЙН

Суперяхта ISA Continental 80 — тот редкий случай, когда на внешности судна не отразилось максимально эффективное использование площади его палуб



## 60 / ДВА ХОРОШО, А ТРИ ЛУЧШЕ

Концепт-проект тримарана от Van Gees Design и Rob Doyle Design: не дом, а домус!

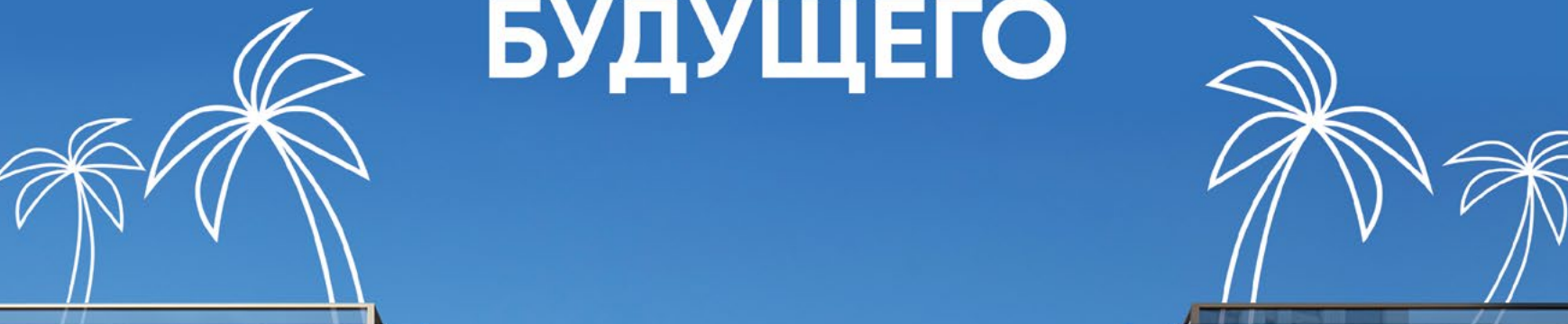


## 68 / FEADSHIP: РАЗМЫШЛЕНИЯ О КАЧЕСТВЕ

Как голландской верфи вновь и вновь удастся «собрать урожай» наград на самых престижных яхтенных конкурсах?



# ЭТАЛОН ПОЗИТИВНОГО БУДУЩЕГО



[etalongroup.ru](http://etalongroup.ru)

РЕКЛАМА. ГРУППА «ЭТАЛОН». ПРОЕКТНЫЕ ДЕКЛАРАЦИИ НА: НАШ.ДОМ.РФ;  
ЗАСТРОЙЩИК ООО «СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЗАСТРОЙЩИК «ЗИЛ-ЮГ»

## 74 / ВОДОРОДНОЕ ТОПЛИВО: ЧЕГО ОЖИДАТЬ?

Разбираем свежий прогноз Det Norske Veritas о будущем водорода в роли энергоносителя



## 78 / РОДОМ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ

Крупные китайские моторные яхты все труднее идентифицировать по стране происхождения, а словосочетание «Сделано в Китае» не вызывает прежнего скепсиса



## 86 / КРУИЗ ПОД ЗВЕЗДОЙ И ПОЛУМЕСЯЦЕМ

Яхтенный чартер по Турецкой Ривьере: мировая история, красивая природа, дыхание роскоши и восточное гостеприимство

## 94 / НЕ КОСМОСОМ ЕДИНЫМ

На заре своей деятельности обсерватории служили не столько астрономам, сколько морякам



## 98 / ЭЛЕКТРОМОБИЛИ: ПЛЮСЫ И МИНУСЫ

Как вышло, что технология более чем вековой давности сначала почти полностью ушла на задворки истории, а после внезапно вернулась, чтобы покорить мир?



## 104 / ОБСТАНОВКА НА ЯХТЕ

Многие люксовые бренды активно разрабатывают специальные коллекции мебели для интерьеров яхт



## НЕПОВТОРИМАЯ КАРТИНА МИРА

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

**ABEKING & RASMUSSEN**

[www.abeking.com](http://www.abeking.com)



### 108 / МНЕ СВЕРХУ ВИДНО ВСЁ

В Сочи представлен уникальный для России формат городских вилл с «небесными патио»

### 110 / НАД КРЫШАМИ ВЕЧНОГО ГОРОДА

Римский Hotel de la Ville — настоящая смотровая площадка со всеми удобствами, где можно потягивать коктейль в окружении голливудских знаменитостей



### 112 / МУЖЧИНА, ОДЕВАЙТЕСЬ!

Составить правильный мужской гардероб — задача не из легких, но быть современным можно, зная некоторые тенденции и умея грамотно их применять

### 118 / НЕ НАРУШАЯ ТРАДИЦИЮ

В начале лета в столичном Royal Yacht Club собрались участники пятой яхтенной выставки Moscow Yacht Show 2022, организованной журналом МВУ



### 126 / КАТАМАРАН С ВАРИАЦИЯМИ

Показанная на выставке в Дубае модель Sunreef 80 Eco произвела фурор благодаря масштабным экологическим решениям и не только



### 132 / ЛУЧШЕЕ – ВРАГ ХОРОШЕГО?

Британская верфь Princess Yachts опровергла вековечный постулат, выпустив обновленную яхту Princess F55

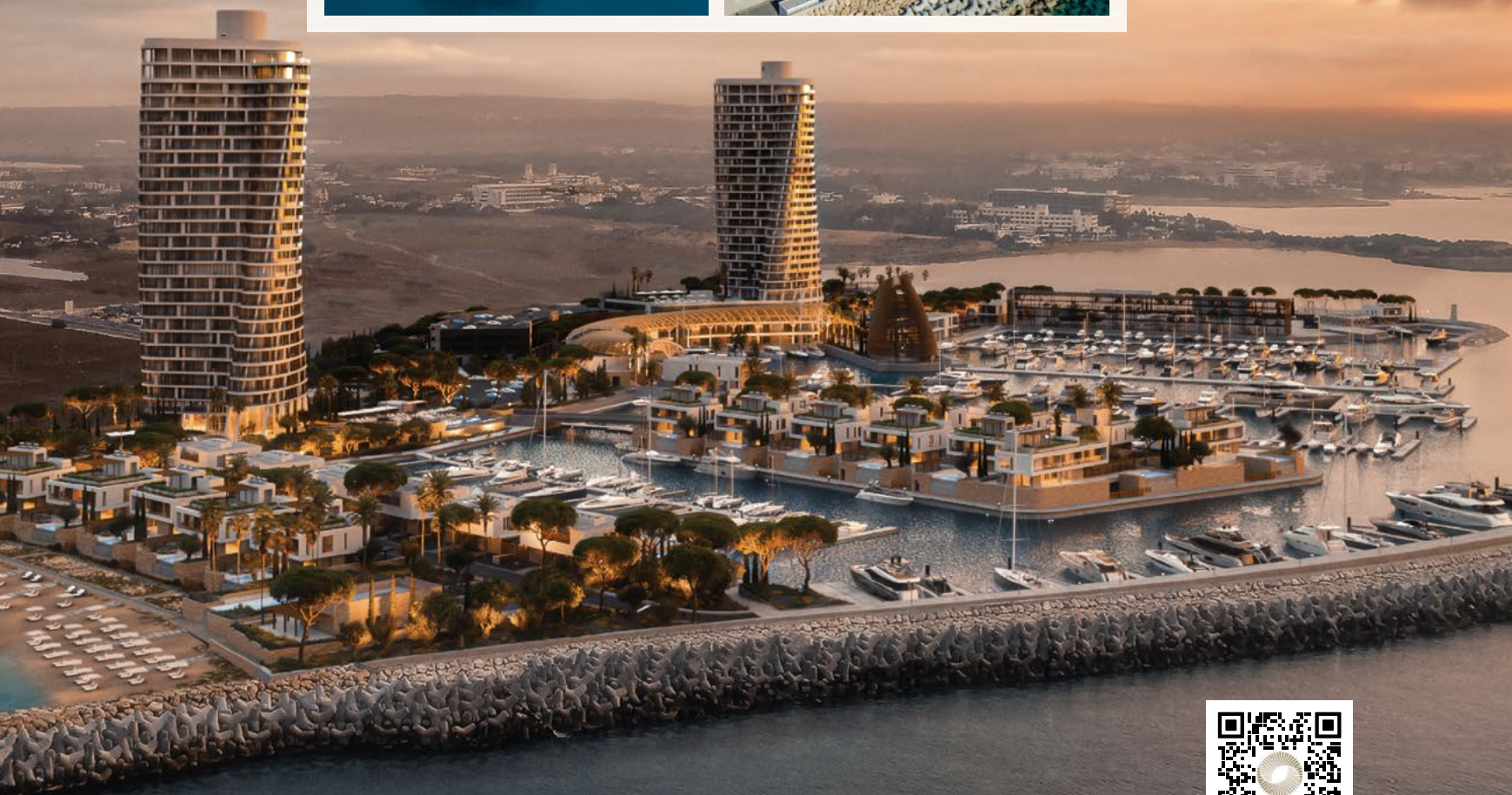


AYIA NAPA  
MARINA

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





### 138 / ШТУЧНЫЙ ТОВАР

На скоростном тендере Venegy 37 голландской верфи Prins van Oranje вполне реально ходить по волне, оставаясь сухим



### 148 / УДИВИТЕЛЬНОЕ РЯДОМ

Густонаселенный регион со столицей Ла-Рошель, один из мировых центров яхтинга, остается «белым пятном» на круизных картах многих яхтсменов, и очень зря



### 142 / ПУТЬ К ПРИЧАЛАМ

И снова о наблевшем — о яхтенной инфраструктуре в нашей богатой акваториями стране



### 156 / МОМЕНТ И ДАВЛЕНИЕ

Интерцепторы и транцевые плиты — наглядный пример того, как один и тот же результат можно получить разными способами



## НАДЁЖНАЯ МОТОРНАЯ ЯХТА

# МОТОРВОАТ & YACHTING

№4 (76) ИЮЛЬ–АВГУСТ 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. 4  
+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 Хлопкова**  
Редактор **Иван Голубев**  
Корректор **Александра Ларионова**

## ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ

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

Тираж **35 000 экземпляров**  
Обложка: **Коллаж**  
Журнал подписан в печать **24.06.2022**

## НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ

Авторы и колумнисты: **Анна Аникина,  
Арина Вишневская, Анна Давыдова, Алексей  
Кириллов, Алексей Максимов, Евгения Микулина,  
Михаил Романов, Марина Светлова, Игорь Сирич,  
Дмитрий Стадниченко, Петр Шестаков**  
Иллюстраторы и фотографы: **Алина Гараженко, Евгения  
Саценко, Андрей Симаков, Дмитрий Стадниченко, Влад  
Степаненко, Екатерина Хлопкова**

## РАСПРОСТРАНЕНИЕ И РАЗВИТИЕ

Руководитель выставочных проектов **Дмитрий Макаров**  
**+7 (921) 973-87-12, dm@mby.ru**  
Менеджер по PR и распространению **Ирина Королева**  
**+7 (931) 363-87-46, pr@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





# 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](http://www.baskrin.ru)

# МЕЧТЫ О КРАСОТЕ

**R**ossinavi и дизайнерское бюро Zaha Hadid Architects представили концепт-проект 44-метрового «зеленого» катамарана под названием Oneiric. Итальянская верфь называет его флагманом своих проектов на альтернативных источниках энергии, отмечая его превосходство в плане новаторских технологий. Так, в корпус и надстройку судна планируется интегрировать солнечные панели (уже не новинка, но все же пока не повсеместное решение), которые будут заряжать «высокоэффективный набор аккумуляторных батарей». В системе управления энергетическими потоками задействуют искусственный интеллект, способный оценивать внешние условия и на основе комплекса факторов предлагать наиболее экологичные режимы работы.

По заявлению проектировщиков, Oneiric сможет выполнять дневные круизы исключительно на электричестве, а если понадобится перейти Атлантику, то использовать ископаемое топливо будет лишь 30% времени и выбросит в атмосферу CO<sub>2</sub> на 40 т меньше, чем аналогичное судно с дизелями. Кроме того, на верфи отмечают, что, поскольку солнечные панели непрерывно генерируют электричество в светлое время суток, пришвартованный катамаран можно задействовать как электростанцию для береговых объектов.

В Rossinavi говорят, что вдохновителем их экологически нейтральных инноваций выступает... фитопланктон – микроскопические морские водоросли, живущие за счет фотосинтеза и ежегодно производящие более половины кислорода на планете.

Дизайн Oneiric, в свою очередь, призван отразить текучесть и динамику океанских волн. Плавно изгибающиеся линии экстерьера гармонично переходят в интерьер, будто размывая границы между яхтой и морем. Созданные дизайнерами Zaha Hadid Architects примеры визуализации помещений лучше любых описаний демонстрируют планировку и возможное оформление интерьера. Примечательно, что в отделке планируются легкие материалы из вторичного сырья, которые впоследствии также можно будет переработать. Наконец, фирменная технология шумоизоляции Zero Noise, которую Rossinavi применяет уже несколько лет, позволит сделать и без того тихую электрическую лодку практически беззвучной.

На борту катамарана предусмотрены пять двухместных гостевых кают и четыре каюты экипажа. Судно предполагается строить из легкого сплава, по вместимости оно не выйдет за отметку 500 рег. т. В целом Oneiric получился весьма привлекательным, и победы в номинациях «Лучший дизайн» ему гарантированы, если у проекта найдется заказчик.





# МОРСКИЕ ДЬЯВОЛЫ нуждаются в защите

**И**тальянская часовая мануфактура Panerai и компания Razer – ведущий мировой производитель профессионального премиального оборудования и аксессуаров для геймеров – объединились под крышей Conservation International, чтобы сохранить популяцию гигантских скатов мант (лат. *Mobula birostris*), которых еще называют морскими дьяволами. Некоммерческая организация Conservation International, базирующаяся в Вашингтоне, занимается защитой растений, животных и ландшафтов, в том числе морских, по всему миру; о связи Panerai с морем мы тоже неоднократно писали на страницах журнала, а как в этот список попали производители игровых консолей, мышек и клавиатур? А вот как. В октябре прошлого года на ежегодном цифровом мероприятии RazerCon, посвященном играм и не только, Razer и Panerai объявили о своем стремлении повышать грамотность в вопросах экологии, поддерживая проекты, нацеленные на сохранение океана. В Panerai уже разработана совместная с Межправительственной океанографической комиссией ЮНЕСКО программа «Миссия Panerai по сохранению океана». Это образовательная кампания, объединяющая 100 университетов по всему миру, которая призвана рассказать студентам о том, каким образом люксовый часовой бренд может принести пользу планете. «Проект убедительно

показывает, что охрана дикой природы океана – это не игра с нулевой прибылью. Защита скатов поддерживает здоровую экосистему, частью которой является человек», – сказал Жан-Марк Понтруз, генеральный директор Panerai. Компания Razer разделяет стремление Panerai к устойчивому развитию и запустила собственную десятилетнюю программу по защите природы и сохранению окружающей среды #GoGreenWithRazer еще в 2021 году. С тех пор она возглавляет работу по обеспечению экологической устойчивости в играх и продолжает предлагать игровому сообществу еще большую вовлеченность в «зеленые» дела. Так, совместно с Conservation International она уже спасла, например, миллион деревьев. Нынешний проект подразумевает спутниковое мечение скатов для сбора данных, в том числе температуры, глубины и местоположения, которые в сочетании с известными опасностями и другой информацией могут быть использованы организациями по сохранению животных и их среды обитания. Программу охраны мант возглавляет эколог рифов и защитник морской среды доктор Марк Эрдманн.

Известно, что в декабре следующего года Panerai представит лимитированную серию культовых часов из переработанных материалов в фирменной стилистике Razer.



BILGIN YACHTS

# LUXURY REDEFINED AT SEA

86M BILGIN 282 READY FOR DELIVERY IN 2025





## NUVOLARI & LENARD — 30 ЛЕТ!

**В**енецианской студии Nuvolari & Lenard, которую основали талантливые дизайнеры Карло Нуволари и Дэн Ленард, исполняется 30 лет. За эти годы компания не только значительно выросла и реализовала множество проектов, но и стала одной из самых уважаемых и востребованных дизайнерских студий в индустрии суперяхт. Среди ее клиентов такие крупные верфи, как Lürssen, Oceanco и CRN, а созданные в Nuvolari & Lenard проекты без преувеличения вошли в яхтенную историю. *Alfa Nero*, *Vibrant Curiosity*, *Lady M*, *Quattroelle*, *Nord* и *Black Pearl* если не изменили традиционные взгляды на дизайн, то по меньшей мере сильно на них повлияли.

По словам Карло Нуволари, успех их компании во многом связан с тем, что в ней работают увлеченные своим делом люди, многие из которых с детства связаны с морем и яхтами. Одной из ключевых поворотных точек для студии стала их встреча с Майком Кели — старшим, бывшим владельцем американской верфи Palmer Johnson, который заказал молодым дизайнерам придумать наружный и внутренний дизайн 60-метровой яхты *La Baronessa*

(позже переименована в *Pearl*). Это судно спустили на воду в 1998 году, и по сей день оно остается самой крупной алюминиевой яхтой из тех, что когда-либо строили в США. Проект оказался своеобразным трамплином для молодой компании, и с тех пор дела у нее пошли в гору. Совсем недавно был заложен киль 65-метровой гибридной яхты CRN с дизайном от Nuvolari & Lenard, и работа над новыми проектами не останавливается.

Основатели студии и их деловой партнер Валентина Занньер активно участвуют в яхтенных конференциях и симпозиумах в качестве спикеров, а также развивают профильное образование в родном городе. Так, пять лет назад они помогли учредить магистерскую программу по яхтенному дизайну в Архитектурном университете Венеции (IUAV). Помимо этого, студия сохраняет тесные связи с Миланским политехническим институтом, британским Университетом Ковентри и римским университетом LUISS. Карло Нуволари с первых лет поддерживает Venice Boat Show, участвуя в деловой программе выставки и выступая в качестве члена жюри на конкурсе MUVE Yacht Projects.

# 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



# МЕНТАЛЬНЫЙ ВЕЛНЕС

HCRESORT.RU

**Р**еvent age курорт «Первая Линия», расположенный в 30 минутах езды от Санкт-Петербурга, на берегу Финского залива, в окружении вековых сосен, в мае официально отпраздновал четырехлетие. За это время команда курорта во главе с его идеологом и основателем Марией Грудиной вывела санаторно-курортное направление в России на качественно иной уровень, соединив гостиничный сервис и инновационную медицину.

В «Первую Линию» приезжают, чтобы пройти комплексное обследование организма, перезагрузиться и получить персонализированную терапию. К сохранению здоровья и долголетию здесь подходят междисциплинарно — сочетая доказательную медицину с индивидуальной заботой о каждом госте.

В настоящее время «Первая Линия» предлагает 14 программ оздоровления, разработанных на основе

передовых медицинских исследований, а в 2022 году курорт запустил новое направление работы с гостями — первую в России практическую программу «Ментальный Велнес». В нее входят мониторинг состояния организма под контролем врача-ментора и психолога, дыхательная гимнастика и аутогенные релаксации, массаж, фитнес и скандинавская ходьба, сеансы в кислородной капсуле и криотерапия, любимые многими водные тренировки Ватсу и, конечно же, персонализированное питание в ресторане авторской кухни.

После прохождения программы гости чувствуют прилив энергии и сил, у них нормализуется эмоциональный фон, повышается стрессоустойчивость, улучшается качество сна. По окончании курса каждый получает от врача-ментора персональный Паспорт здоровья с рекомендациями по поддержанию ментального благополучия вне стен курорта.



IT'S YOUR WORLD

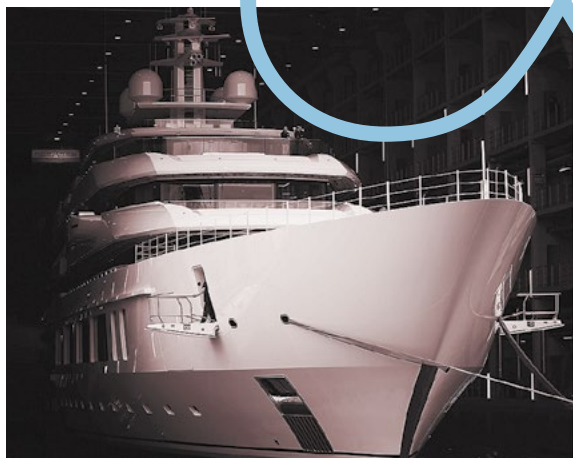
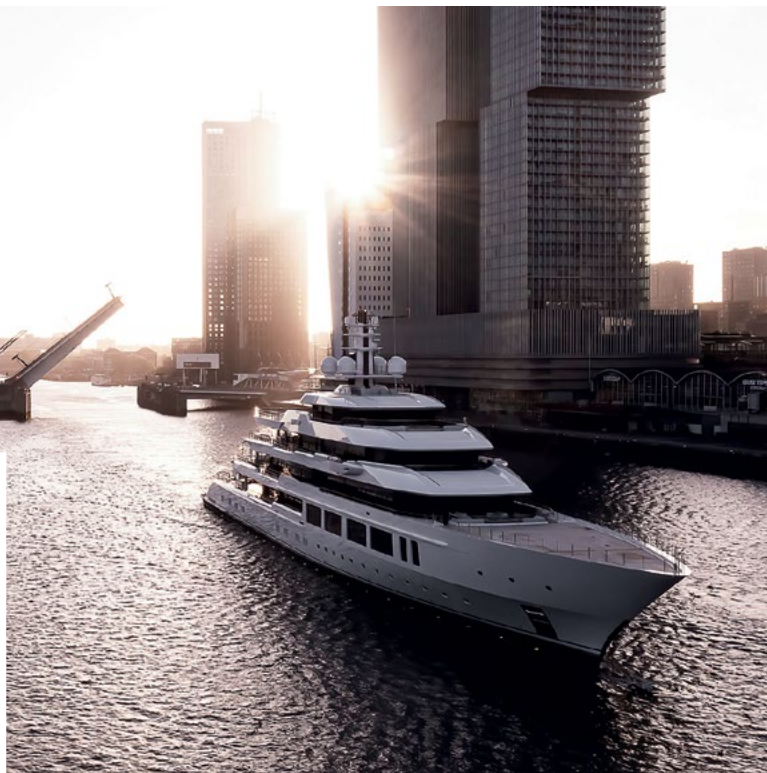


VAN DER VALK EXPLORER 34M RPH  
ДЛИНА 34М / ШИРИНА 8М / СКОРОСТЬ: 18 УЗЛОВ

РАЗМЕР: от 20 м до 40 м

**VAN DER VALK** верфь  
+31 6 51 703 199 (русскоговорящий сотрудник)  
[www.vandervalkshipyard.com](http://www.vandervalkshipyard.com)

 **VAN DER VALK**  
SHIPYARD



## НОВАЯ «Бесконечность»

К самому началу яхтенного сезона в Старом Свете голландская верфь Oseanco передала заказчику яхту *Infinity*, которая стала не только ее флагманским проектом, но и самой крупной суперяхтой из когда-либо построенных в Нидерландах (верфь уже ставила этот рекорд в 2017 году с яхтой *Jubilee*).

Наружный дизайн 117-метрового судна разработала монашеская студия Espen Øino International, тогда как его интерьер оформляли не менее известные профессионалы из Sinot Yacht Architecture & Design и David Kleinberg Design Associates. Семипалубная *Infinity* рассчитана на 16 гостей, и все ее многочисленные зоны отдыха, включая спа-центр и студию для занятий йогой, чрезвычайно просторны и выполнены без компромиссов.

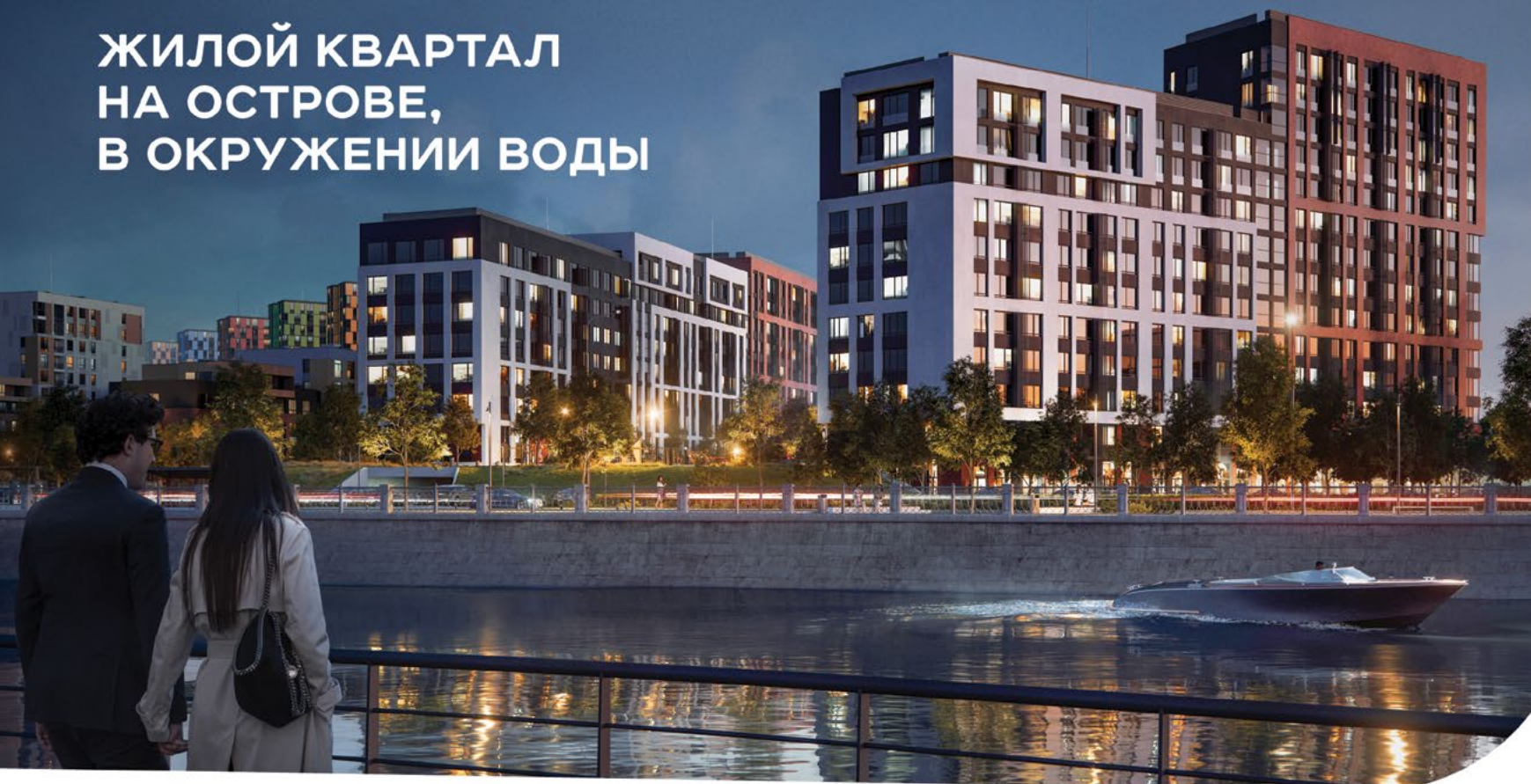
Конструкторское бюро Lateral Naval Architects, уже не первый год тесно сотрудничающее с Oseanco, обеспечило на борту беспрецедентный уровень комфорта, сделав особый упор на сведение к минимуму шума и вибрации, а также предельно оптимизировав обводы корпуса и систему активного противодействия качке.

Семь лет назад в Аблассердаме клиенту передали 89-метровую яхту с тем же названием *Infinity* (позже переименована в *Cloud 9*), над которой работал тот же дизайнерский тандем, поэтому справедливо предположить, что Oseanco строила новую «Бесконечность» для своего постоянного заказчика.

**Nagatino i-Land**  
жилой остров

# ИПОТЕКА 0,9%

ЖИЛОЙ КВАРТАЛ  
НА ОСТРОВЕ,  
В ОКРУЖЕНИИ ВОДЫ

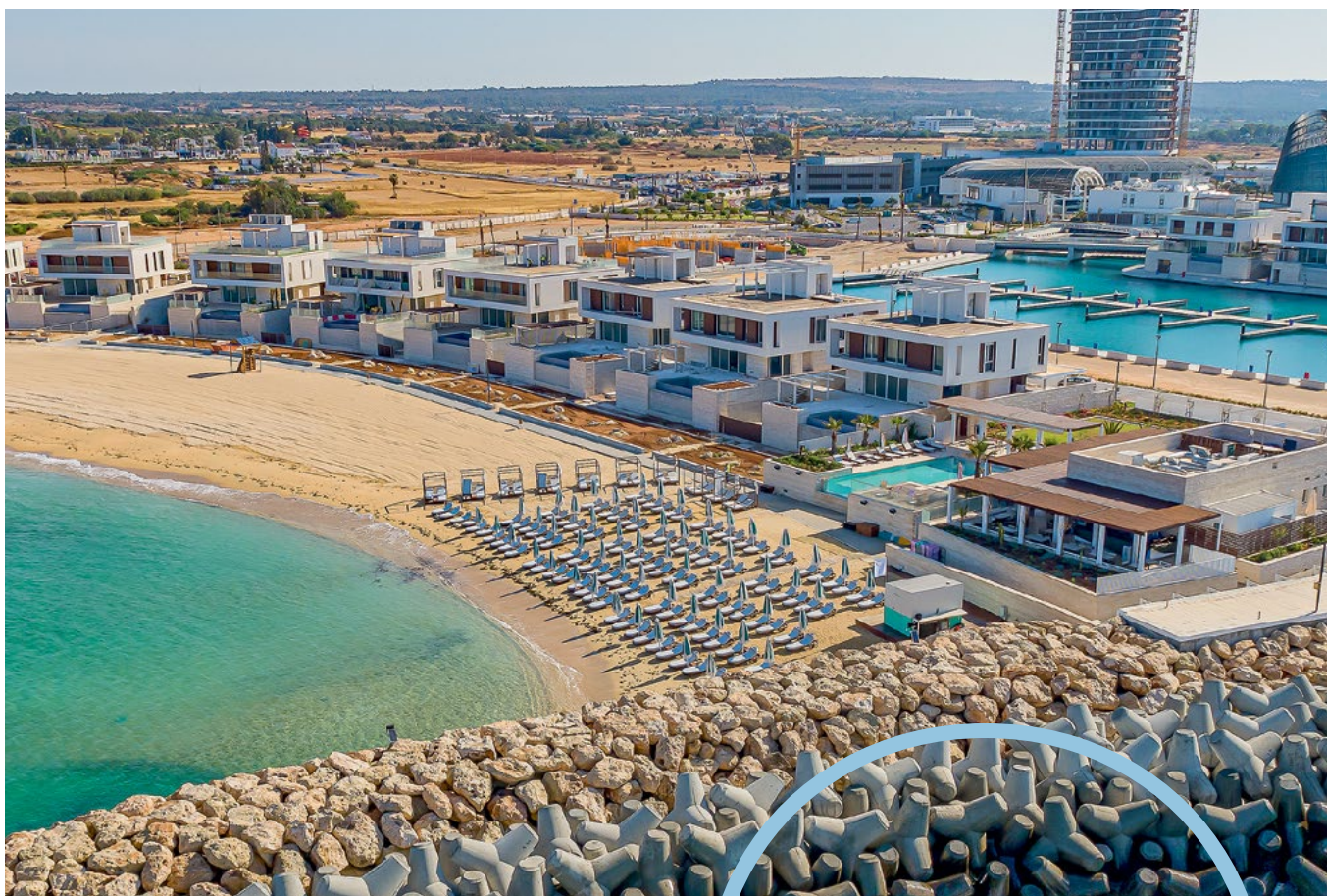


☎ 8 495 432 52 20

М технопарк

**ЭТАЛОН**

КРЕДИТ ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ БАНКОМ ВТБ (ПАО) НА ПОКУПКУ СТРОЯЩЕГОСЯ ЖИЛЬЯ. СТАВКА ОТ 0,9% (ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ВЗНОС ОТ 15%). СО 2 ГОДА СТАВКА В РУБЛЯХ РФ СОСТАВИТ 5,7% ПО ПРОГРАММЕ «СЕМЕЙНАЯ ИПОТЕКА» (ПРИ УСЛОВИИ КОМПЛЕКСНОГО СТРАХОВАНИЯ, ИСПОЛЬЗОВАНИИ СЕРВИСОВ ЭЛЕКТРОННОЙ РЕГИСТРАЦИИ И БЕЗОПАСНЫХ РАСЧЕТОВ ИЛИ ДИСТАНЦИОННОЙ СДЕЛКИ. СУММА КРЕДИТА НЕ БОЛЕЕ 12 МЛН. РУБ. ВАЛЮТА КРЕДИТА – РУБЛИ. СРОК КРЕДИТА – ОТ 1 ДО 30 ЛЕТ. УСЛОВИЯ ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫ НА 24.06.2022 Г. ПОДРОБНЕЕ - НА [NAGATINO-ILAND.RU/NOV-BUY/MORTGAGE\\_FAMILY/](http://NAGATINO-ILAND.RU/NOV-BUY/MORTGAGE_FAMILY/) БАНК ВТБ (ПАО) ОКАЗЫВАЕТ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО БАНКОВСКИЕ УСЛУГИ. БАНК ВПРАВЕ ОТКАЗАТЬ В ПРЕДОСТАВЛЕНИИ КРЕДИТА БЕЗ ОБЪЯСНЕНИЯ ПРИЧИН. БАНК ВТБ (ПАО). ГЕНЕРАЛЬНАЯ ЛИЦЕНЗИЯ БАНКА РОССИИ №1000. АО «СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЗАСТРОЙЩИК «МОСКОВСКИЙ БИЗНЕС ИНКУБАТОР». ПРОЕКТНАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ НА НАШ.ДОМ.РФ. \*НАГАТИНО АЙЛЭНД.



## ВИЛЛЫ у моря

«Айа-напа Марина» является официальным портом захода в Республику Кипр. Это не только марина мирового уровня, отмеченная рядом престижных наград и способная принять до 600 моторных и парусных яхт, но и комплекс из 35 роскошных вилл, частично расположенных на искусственном частном острове, частично — на западном полуострове гавани и имеющих собственные причалы, выход к пляжу или пристани. Помимо жилых объектов, марина предлагает гостям и резидентам продуманную инфраструктуру, включая бутики, рестораны, магазины и, конечно, высококлассный сервис.

Что примечательно, передача вилл владельцам, решившим инвестировать в эти объекты класса люкс, уже началась. Так, собственнику передана впечатляющая Beach Villa 6 — одна из 11 полностью обособленных пляжных вилл, расположенная на западной стороне жилого комплекса. В архитектуре и интерьерах Beach Villa 6 использованы изысканные натуральные материалы мягких тонов, идеально передающие атмосферу жизни на побережье. Территория с пышным садом и бассейном спроектирована так, чтобы обеспечить жильцам приватность и функциональность. Интересно, что хозяин может полностью управлять своими апартаментами дистанционно с помощью специального приложения для мобильных устройств. Более того, при передаче каждого объекта владелец получает «Набор резидента», который включает в себя iPad и все необходимые документы, ключи и элементы управления в цифровом формате.



56 M | BLUE II

YOUR  
YACHT,  
DESIGNED,  
ENGINEERED,  
CRAFTED  
for  
EXPLORATION

YOUR  
WORLD  
of  
DISCOVERY

**TURQUOISE**  
YACHTS

ISTANBUL  
MONACO  
FT LAUDERDALE

[turquoiseyachts.com](http://turquoiseyachts.com)

# ДОРОГУ ФЛАГМАНУ!



**Н**а верфи Bering Yachts в Анталье на воду спустили моторную яхту *Heeus* – самое крупное на сегодня судно в линейке экспедиционных яхт Bering (модель B145, длина 44,2 м, вместимость 499 рег. т). Проект semi custom со стальным корпусом и надстройкой из алюминиевого сплава разработали инженеры и дизайнеры верфи. Комментируя спуск B145 на воду, Алексей Михайлов, основатель и директор Bering Yachts, сказал, что это событие можно считать началом новой главы в истории компании.

*Heeus* – просторная трехпалубная моторная яхта класса люкс с характерным обликом эксплорера, на борту которой обустроены шесть гостевых кают. Апартаменты владельца находятся в носовой части главной палубы (компоновка, характерная

для современных суперяхт) и выделяются большой площадью остекления (свыше 9,5 кв. м). На той же палубе расположен салон с обеденной зоной на 12 персон и лаунжем. Еще одна обеденная зона находится на верхней палубе, в скайлаунже. Помимо того, на флайбридже предусмотрены джакузи и барная стойка, а в кормовой части нижней палубы – «пляжный клуб» (40 кв. м) и гараж для развлекательной водной техники (также она размещается на верхней палубе). Экипаж – 10 человек плюс капитан.

Судя по известным характеристикам *Heeus*, судно прекрасно справится с задачами, связанными с плаванием в самые удаленные точки нашей планеты. Моторная установка – два Caterpillar C32 Acert по 1200 л.с. (1800–2100 об/мин) – позволит развивать скорость 15 узлов, а гибри-

дная пропульсивная система, помимо дизелей включающая работающие от аккумуляторов электромоторы, окажется полезной при швартовке, ходе в маринах или экологически защищенных акваториях. Еще одной особенностью этого проекта является ледовый пояс, который позволит владельцу с гостями в полном комфорте посещать на яхте самые интересные места нашей планеты даже в высоких широтах. А огромный запас топлива (95 600 л) дает дальность хода более 5000 миль (соответствует переходу через Атлантику туда и обратно).

В последние годы Bering Yachts динамично развивается. Востребованные на рынке эксплореры будут теперь строиться не только в Турции, но и в Болгарии, в черноморском Бургасе, где скоро откроется вторая производственная площадка Bering Yachts.



Продолжительность программ 1-2 дня



Международные стандарты диагностики



Персональный врач-куратор



Премиальный уровень обслуживания

## ДИАГНОСТИКА ЗДОРОВЬЯ В КЛИНИКАХ GMS

# GMS

Global Medical System  
clinics & hospitals

Комплексные программы check-up для взрослых и детей

- ▶ Basic для мужчин и женщин до / после 40 лет
- ▶ Optimal для мужчин и женщин до / после 40 лет
- ▶ Premium для мужчин и женщин
- ▶ Гастро check-up
- ▶ Для детей от 1 до 11 лет
- ▶ Для подростков от 12 до 16 лет
- ▶ Кардиодиагностика
- ▶ Давление plus
- ▶ Репродуктивный check-up
- ▶ Фитнес-тестирование и медицинское обследование перед соревнованиями

[www.gmsclinic.ru](http://www.gmsclinic.ru)

+7 495 781 5577

Лицензия ЛО 41-01137-77/00309139  
ООО «ДЖИ ЭМ ЭС»



ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ О ВОЗМОЖНЫХ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯХ



## ДЕЛО МОЛОДЫХ

С приходом лета крупнейшие европейские яхтенные выставки начали напоминать о себе гостям и участникам. Немецкая boot Düsseldorf открыла регистрацию экспонентов, Каннский яхтенный фестиваль обновил «лицо» своих рекламных материалов, а Monaco Yacht Show объявило о продолжении программы seducation. Это непонятное поначалу слово составлено из двух: education (образование) и seduction (соблазн, искушение). Совместив то и другое в разнообразных выставочных мероприятиях, организаторы рассчитывают заманить в яхтинг еще больше представителей молодого поколения.

За образовательную часть, как водится, отвечают эксперты индустрии, которые традиционно участвуют в проводимых на MYS семинарах и тематических круглых столах. Организаторы модернизируют учрежденные в прошлом году зоны Dockside Area, Sailing Yacht Area и Yacht Design & Innovation Hub, чтобы они еще больше соответствовали своей тематике, и перенесут экспозицию парусных яхт на набережную Quai l'Hirondelle с внутренней стороны порта Эркюль. Остальные тематические зоны останутся на своих

местах, поэтому посетителям не придется заново учить «географию» выставки, как это было после масштабной реформы 2018 года.

Monaco Yacht Show 2022 пройдет с 28 сентября по 1 октября, но серьезно настроенным на приобретение яхты или выбор чартера гостям лучше приехать в Монте-Карло заранее, предварительно зарегистрировавшись на Monaco Yacht Summit. Закрытая встреча состоится в яхт-клубе Монако во вторник, 27 сентября, накануне открытия выставки, и это одно из лучших мероприятий для того, чтобы начать знакомство с миром суперяхт.

А что же с искушением, которое манит людей на Ривьеру? Для этого у организаторов MYS заготовлена «приманка» в виде коллекции консьерж-сервисов под названием Sapphire Experience, воспользовавшись которыми, можно не только получить прямой доступ даже на самые эксклюзивные яхты, но и стать гостем многочисленных VIP-приемов и вечеринок — они проходят вечерами после закрытия экспозиции на борту и в ресторанах на побережье.





**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](mailto:sales@falcon-tenders.com)  
T: +44 (0) 1489 599 999





## В СТРЕМЛЕНИИ К СОВЕРШЕНСТВУ

Эту яхту ждут давно, и вот появилось сообщение: итальянская верфь Absolute Yachts в этом году спустит на воду Navetta 75 Sphere – флагман линейки Navetta и всего модельного ряда. В последнее время новым моделям Absolute стали давать неожиданные названия: Prisma (Absolute 60 Fly), Charisma (Absolute 56 Fly), теперь вот Sphere... Свой выбор верфь поясняет так: сфера – это символ совершенства, цельности и гармонии. Но даже если отбросить аллегории, новая лодка выделяется рядом нестандартных решений.

Наиболее заметными у Navetta 75 Sphere (длина 22,8 м, ширина 5,6 м) являются форма остекления корпуса и надстройки, а также обустройство кормы в формате террасы с открытой конструкцией транца. Подобное мы видели на моделях Absolute 48 Coupe и Absolute 60 Fly: стеклянный экран отделяет кокпит со свободно стоящей модульной мебелью от большой кормовой платформы. Еще одна знаковая деталь – «прозрачная» конструкция фальшборта, позволяющая смягчить

профиль лодки и улучшить обзор из огромных окон салона.

Некоторые компоновочные решения, реализованные на Navetta 75 Sphere, заимствованы у более крупных яхт. Так, на флайбридж можно попасть и с кормы, и с носа (отдельные трапы). Камбуз в салоне может быть изолирован шторками и надлен своим выходом на палубу. Мастер-каюта в носовой части с отличным обзором по бортам находится на промежуточном уровне между главной и нижней палубами. Она получила отдельный вход и ванную комнату почти в форпике. Спальная зона на нижней палубе включает в себя две двухместные каюты (та, что на миделе, немногим уступает каюте владельца) и еще одну с двумя односпальными кроватями.

В качестве моторной установки на яхте применены два дизеля Volvo Penta D13-IPS1350 по 1000 л.с., с которыми яхта может развивать скорость до 26 узлов. Полезными окажутся и два дополнительных поста управления швартовкой (помимо рулевой консоли на главной палубе и флайбридже).



AYIA NAPA  
MARINA  
КИПР

# ВИЛЛЫ МИРОВОГО УРОВНЯ

ОРИГИНАЛЬНАЯ АРХИТЕКТУРА,  
ЗАДАЮЩАЯ САМЫЕ ВЫСОКИЕ СТАНДАРТЫ

Наши виллы предлагают открытый доступ к песчаному пляжу или прямо к вашей яхте, пришвартованной снаружи.

Не упустите эту уникальную возможность, свяжитесь с нами сегодня.



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



T: +357 23 300 550 | [sales@MarinaAyiaNapa.com](mailto:sales@MarinaAyiaNapa.com) | [MarinaAyiaNapa.com](http://MarinaAyiaNapa.com)

Ora

# Портативное БАРБЕКЮ

К сезону пикников компания BORK выпустила новинку – разработанный в Австралии портативный угольный гриль G503 для приготовления сочного мяса, рыбы и овощей. Стальной жаропрочный корпус модели хорошо держит тепло и минимально нагревается снаружи. Гриль оснащен ВВQ-решеткой, контейнером для хранения сырых ингредиентов и готовых блюд, а также бамбуковым подносом для сервировки. Все комплектующие собираются в эргономичный кейс, который удобно брать с собой.

G503 – отличная альтернатива мангалам во время барбекю-вечеринок и встреч с друзьями на природе. Такой гриль можно запросто взять и на морскую прогулку, чтобы готовить прямо на палубе яхты.

Розжиг займет не более получаса, для него рекомендуется использовать натуральный кусковой уголь и твердые средства на основе парафина: они экологичны и не имеют неприятного запаха.

Прибор весит всего 6,7 кг. Дополнить покупку можно стильными и функциональными аксессуарами от BORK, например коптильным пистолетом, доской для стейка, кулинарной вилкой или набором для специй.



SETTING NEW STANDARDS OF LUXURY



MAKING WAVES IN 2023

SUPERYACHT COLLECTION

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

Изображение является компьютерной визуализацией и используется для демонстрационных целей.

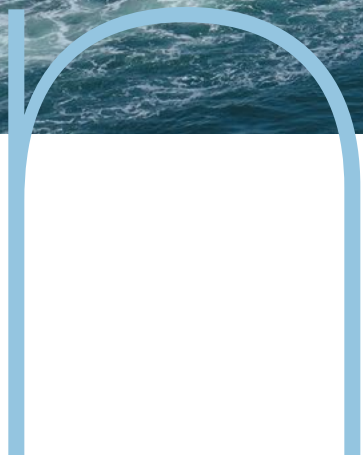
by

 Gulf Craft



ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ  
[www.jonacor-marine.ru](http://www.jonacor-marine.ru) | +7 812 702 47 70  
Санкт-Петербург | Песочная набережная, 18

 JONACOR  
YACHTS



## Компактный ЭКСПЛОРЕР

**В** конце апреля на воду сошел первый корпус младшей модели в линейке яхт-эксплореров Numarine 22XP (длина 22,6 м, ширина 6,6 м, валовая вместимость 150 рег. т). Дизайн экстерьера и интерьера этой стеклопластиковой яхты разрабатывал Джан Ялман, а инженерной частью занимался Умберто Тальявини. Приметными деталями внешнего облика являются крупные окна «неправильной» формы с хардтопом (одна из особенностей, обеспечивших серии XP популярность). Компоновка, помимо флайбриджа, предполагает открытый кокпит и зону отдыха на фордеке. Интерьер 22XP можно считать одним из самых объемных для яхт такой длины: большой салон на главной палубе, три или четыре просторные каюты на нижней, включая каюту владельца на миделе от борта до борта (плюс каюта экипажа в корме).

Новый компактный эксплорер имеет почти те же характеристики, что и старшая модель 26XP. Для 22XP возможны

разные по мощности моторные установки: от двух Cummins 6,7 л по 425 л.с. для эксплуатации в экономичном водоизмещающем режиме (12,5 узла) до двух MAN V8 по 1200 л.с. для переходного режима движения (максимальная скорость 24 узла).

По словам Омера Малаза, владельца компании Numarine, пять корпусов Numarine 22XP были проданы еще до постройки первой яхты, а ее официальный дебют запланирован на фестивале в Каннах (6–11 сентября 2022 года).

В середине мая в центре Стамбула, в живописной акватории Босфора, верфь организовала для своих клиентов и дилеров мероприятие, на котором показала три яхты из линейки эксплореров: 22XP, 26XP и 37XP. Турецкие судостроители постоянно совершенствуют качество постройки и отделки своих яхт, в чем могли воочию убедиться все собравшиеся.



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



# НА ARMANI ПОД ПАРУСАМИ

**С** 31 мая по 4 июня проходила 15-я Giorgio Armani Superyacht Regatta – одна из первых масштабных гонок сезона. Это яркое мероприятие традиционно состоялось на базе марины Yacht Club Costa Smeralda (Порто-Черво, Сардиния), и в этом году на маршрут вокруг островов архипелага Ла-Маддалена вышли 18 яхт.

В день открытия две классические шхуны: *Mariette of 1915* (40 м) и *Shenandoah of Sark* (42 м) – устроили зрелищную дружескую гонку на дистанции от Капо Ферро до Моначи. Двухмачтовая *Mariette of 1915*, построенная на Род-Айленде по проекту легендарного конструктора Натаниеля Херрешоффа, прежде уже участвовала в этой регате, тогда как для *Shenandoah of Sark* (1902, Townsend & Downey) это дебют, и вместе с 30-метровой *Kenora* (Wally Yachts) она будет сопровождать соревнующийся флот.

За победу в Giorgio Armani Superyacht Regatta боролись такие парусники, как *Inoui* (33 м, Vitters Shipyard),

*Magic Carpet 3* (30 м, Wally Yachts), *Win Win* (33 м, Baltic Yachts), *Morgana* (30 м, Southern Wind Shipyard), *Geist* (34 м, Spirit Yachts) и другие.

С этого года к состязанию допускают многокорпусные яхты, и в этом классе были заявлены два небольших катамарана британской верфи Green Marine: *Allegra* (25 м) и *Highland Fling 17* (21 м). Поскольку на Giorgio Armani Superyacht Regatta традиционно собирается довольно много яхт производства южноафриканской верфи Southern Wind, для них снова провели отдельную гонку Southern Wind Shipyard Rendezvous & Trophy. К сожалению, организаторы не разрешили участвовать в регате российским и белорусским яхтсменам, однако надеются, что в самом ближайшем будущем они снова смогут соревноваться наравне со всеми.

Победителями престижной гонки стали *Magic Carpet 3* (1-е место), *Bullitt* и *Magic Blue*, все три построены на верфи Wally; в драматичной борьбе двух парусных катамаранов победа досталась более крупному – *Allegra*.





# Premium Yachts – Ваш надёжный партнёр

Продажа новых моторных и парусных яхт  
Брокераж в Европе, России и Турции  
Операционный менеджмент частных и коммерческих яхт  
Рефит и дооборудование яхт в Европе и Турции  
Индивидуальный сервис и персональный подход 24/7

МОСКВА · РИГА · АЛИКАНТЕ

[sales@premiumyachts.ru](mailto:sales@premiumyachts.ru)

+7 (495) 741 00 03

+7 (495) 363 77 07

[premiumyachts.ru](http://premiumyachts.ru)

Центральный офис в Москве:  
Ленинградское шоссе дом 39, стр. 7, Royal Yacht Club



# SAMARA BOAT SHOW 2022

Несмотря на новые вызовы, в Самаре успешно прошел третий смотр прогулочных судов. Статистика такова: как и в прошлом году, мероприятие посетили свыше 1500 человек, а число выставленных новых и брокеражных лодок в диапазоне длин 5–10 м превысило 40 корпусов, почти все – отечественного производства.

Каждый посетитель смог найти на выставочных стендах в яхт-клубе «Ласточка» что-то интересное именно ему. Были представлены алюминиевые катера с рубкой и открытым постом управления, а также стеклопластиковые лодки и RIB'ы брендов Swift Chaser, VBoats, BossForr, RealCraft, Victory Boats, «Триера», «Салют», СПЭВ, «Скоростные катера Мобиле Групп», Windboat и Seamachine. Из менее привычных типов показали катер на подводных крыльях компании «Энергоспецстрой» и электролодку Elisabeth. «Специальным гостем» боат-шоу стало пассажирское судно на подводных крыльях «Валдай 45Р», которое будет курсировать по местным волжским маршрутам.

Премьер на воде в этот раз было три: стеклопластиковый круизер Searene 745 Crew Cabin новой верфи Searene Yachts (Татарстан), алюминиевый закрытый катер Orca 790 верфи River Brothers (Санкт-Петербург) и катер для рыбалки Sport Fish 510 молодой верфи Spinch.

На берегу, помимо части лодочной экспозиции, были представлены товары и услуги, так или иначе связанные с яхтингом и активным отдыхом, в том числе навигационное



оборудование, аксессуары для лодок, бункеровочные станции, модули плавучести, проектирование катеров, транспортировка яхт, картография и др.

Деловая программа Samara Boat Show 2022 началась с подписания контракта между администрацией Самарской области и компанией «Волга Трэвел» о вводе в эксплуатацию первого корпуса «Валдай 45Р». Президент Самарской областной федерации парусного спорта Евгений Козлов рассказал о богатом прошлом и настоящем спортивного и туристического яхтинга в регионе, а представители компании Victory Boats – о работе верфи и проблемах, которые приходится преодолевать сегодня. В той или иной степени с трудностями (нарушение цепочек поставок, дефицит моторов и закрытие западных рынков) столкнулись все российские производители, и наше маломерное судостроение, совершившее в последние годы качественный рывок, сегодня нуждается в поддержке со стороны государства.

# ЛЕТО ЭКСПЕРИМЕНТОВ

Лето – наиболее благоприятное время для экспериментов и смелых начинаний. Магазины Foxland предлагают поклонникам брендовой европейской одежды попробовать сочетание классического, casual и спортивного стилей. Представленные здесь мужские и женские коллекции завоевали авторитет у почитателей английского умеренного аскетизма и у тех, кто любит выражать свою индивидуальность. Адептам «современной классики» приглянутся футболки и толстовки от GANT и Barbour с оригинальными принтами, хорошо комбинирующиеся с льняными шортами или спортивными брюками. Основные линии мужской и женской коллекций этих брендов объединяют американский casual и европейскую утонченность.

Итальянский бренд Aeronautica Militare бросает вызов скуке и банальности. Спортивный стиль Urban в последние годы на пике популярности и стал частью повседневной жизни. Основные акценты линии – это отсутствие жесткого деления на уличную и домашнюю одежду. Мягкие универсальные толстовки и брюки отличаются изысканной графикой, легкими комфортными материалами, такими как джерси-стрейч, пике и вязка Milano. Летняя коллекция создана для людей, которые не останавливаются на достигнутом и готовы к любым вызовам.

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



НОВОСТИ



## СИЛА КОЖИ

Аромат Iberian Leather продолжает мировой успех коллекции Cuir's Nomades парфюмерного дома Memo, который выпустил его к своему 15-летию. В основе идеологии линейки – аромат плотной невыделанной кожи, который стоял у истоков парфюмерного искусства, и... странствия по миру. Кожаный чемодан – верный спутник путешественников и свидетель всех их приключений. В каждом аромате коллекции кожа звучит по-разному, имеет собственный характер, который зависит от того, какой уголок земного шара стал источником вдохновения парфюмеров на этот раз.

Iberian Leather – это ольфакторное воплощение «таинственной песни», как традиционно в Испании называют фламенко. Шлейф, тянущийся за человеком, звучит, как роскошная мелодия. В Iberian Leather проявляется гордый иберийский характер и чувствуется та безграничная свобода, которую испытываешь на берегу океана, вглядываясь в горизонт. Это путешествие, в котором величественная сила атласского кедра, сандала, абсолю мха, агарового дерева встречается с пикантной свежестью бергамота, кориандра, розмарина, жасмина и османтуса.

Грозный лев, царь зверей, украшающий флакон, символизирует силу и власть. Упаковка аромата на 80% состоит из переработанной бумаги и обернута органическим целлофаном. Внутри вы найдете фантазийную карту мира Memo, которая отражает эмоциональные и ольфакторные источники вдохновения дома.



# ЛОДКИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

**В** о Владивостоке прошла очередная, 13-я, выставка яхт, катеров, водных «игрушек» и оборудования Vladivostok Boat Show 2022, единственное на всем Дальнем Востоке мероприятие подобного рода. В этом году у причалов яхт-клуба «Семь футов» организаторы собрали яхты, катера, гидроциклы, сапы, квадроциклы, системы обеспечения жизнедеятельности и навигации – всего порядка 40 стендов с новинками от полусотни экспонентов.

Посетители смогли посмотреть отечественную продукцию: катера длиной 5–12 м Victory, Hammertone, VBoats, Searene, Ventum, Phoenix, – а также французские лодки Jeanneau. Полностью оборудованные модели прошли ходовые испытания и были готовы после тест-драйвов отправиться к новым владельцам. Кроме новинок от верфей из Казани, Самары, Новосибирска и Беларуси, на боат-шоу можно было познакомиться с товарами для активного отдыха, а также записаться в школы судоводителей маломерного флота.

Большой интерес вызвали автомобили марки Chery. Желающих приглашали посидеть за рулем и записаться на тест-драйв. Одними из шоу-стопперов стали подводные роботы «Головастик» и «Рыбка» российского производства.

Зрители могли поболеть за участников парусных регат: традиционного кубка «Наши надежды» среди детей и любительского кубка Vladivostok Boat Show.

Организаторы выставки не скрывали, что международная обстановка сказалась на процессе ее подготовки. Так, в начале февраля список заявок на участие во Vladivostok Boat Show был довольно внушительным, стоял даже вопрос о расширении экспозиции. Однако уже к концу месяца переговорный процесс встал на паузу. С марта компании начали заявляться заново, но многие дилеры, к сожалению, испытали сложности с логистикой – технику не успевали доставить на площадку в срок и были вынуждены перенести участие на следующий год. Тем не менее боат-шоу снова состоялось, и за три дня работы его посетили более 3,5 тысяч человек.



# ОКЕАН С ДОСТАВКОЙ НА ДОМ

**Г**олубой тунец, в честь которого названо это столичное заведение, самый крупный представитель тунцовых: масса особи может достигать 400 кг. Московский ресторан и премиальный сервис доставки BLUEFIN – тоже самый крупный и считаемый в своем сегменте. Он не устает радовать свежестью продуктов и высококлассным обслуживанием тех, кто неравнодушен к дарам моря и изысканным блюдам японской кухни. Среди его постоянных заказчиков звезды кино и телевидения, известные политики и бизнесмены, которые с удовольствием делятся отзывами на сайте ресторана и в своих социальных сетях. Еще бы, ведь BLUEFIN – это, по сути, отличная возможность поужинать на берегу океана, не выезжая из Москвы.

Устрицы, морские ежи, голубой тунец, лакедра и другие деликатесы доставляют в BLUEFIN еженедельно прямыми рейсами из Японии и дальневосточного региона России. В меню более ста позиций. Благодаря фантазии команды поваров во главе с шефом Николаем Кимом, более 20 лет проработавшим в лучших японских ресторанах, клиентам постоянно предлагают какие-то новые и необычные



сочетания вкусов. Особой популярностью в последнее время пользуются роллы сашими без риса, который может перебивать вкус рыбы и не очень показан людям, придерживающимся правильного питания.

Все блюда бережно укладывают в специально разработанную упаковку, а курьеры оперативно доставляют заказы в термосумках, позволяющих сохранить блюда свежими.

# ФИЛЬТРУЙ УЛЬТРАФИОЛЕТ

**Л**ето в самом разгаре, а это значит, что даже если вы – постоянный житель северных широт, никогда не лишне подумать о своей коже, особенно выходя на воду.

Мужской солнцезащитный крем для лица The Grey Daily Face Protect, предназначенный для ежедневного применения на любом типе кожи, имеет фильтр нового поколения SPF 50, предотвращает фотостарение, безопасен и эффективен. Благодаря особой формуле средство не вызывает раздражения даже у людей, чувствительных к компонентам химических солнцезащитных кремов. Крем не образует слой водостойкого защитного экрана на коже, что позволяет ей свободно дышать; фильтры кожей не абсорбируются. За счет ультралегкой текстуры The Grey не оставляет следов и блеска, обеспечивает ощущение свежести и шелковистое покрытие. Многофункциональные пептиды в его составе повышают естественную защиту кожи от дневного света и различных видов излучений, включая синий свет. Среди ингредиентов – стволовые клетки винограда, гиалуронат натрия (натриевая соль гиалуроновой кислоты) – естественный компонент кожи человека, а также натуральный консервант глицерин. The Grey Daily Face Protect – веганский продукт, который не тестируется на животных, не содержит парабенов, минеральных масел, сульфатов, силиконов, продуктов нефтепереработки, алкоголя.



# ОСОБЫЙ СУП

**Дмитрий Стадниченко,  
яхтенный капитан**



Все знают, что родина рыбного супа с красивым названием буйабес — портовые кварталы Марселя. Именно там рыбаки по возвращении с уловом «из морей» прямо на рыночных развалах варили из непроданной рыбы марсельскую уху — густой и ароматный суп, позже завоевавший сердца посетителей лучших ресторанов мира. Если рассматривать не только вкусовые качества буйабеса, но и процесс его приготовления, то получается, что это уже не просто рядовая стряпня, а церемония, не уступающая китайской чайной.

Сначала выбираем рыбу. Честно говоря, приготовленный вдали от Средиземного моря буйабес таковым не является, ибо рецепт его четко закреплен в специальной «Хартии марсельского буйабеса» и строго регламентирует виды рыб, пошаговую технологию, сервировку и пр. Согласно рецепту, нужны Rascasse, Saint Pierre и Rouget grondin, да только где же их взять? Rascasse — это название нескольких видов скорпен и крылаток, Rouget grondin — загадочная рыба красная тригла, а Saint Pierre — обыкновенный солнечник. По легенде, святой Петр поймал эту рыбу, нашел в ее пасти золотую монету, а от его пальцев на рыбьем туловище остались два темных пятна. Короче, сообразуясь с нашими реалиями, смотрите на рыбных прилавках морского окуня вместо Rascasse, тилапию вместо Saint Pierre и что-то на замену Rouget grondin... Но это и к лучшему, ибо импровизация придаст вашему супу а-ля буйабес индивидуальность.

Потом начинайте рыбу готовить, в хорошей компании, разумеется. И пока на плите бурлит бульон из лосося и другой морской рыбы со всеми положенными специями (шафран обязателен!), чтобы в финале в него «нырнули» мурманская треска и креветки с мидиями (не считайте это рецептом), вы ведете неспешную беседу о том о сем, и как-то незаметно течет время, и домашнее тепло отодвигает прочь проблемы насущные, а потрепанные информационными штормами нервы вновь обретают прочность канатов олимпийского спокойствия.

Вы рассказываете свои истории, слушаете истории друзей, и перед вашими глазами пробегают прошлые морские походы и зарождаются надежды на походы будущие. А буйабес обволакивает вас почти волшебными ароматами. Отдельная тема — соус руй из оливкового масла, яичного желтка, чеснока, перца (желательно кайенского) и шафрана, традиционно сопровождающий суп с гренками. Это просто фейерверк! Даже когда про него читаешь, уже чувствуется запах и вкус.

Куприн так описывает рецепт буйабеса в своем «Рассказе о рыбке “расскас”»: «В марсельский буйабес, насколько помню, включаются, кроме обычного основного наваара из всякой съедобной рыбы, еще: лангусты, омары, устрицы, мули (мидии по-одесски), крабы, речные раки, морские ежи, морские звезды, морские коньки, конечности и глаза осьминога, спрута, моллюски, называемые кловиисс, виолет и иначе, томаты, лимонные корки, кайенский свирепейший перец, всевозможные пряные травы и прочие возбуждающие приправы, очень много шафрана, лука и наконец пропасть крепкого провансальского чеснока, добрым ароматом которого пропитаны все старинные узенькие улицы древних южных городов».

Сильно написано! Очень давно, впервые прибыв в Марсель, мы отправились на поиски знаменитой марсельской ухи. Это было очень вкусно, но сейчас, спустя годы, мне думается, что все-таки главный и самый секретный ингредиент буйабеса — дружеские руки, которые его готовят, и чем дольше это будет происходить, тем лучше. В этой церемонии главное не результат, а сам процесс. Потому я так и обрадовался приглашению на суп от моего старого друга. В общем, ходите в гости к друзьям, общайтесь и варите буйабес — оно того стоит.

Бульканье супа на плите сменилось легким бульканьем при наполнении бокалов «живительным напитком». На мгновение стало тихо. «Кто-то сказал, что уха — это рыбный суп к водке. А буйабес?» — задал философский вопрос мой друг, и беседа на тему кулинарной гармонии потекла своим чередом... **МВУ**

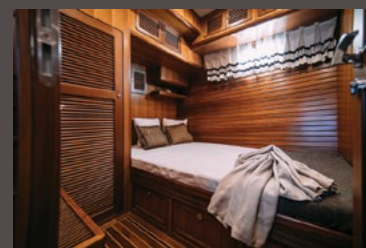


ВОПЛОЩЕНИЕ ВАШЕЙ МЕЧТЫ

SELENE 49  
OCEAN TRAWLER



SELENE®  
OCEAN TRAWLER



+7 812 325 55 32 • [info@nord-star.com](mailto:info@nord-star.com) • [www.nord-star.com](http://www.nord-star.com)

# ISA CONTINENTAL 80

Текст: **Марина Светлова**

Фото: **ISA Yachts/Team for Design**

Team for Design  
переосмыслила  
предыдущий проект ISA  
и предложила  
яхту с еще более  
привлекательным  
дизайном





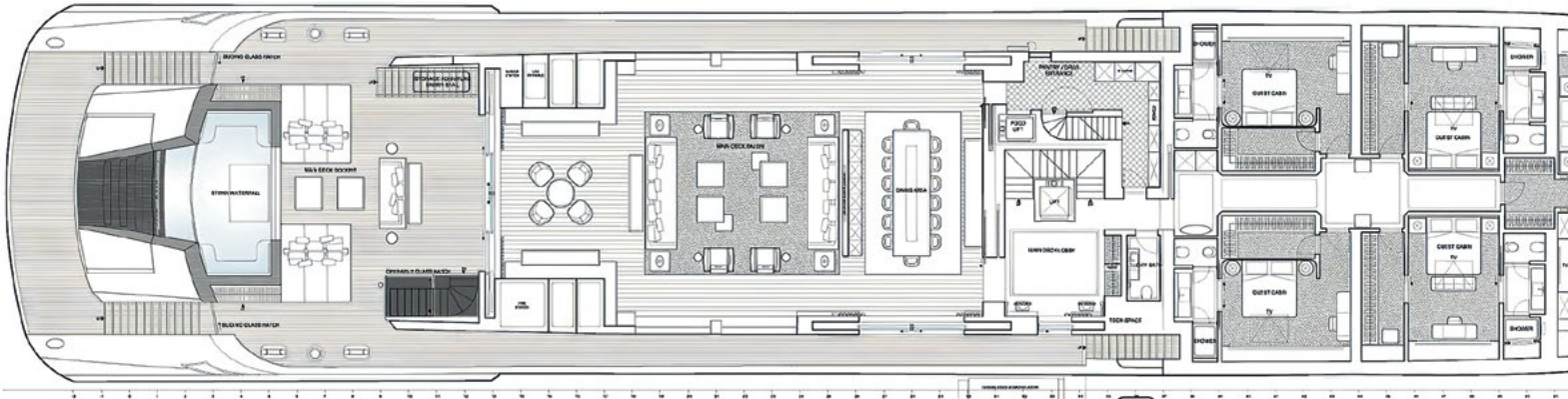
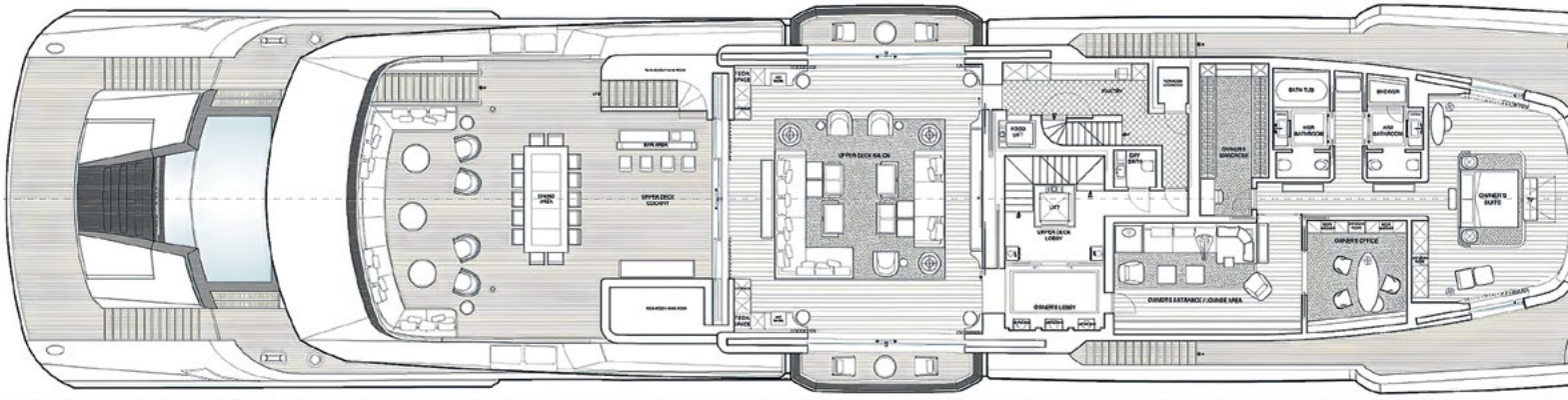
Характерные балконы на фоне «стеклянной стены» — главный отличительный признак экстерьера ISA Continental 80

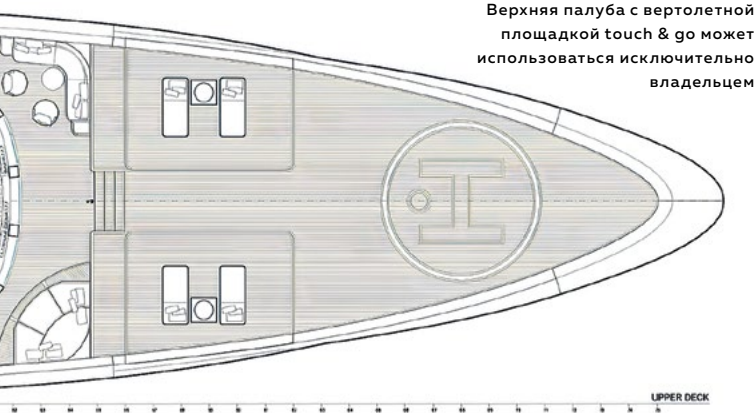


Бытует мнение, что все необходимое для достойного отдыха на воде помещается на яхту длиной 40–45 м, тогда как на более крупных лодках этот набор просто принимает гипертрофированные формы. Это как вилла и дворец: жить с комфортом можно и там и там, разве что во дворце размах больше. В отличие от зданий, на яхтах длиной даже под сотню метров лишнего места не бывает, поэтому всякий проектировщик старается выжать максимум из имеющегося пространства. В таких стремлениях между конструкторами и дизайнерами нередко возникают споры, которые сводятся к противостоянию эстетики и практичности.

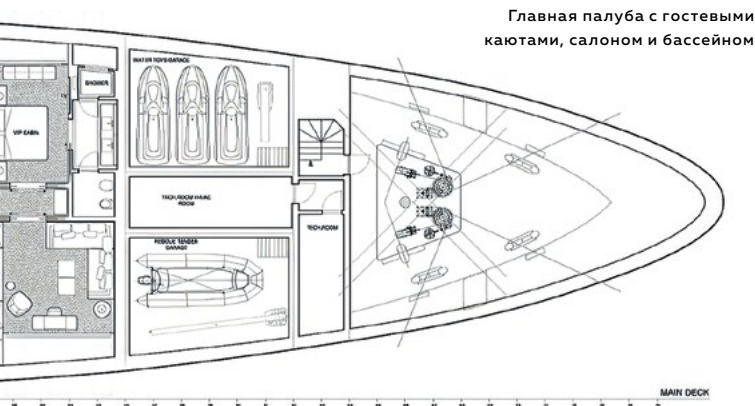
При проектировании суперяхты ISA Continental 80, которая сейчас строится на верфи в Анконе, этих противоречий удалось избежать: максимально эффективное использование площади ее палуб не отразилось на внешности судна, и оригинальные линии, заложенные в дизайн, сохранились в полном объеме.

В основе Continental 80 лежит существующая техническая платформа, которую ISA уже использовала для одной из своих яхт, поэтому у дизайнера Энрико Гобби и его коллег из студии Team for Design были определенные ограничения. Например, они не могли отказаться от классического наклонного форштевня в пользу вертикального или повлиять на выбор пропульсивной установки, зато верфь предоставила им свободу в работе над планировкой палуб. Оценив наиболее актуальные тренды, запросы и отзывы клиентов, в Team for Design переосмыслили предыдущий проект и предложили еще более привлекательный дизайн яхты.





Верхняя палуба с вертолетной площадкой touch & go может использоваться исключительно владельцем



Главная палуба с гостевыми каютами, салоном и бассейном

## ЭКСТЕРЬЕР

Наиболее характерными в визуальном плане элементами надстройки ISA Continental 80 выступают необычные балконы на верхней палубе и бридждеке. Они снабжены вставками из матового стекла, и если верхний балкон выполнен заподлицо с фальшбортом, то нижний будто врезан в него как независимый элемент, чем-то напоминающий подвесную люльку на стеклянной стене небоскреба. На балконы из верхнего салона и спортивного зала ведут раздвижные стеклянные двери высотой от пола до потолка, отчего надстройка смотрится очень симпатично: она легко узнаваема и отличает всю линейку Continental.

«Расположенные в центральной части балконы — это одна из наших новаторских деталей, — поясняет Энрико Гобби. — Этот выделяющийся архитектурный элемент практически оторван от основных наружных линий и подчеркнут крупными прямоугольными окнами».

При том, что в экстерьере ISA Continental 80 довольно много острых углов (преимущественно в остеклении), ее облик складывается из чистых в дизайнерском плане форм, в которые намеренно внедрены акцентные элементы. Один из них — кожухи выхлопных труб на крыше флайдека. Их забранные черными решетками отверстия открываются не как обычно наверх, но в корму, что может вызвать сомнения в эффективности отвода выхлопных газов. Однако, по заверению Team for Design, выхлоп спроектирован должным образом и, хотя служит элементом дизайна, не будет беспокоить находящихся на этой палубе людей.

## НА ПАЛУБАХ

Хотя гостевые помещения и зоны отдыха на ISA Continental 80 распределены между палубами довольно традиционно для яхт такой длины, ее планировка не совсем стандартна, поскольку дизайнеры руководствовались в том числе реальным опытом владельцев.

На главной палубе расположены четыре двухместные гостевые каюты, VIP-апартаменты и основной салон с обеденной зоной, где по бортам напротив стола запланированы широкие раздвижные двери. Решение само по себе не оригинальное, но очень привлекательное и возможное далеко не везде.

Верхняя палуба целиком отдана владельцу: там находится мастер-каюта с великолепным обзором по курсу, выгороженным кабинетом, гостиной и прямым доступом на приватную носовую палубу с несколькими диванными зонами, лежаками для загорания и вертолетной площадкой. С мастер-каютой соседствует еще один уютный салон (тот, что с балконами), плавно переходящий в открытую обеденную зону в корме. Ее плюс в том, что рядом со столом на 14 персон предусмотрен широченный П-образный диван и небольшие кофейные столики с креслами. Во время долгих семейных трапез, когда формальная часть позади, дети зачастую стремятся отмежеваться от старших, да и сами взрослые не прочь поболтать в компаниях по интересам, и подобное решение позволяет не терять связь с теми, кто остается за столом.

Уровнем выше, на бридждеке, — владения капитана (ходовая и радиорубки, каюта), спортивный зал с массажной комнатой и салоном красоты плюс открытая палуба с баром и диванами-островками, на которых можно поваляться между подходами к тренажерам.

Еще выше, на флайдеке, в распоряжении гостей очередные вариации лежаков и шезлонгов, джакузи с панорамным обзором и отличный бар. Соединяющий палубы пассажирский лифт доходит и сюда, а чтобы не беспокоить отдыхающих, все необходимое, включая закуски, доставляют из буфетов на маленьком сервировочном лифте.

На нижней палубе располагаются жилые помещения экипажа (десять двухместных кают, одна одноместная, кают-компания и др.) и дополнительная гостевая каюта, предназначенная для персонала (няня или охранник), который гости решат взять с собой. Если пассажиры прибывают на яхту на тендере, то посадка на борт происходит через откидную платформу в центральной части правого борта, являющуюся частью лобби. Вообще циркуляция и разделение маршрутов команды и гостей продуманы и реализованы на ISA Continental 80 весьма толково: сервисные зоны не пересекаются с гостевыми, еда и напитки кратчайшими путями попадают из буфетов на столы, почти все двери не распашные и бесшумно «уезжают» в переборки, а помещения для отдыха экипажа находятся далеко от кают. Так, например, спортивный зал и комната с диванами и телевизионной панелью, где свободный от вахты персонал может посмотреть фильм или поиграть в видеоигры, расположены на трюмной палубе рядом с прачечной, откуда наверх не доходит ни звука. Разве

что тесное соседство гаража по правому борту нижней палубы и камбуза (по левому) вызывает вопросы, поскольку теоретически запахи могут проникать даже через две разделяющие помещения двери. Впрочем, в таких местах всегда предусмотрена мощная вентиляция, поэтому гости, скорее всего, ничего не почувствуют.

## «ПЛЯЖНЫЙ КЛУБ»

«Пляжный клуб» — одно из ключевых мест на современной суперяхте; именно ради его максимального простора и насыщенности заказчики зачастую решают строить не виллу, но дворец. На лодках длиной до 50 м «пляжный клуб» редко лишен компромиссов, даже если дизайнерам удастся выкроить место в корме для нескольких разноплановых помещений. Другое дело — 80-метровая яхта: при ширине корпуса почти 13 м здесь уже можно разгуляться и эффективно зонировать пространство, отделив ту часть, где пассажиры купаются, разбираются с водными «игрушками» и загорают, от спа-центра и зоны отдыха. Последняя на ISA Continental 80, по сути, представляет собой полноценный салон у самой воды. За счет откидных балконов по бортам и подъемной «крышки» транца он с трех сторон открывается на море и позволяет перевести дух между катанием на гидроцикле, заходами в сауну или хаммам. Кстати, выбор подъемного люка, а не раздвижных дверей



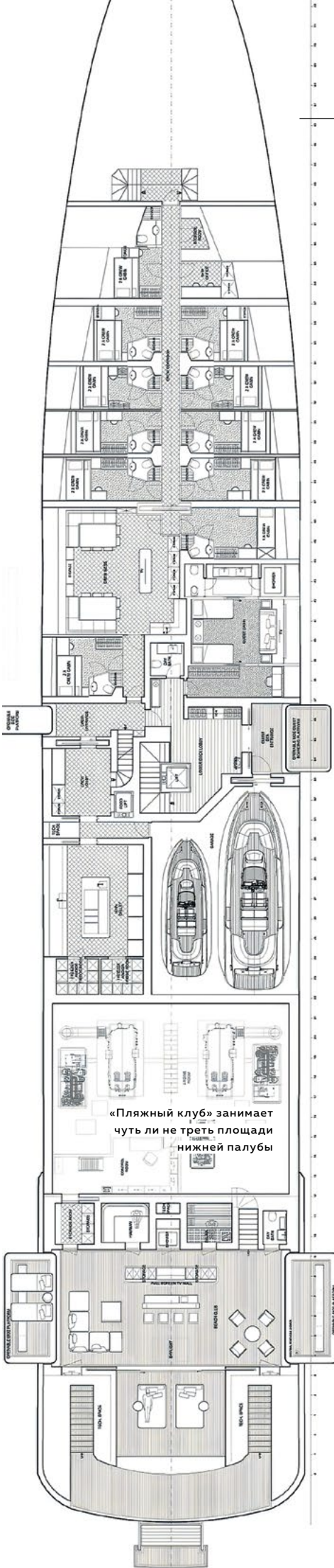
Распашные люки-балконы по бортам «пляжного клуба»



Центральное место в «пляжном клубе» занимает бар



Диваны-островки располагают к ленивому отдыху



В кормовой стенке бассейна использовано двойное стекло, через которое стекает водопад

в корме не случаен: в открытом положении он создает тень у купальной платформы, где, завалившись на шезлонг, можно наблюдать за тем, как дети и друзья развлекаются на водных «игрушках».

Расположенный над «пляжным клубом» бассейн квадратной в плане формы по праву можно считать его частью, ибо их разделяют лишь короткие трапы. Передняя и задняя стенки бассейна имеют широкие вставки из прозрачного стекла (в корме — двойное стекло, через которое стекает водопад), создающие эффект единения с морем для тех, кто купается или отдыхает рядом в кокпите. На боковых стенках чаши предусмотрены сиденья и смонтированы сопла гидромассажной системы, поэтому бассейн на ISA Continental 80 выступает еще и в роли джакузи, что оценят любители водных процедур.

Работая над дизайном ISA Continental 80, Энрико Гобби и его коллеги предложили и первые наброски интерьеров с оформлением в ненавязчивом современном духе. Тем не менее изображения возможных вариантов отделки пока не обнародуют, чтобы не отвлекать потенциальных покупателей от собственного видения того, как должна выглядеть яхта их мечты. Пока идет работа над корпусом, верфь полностью придерживается изначальной спецификации и в любой момент готова включить в проект клиента с его уникальными идеями, чтобы с их учетом кастомизировать яхту. Принимая во внимание катастрофический дефицит вакантных мест на европейских верфях, которые умеют качественно строить лодки такой длины, решение Palumbo Group, куда входит ISA, заложить Continental 80 на собственные средства выглядит вполне оправданным. Тем более что дизайн у Энрико Гобби получился весьма привлекательным, и жизнь на борту этой яхты может оказаться даже лучше, чем в ином дворце. **MBY**

# НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА ДОМУС

Длина  
**40,60 м**

Ширина  
**39,40 м**

Осадка  
**2,40 м/7,00 м**  
(с поднятыми  
и опущенными  
фойлами)

Вместимость  
**865 рег. т**

Высота мачты  
**61,80 м**

Площадь  
гостевых зон  
**615 кв. м**

Площадь  
помещений  
экипажа  
**168 кв. м**

---

Любая суперяхта – это дом на воде, и дом этот почти всегда многоэтажный. Однако из этого правила появилось любопытное исключение в виде концепт-проекта Domus.

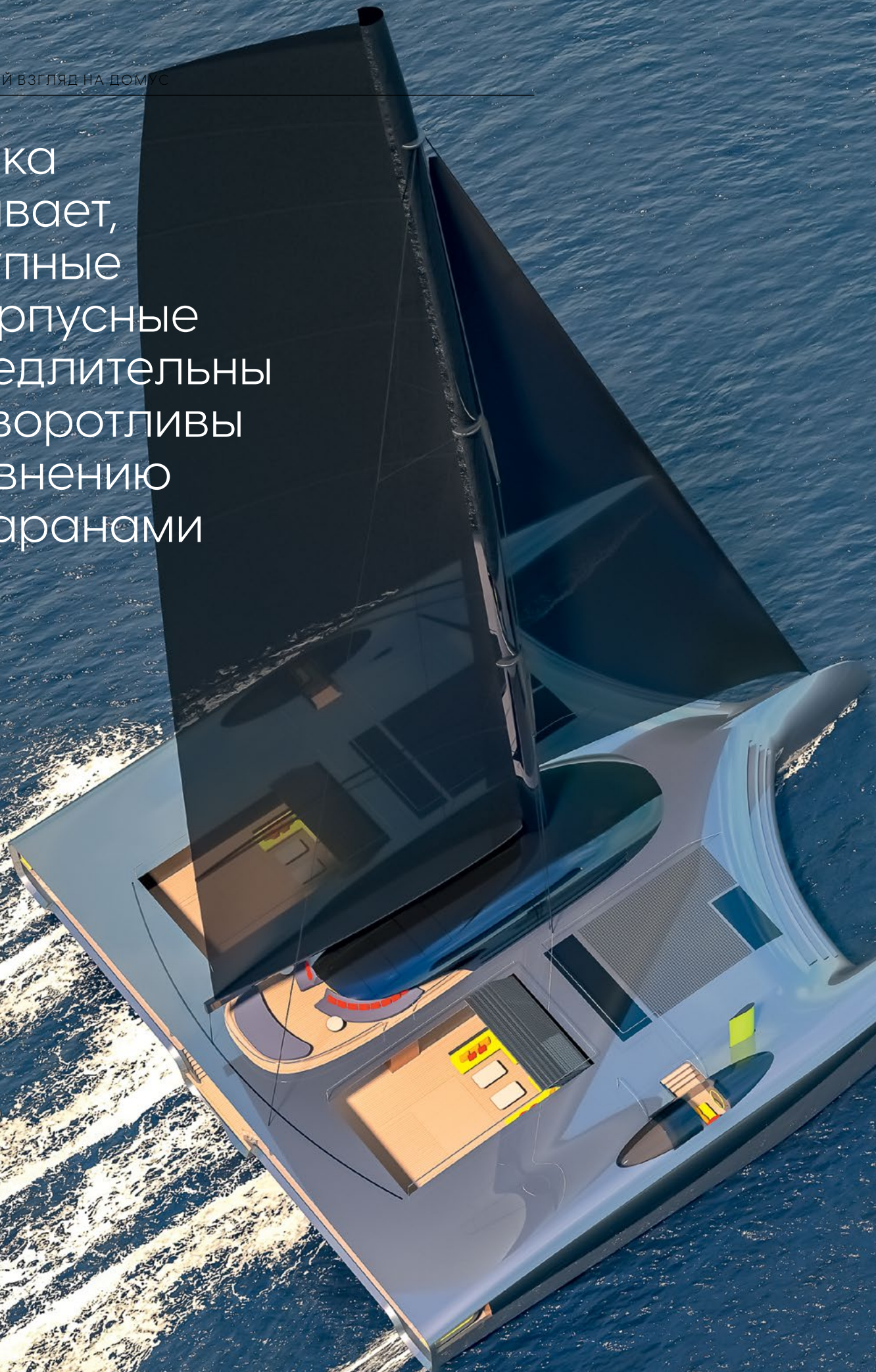
---

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**

Фото: **Van Geest Design, Rob Doyle Design**

Те, кому случалось бывать в Помпеях и осматривать дошедшие до наших дней архитектурные памятники Древнего Рима, возможно, помнят такие знаковые городские постройки, как Дом Веттиев, Дом Фавна и другие хорошо сохранившиеся одноэтажные особняки. Предназначенные для одной семьи, эти итальяйские прямоугольные домусы (domus — дом, *лат.*) возводились вокруг внутреннего двора-атриума и выходили на улицу сплошными каменными стенами. Такая планировка подходила для средиземноморского климата и обеспечивала достаточную циркуляцию воздуха в помещениях.

Практика  
показывает,  
что крупные  
двухкорпусные  
суда медлительны  
и неповоротливы  
по сравнению  
с тримаранами





Под единой крышей домуса помещалось все, что обеспечивало комфортную жизнь хозяев: кабинет-таблениум, служивший библиотекой и приемной; столовый зал-триклиний; гостиные экседра и экус, спальни-кубикулы, кухня-кукина с подсобными службами; баня-балинея с термами и плавательным бассейном... Жилища этого типа были удобны в эксплуатации, довольно просты в строительстве и на столетия определили облик зажиточных районов в городах Римской империи.

Раз домус настолько хорош, почему бы не отправить его в море? Именно с таким концептуальным подходом студии Van Geest Design и Rob Doyle Design взялись за создание суперяхты, на которой пассажиры могли бы жить, как патриции. Главное условие — одноэтажность, а значит, классическое однокорпусное судно со «стопкой» палуб не подходит, и нужно смотреть в сторону многокорпусных яхт.

## ПОЧЕМУ НЕ КАТАМАРАН?

Практика показывает, что крупные двухкорпусные суда медлительны и неповоротливы по сравнению с тримаранами. Это наглядно продемонстрировала команда BMW Oracle, победившая экипаж Alinghi на гонках Кубка «Америки» в 2010 году.

Поднять из воды один из корпусов большого катамарана — задача невыполнимая и даже опасная, поскольку чревата переворотом. Тримарану же это под силу, и в случае Domus снабженные регулируемыми подводными крыльями вспомогательные корпуса отрываются (разумеется, не одновременно) от воды при крене около двух градусов, уменьшая площадь смоченной поверхности. Это именно тот комфортный предел, до которого палуба не уходит из-под ног и яхтинг не превращается в постоянный поиск безопасного места, где на ходу можно хоть как-то перекусить и спокойно заняться тем, чем хочется. При этом основная передающаяся от рангоута нагрузка приходится на центральный корпус, и от связывающих боковые корпуса «мостов» не требуется чрезмерная прочность.

У тримаранов есть и другие преимущества. Так, при строительстве катамарана большинство систем приходится дублировать, что существенно удорожает судно и увеличивает его вес (прощай, скорость!), тогда как тримаран в этом отношении не отличается от обычной яхты, ведь его вспомогательные корпуса в плане технической начинки остаются практически пустыми.

Как следствие, тримараны могут быть шире катамаранов той же длины и предоставлять еще больше полезной площади. При этом они комфортабельнее одно- и двухкорпусных судов на якорной стоянке за счет того, что лучше демпфируют волны. Крен и качка на тримаране минимальны и не идут в сравнение с теми, что испытывают обычные яхты.

Любой дом нуждается в энергии, и проектировщики Domus заложили в проект сразу несколько ее источников, утверждая, что это будет первая в своем роде яхта вместимостью более 750 рег. т с нулевыми вредными выбросами. Неограниченный запас энергии «Домусу» обеспечат водородные топливные ячейки, солнечные батареи и генерация электричества от свободного вращения гребных винтов при движении под парусом. На борту предусмотрена сложная система управления энергетическими потоками и внушительный набор аккумуляторных батарей, которые выступают в качестве хранилища и буфера при автоматическом бесшовном переключении с одного источника на другой.

В центральном корпусе  
предусмотрен открытый  
переход с одного борта  
«Домуса» на другой



## ЖИЗНЬ В «ДОМУСЕ»

Роб Дойл и Питер ван Гист из числа тех дизайнеров, которые крайне щепетильно подходят к планированию помещений, стараясь с пользой задействовать каждый квадратный сантиметр. Ранее мы писали об их новаторских проектах парусных суперяхт *Fury* (см. МВУ № 72, 2021), и реализованные в этих моделях идеи нашли продолжение в *Domus*. По заявлению проектировщиков, они добились того, что по полезной площади этот тримаран вдвое превосходит 40-метровые катамараны и близок к 88-метровому паруснику *Maltese Falcon* (см. сравнительный график). При этом все гостевые помещения расположены на главной палубе, а значит, гостям предстоит пользоваться трапами лишь для того, чтобы подняться с тендера на борт да залезть на крышу позагорать.

«В последние годы мы наблюдаем тренд, когда дизайнеры пытаются стереть границу между яхтой и окружающей природой, чтобы пассажиры ощущали себя ее частью, — рассказывает Роб Дойл. — В случае *Domus* мы взглянули на это с точки зрения архитектуры и постарались максимально полно использовать пространство так, чтобы живущая в доме на воде семья чувствовала себя в первую очередь защищенной. Из всех помещений открывается вид на окрестности, поэтому связь с окружающей действительностью не нарушается, но при этом все каюты не оторваны от открытых и закрытых социальных зон».

Чтобы лучше понять, как устроен *Domus*, взгляните внимательнее на его планировку. Главная палуба центрального корпуса почти целиком отдана под тот самый внутренний двор, поделенный на несколько функциональных участков. Ближе к корме, перед бассейном, располагается столовая

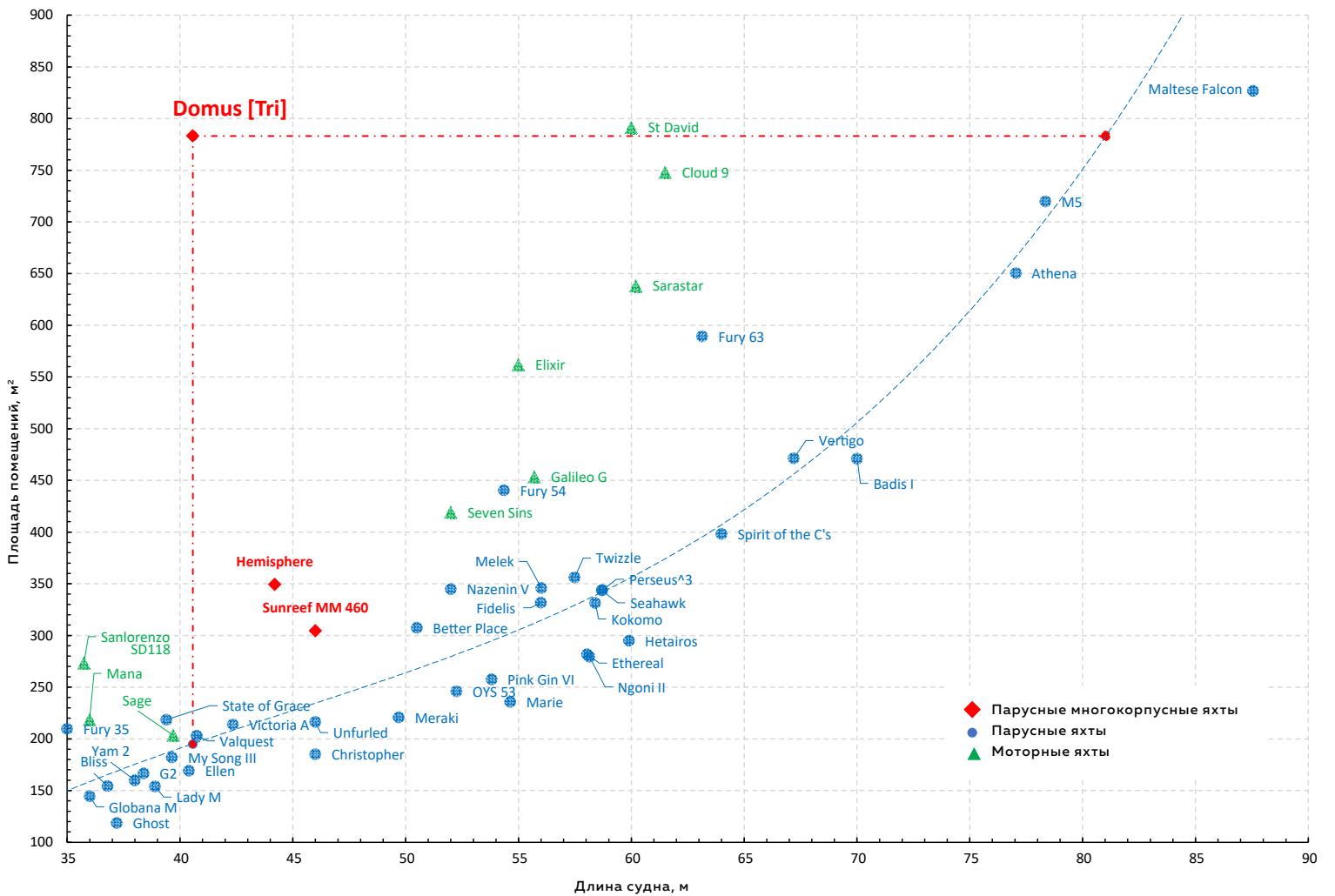
с обеденным столом и барной стойкой; в носовой части — просторная гостиная, также выступающая в роли кинотеатра, а между ними — центральная лестница. От нее в оба наружных корпуса расходится единственный П-образный коридор, объединяющий все помещения на этом уровне, поэтому заблудиться на «Домусе» не получится.

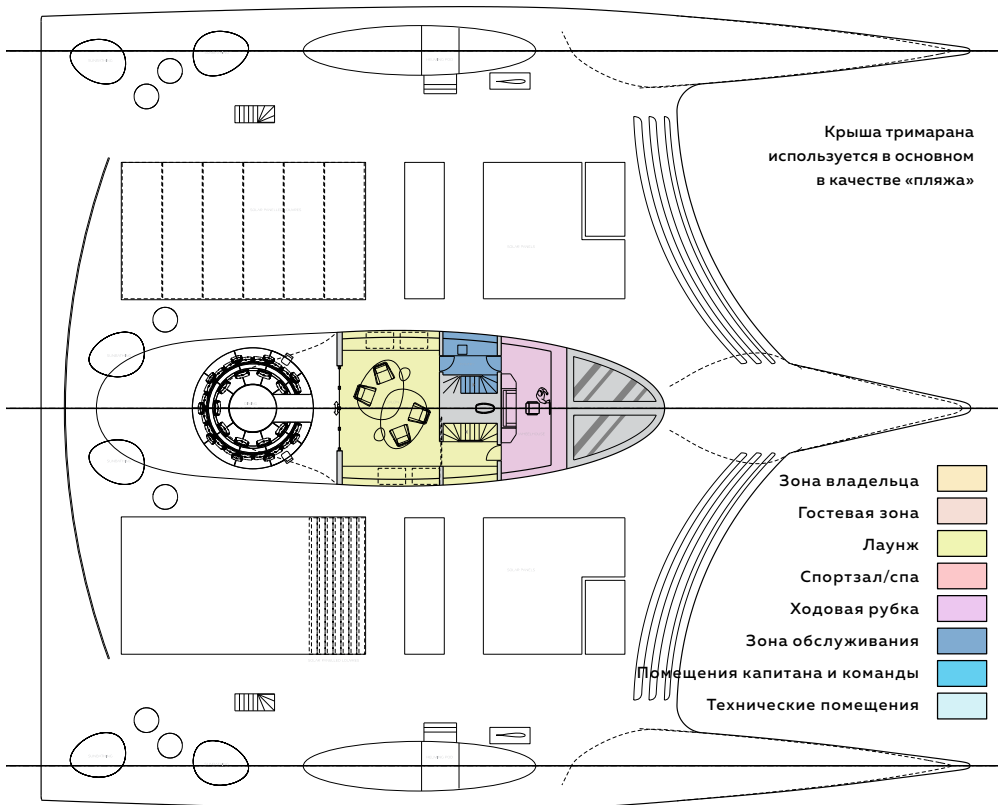
Благодаря огромной дополнительной площади, которую обеспечивают «мосты» между корпусами, на яхте предусмотрены две равноценные роскошные мастер-каюты с примыкающими к ним приватными салонами, снабженными откидными балконами. Кроме того, на «мостах» находятся просторный спортивный зал (по левой стороне) и спа-центр с массажной комнатой, сауной, парилкой и душевой (справа). Из этих помещений через сдвижные двери можно попасть в довольно необычные кормовые зоны отдыха. В походном состоянии они похожи на гипертрофированный, накрытый хардтопом кокпит со свободно стоящей мебелью, который превращается в шикарный «пляжный клуб», едва судно встанет на якорь. Интегрированные в крышу широкие люки по типу жалюзи позволяют наполнить это пространство солнечным светом, а встроенные в палубу трансформируемые трапы с купальными платформами открывают доступ к воде.

В кормовой части боковых корпусов оборудованы четыре двухместные гостевые каюты с остеклением в пол, тогда как в районе миделя находятся дополнительные посты управления, необходимые для удобства при швартовке судна. Они приподняты над палубой и накрыты продолговатыми стеклянными колпаками, отчего напоминают блистеры стрелков на военных самолетах. Пулеметов там, конечно, нет, и когда яхта скользит по воде, в этих гнездышках можно уединиться с книгой или с милым сердцу человеком.



Соотношение площади гостевых помещений и длины судна

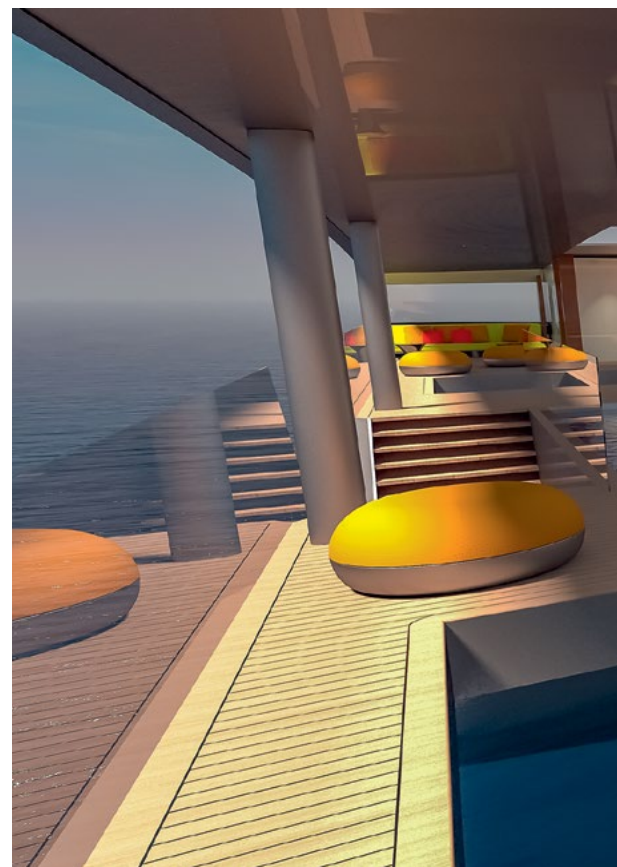
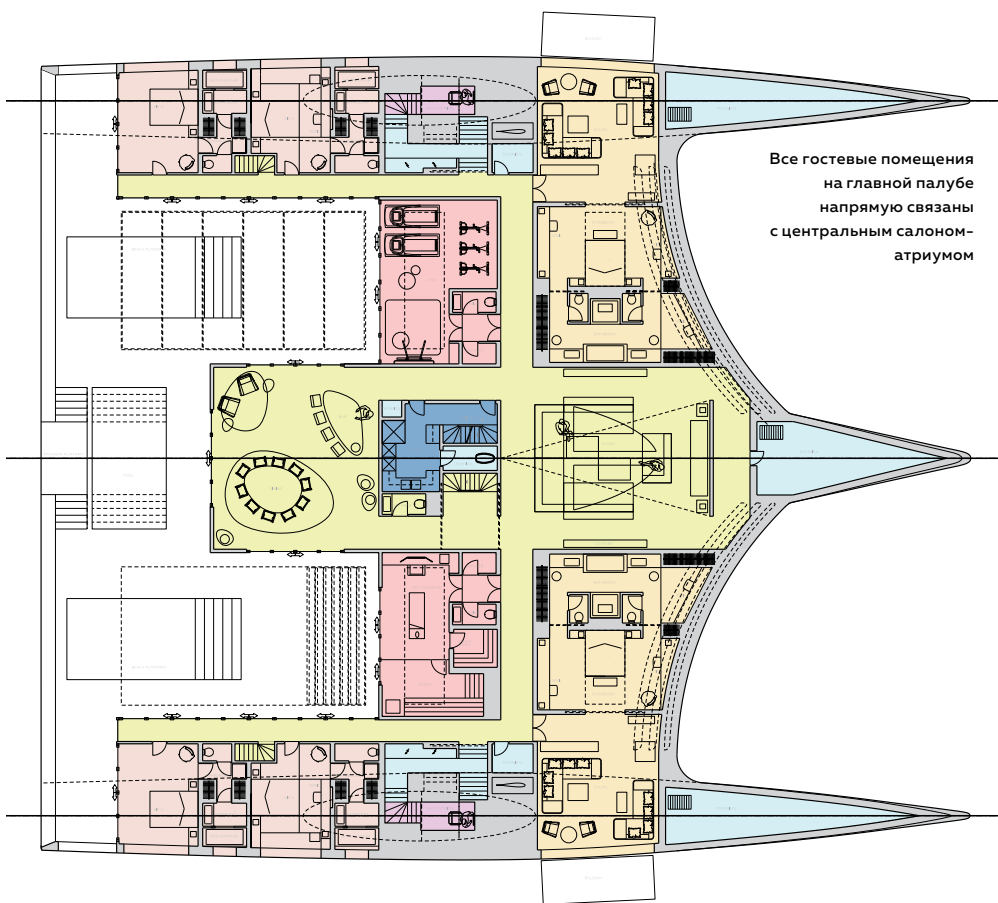


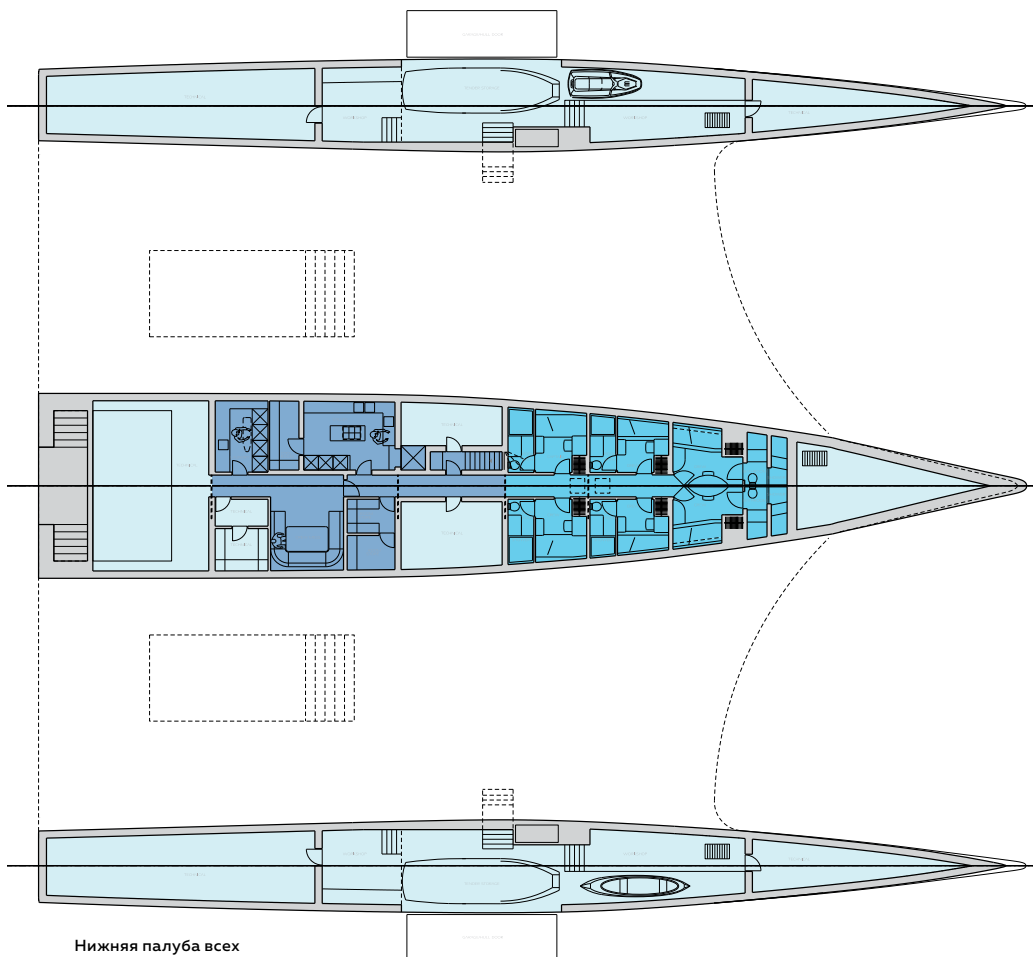


Крыша Domus, которую назвали space deck, тоже многофункциональна. Во-первых, здесь располагаются ходовая рубка, приватный салон и полуоткрытая обеденная зона. Во-вторых, почти всю ее площадь, не занятую люками или солнечными панелями, можно использовать для загорания (предусмотрены переносные лежаки), занятий йогой или пилатесом.

Нижняя палуба центрального корпуса не представляет интереса для пассажиров, поскольку там, кроме технических и служебных помещений, ничего нет. Трюмы боковых корпусов отданы под кладовые и вместительные гаражи с бортовыми люками-воротами, куда помещаются необходимые водные «игрушки». Конечно, в такой гараж не влезет крупный лимотендер, да и вертолетной площадки на борту тоже нет, но ведь никто пока не отменял суда поддержки.

«Домусу» определенно понадобится капитан с парусным опытом и развитым чувством габарита, который не побоится выйти из зоны комфорта и научиться справляться с такой необычной яхтой.





Нижняя палуба всех трех корпусов судна отдана исключительно под технические помещения, кладовые и каюты экипажа

## РАДИКАЛЬНО ИЛИ НЕ ОЧЕНЬ?

Проектируя Domus, дизайнеры старались дистанцироваться от стереотипов и не ограничивать себя избитыми решениями, что десятки лет тиражируются в яхтенной индустрии. Каким бы эксцентричным ни казался этот проект, по сути, в нем нет ничего фантастического. В отношении конструкции «Домус» представляет собой сравнительно легкую в производстве однокорпусную яхту с аутригерами, несущую двухслойный грот, который походит на жесткое крыло и позволяет передавать больше нагрузки на рангоут. По словам Роба Дойла, 40 метров — это минимальная длина, при которой на подобном судне можно реализовать все преимущества «одноэтажной жизни», сохраняя высокие динамические и эстетические свойства тримарана. Плавающие «Домусы» большей длины предоставят владельцам еще больше возможностей для реализации своих задумок, и обе студии сейчас разрабатывают такой проект для одной из европейских верфей. Даже если идеи Роба Дойла и Питера ван Гиста сегодня слегка опережают время, хочется думать, что продлится это совсем недолго. **MBY**



Между корпусами расположены зоны отдыха с трансформируемыми крышей и палубой


# FEADSHIP: РАЗМЫШЛЕНИЯ О КАЧЕСТВЕ



Результаты недавно завершившегося конкурса World Superyacht Awards 2022 стали для Feadship триумфальными. Лучшими в своих категориях оказались сразу три их суперяхты: *Vanish*, *Somnium* и *Viva*, – причем последняя удостоилась еще и наиболее престижного звания «Лодка года». К такому обилию наград верфи не привыкать, и конкуренты наверняка не раз задавались вопросом: как Feadship снова и снова удается подниматься на пьедестал?

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**  
Фото: **Feadship**





Чтобы уметь  
оценивать  
качество,  
нужно  
понимать,  
в чем  
заключается  
его суть

Секрет «философского камня» Feadship, превращающего раскroенный металл в уникальные суда, заключается в умении распознавать то, что в компании называют скрытым золотом. Оно не имеет ничего общего с «маслом земли» и заключено не в технологиях или ноу-хау, а в людях, которые придумывают яхты и качественно воплощают проекты в жизнь.

Но что есть качество? С термином этим в быту чаще обходятся небрежно, не задумываясь о его сути. Понятие качества в высшей степени субъективно, и судим мы о нем на уровне собственных ощущений, непрерывно оценивая все, что нас окружает.

И все-таки, в чем заключается качество? В надежности? Или, может, в дизайне? В том, как изготовлена вещь, или в том, как она выполняет свою функцию? Однозначного ответа на этот вопрос нет и, наверное, не предвидится, но любой радеющий за свое дело мастер всегда будет стараться довести до максимума каждое из перечисленных свойств своего творения.

Сложно спорить с утверждением, что качество познается в сравнении, а посему, как бы ни хотелось верфям избежать сравнения их яхт с яхтами конкурентов, от этого не уйти. Раз так, соперничеству за качество между ними суждено продолжаться вечно, и каждая верфь составляет свою формулу успеха. Опыт поколений показывает, что легче всего добиться желаемого не с помощью принуждения и жесткого технического контроля, но выстроив такую компанию, где каждый сотрудник сам стремится выложиться по полной. Те, кому доводилось возглавлять бизнес, знают, как нелегко добиться этого даже в маленькой организации, а уж что говорить про завод! Впрочем, кто может лучше рассказать о том, как понимают качество в Feadship, чем ее сотрудники и близкие к компании люди?



**КЛОД РУССИНГЕР,  
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ,  
КОНСУЛЬТАНТ  
ПО БРЕНДИРОВАНИЮ,  
АВТОР КНИГИ  
PERFECTION MATTERS**

Подлинное увлечение чем-либо всегда приводит к появлению мечты, за которой приходит вдохновение для ее исполнения. Мой общий интерес

к сущности качества эволюционировал по мере развития моей карьеры, когда я работал с различными компаниями из индустрии роскоши по всему миру. Однажды мне довелось познакомиться с Элиной Гаранча, оперной певицей с самым совершенным в мире меццо-сопрано. Ее голос вдохновляет любого, независимо от того, разбирается он в музыке или нет. Ощущать его совершенство — значит, чувствовать предельное качество.

Работая над своей книгой, я понял для себя две важные вещи. Во-первых, стержнем компаний, которые преуспели в создании совершенного продукта, является определенная философия. В ее основе лежит сверхидея, некая обобщенная концепция, нечто эфемерное и не конкретное, но проявляющееся в умении видеть перспективу. Во-вторых, именно эта концепция определяет долголетие, которое почти всегда сопутствует семейным компаниям.

Говоря о непосредственном определении качества, я бы сказал, что это совокупность дизайна, функциональности, фактуры и долговечности. В областях, где качество является определяющим, для его оценки используют три параметра восприятия: то, что видит глаз, то, что чувствуют пальцы, и общее «ощущение вещи».

Если отвлечься от качества изделий и обратиться к качеству организаций, то на ум приходит Оксфордский университет с его восьмивековой историей, за которую он не раз переживал трудные времена. Почему он выжил? Потому что руководствовался общей высшей идеей. Возглавлявшие его люди порой оказывались ужасными, — за 800 лет такое вполне может случиться! — но в Оксфорде при этом всегда было достаточно тех, кто разделял культуру университета, и они смогли его увековечить. В каком-то смысле это тоже продукт, хотя оксфордцам вряд ли понравится такое определение.

Другой интересный пример — семейная компания Toyota, начинавшая с производства ткацких станков. В начале XIX века японское правительство, искавшее тех, кто мог бы делать автомобили, обратилось в Toyota и предложило им заняться этой темой. Они согласились и в итоге стали крупнейшим мировым производителем. Но самое важное в этом примере то, что Toyota не связана с сегментом роскошных авто. Ее машины доступны всем, а по качеству и надежности превосходят автомобили Rolls-Royce, Bentley и прочих премиальных брендов при всем уважении к ним.

Как в Toyota этого добились? Просто они не допускают, чтобы в организации на любом уровне снижалась увлеченность работой... Однажды мне там объяснили вот что. Если вы уважаете своих сотрудников, то они сами позаботятся о преуспевании вашего бренда. Уважение — ключевой момент для достижения качества. Уважение к клиентам, поставщикам, сотрудникам, подрядчикам... А в случае Feadship, конечно, еще и уважение к морю.

Чтобы сохранять лидерство, необходимо идти впереди прочих, но если лидер теряет связь с основами, то его бренд и продукция обречены на провал. Отсюда не должно быть инноваций ради инноваций, а только ради улучшения функций, внешнего вида, долговечности или чего-то еще.



Somnium (55,2 м) признана победителем в номинации «Лучшая моторная яхта с водоизмещающим корпусом вместимостью от 499 до 999 рег. т»





## ТЕД МАККАМБЕР, УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР FEADSHIP AMERICA

Я прежде всего капитан, и качество для меня — это полная уверенность в судне. Уверенность в том, что оно грамотно спроектировано, построено на совесть, может перейти океан и сразу после этого принять на борт гостей. Иными словами, качество — это надежность.

Когда я приезжал на Feadship для надзора за строительством яхт, меня всегда поражала увлеченность работников, которых я встречал в эллингах. Однажды я попал на верфь поздно вечером и в цеху, где сваривают корпуса, увидел одинокого сварщика. Он чрезвычайно старательно приваривал элемент обшивки на днище, хотя вокруг не было ни души. Директор завода, пришедший вместе со мной, сказал мне тогда, что именно благодаря таким людям Feadship стала такой, какая она есть.

Мне доводилось много взаимодействовать с владельцами суперяхт, и качество для них, как правило, означает хорошую отделку, которую они оценивают не только глазами, но и по ощущениям. Когда ступаешь на трап, проходишь по палубе, открываешь двери, шкафы, и при этом ничего не вибрирует, не скрипит, не дребезжит, понимаешь, что яхта сделана качественно. Иногда случаются и курьезы. Как-то клиент пожаловался на то, что в его каюте мертвенная тишина, и нам пришлось поставить туда вентилятор, чтобы в спальне был хоть какой-то звук!

## МАРША ВАН БУЙТЕНЕН, ДИРЕКТОР ПО ПРОДАЖАМ FEADSHIP

Наши клиенты действительно мечтают о том, чтобы построить яхту, а наша задача — понять их мечты и превзойти ожидания. Ведь они покупают самые дорогие и самые сложные вещи в своей жизни, и это должен быть удивительный процесс!


Кроме того, мечты заказчиков помогают нам расширять пределы наших собственных возможностей. Например, в декабре мы передали заказчику яхту (*Shinkai*, 55 м. — *Прим. ред.*) с крупной мини-субмариной, и владелец непременно хотел находиться внутри подводной лодки в момент ее спуска и подъема, для чего нам пришлось спроектировать особый кран и расположить его рядом.

Другой пример. Несколько лет назад клиент приехал на спуск яхты и в своей речи сказал, что мы объединили его мечту и реальность в единое целое. Пожалуй, эта фраза наиболее точно описывает нашу работу.

Порой клиенты очень глубоко вовлечены в процесс проектирования и строительства яхт, но я не считаю, что это несет риски для нашего производственного планирования. Просто в этом случае требуется особое управление соответствующими процессами и ожиданиями, чтобы заказчик точно знал, какими будут последствия его решений. Для этого у нас есть интерактивная среда параллельного проектирования, которую мы разработали вместе с Европейским космическим агентством.



Vanish (71,5 м) победила в номинации «Лучшая моторная яхта с водоизмещающим корпусом вместимостью от 1500 до 1999 рег. т»



Главная задача дизайнеров  
и верфи — не просто  
спроектировать и построить  
яхту, но объединить мечту  
с реальностью



Фредерик (Фриц) де Вогт сыграл ключевую роль в восхождении Feadship. В период с 1960 по 1995 г. по его проектам было построено множество яхт



## ДЖИЛЛИАН КАРТЕР, ВЕДУЩИЙ МЕНЕДЖЕР ПРОЕКТОВ БЮРО DE VOOGT NAVAL ARCHITECTS

Достичь максимального качества в индустрии суперяхт можно, лишь полностью понимая потребности

клиента и максимально полно реализуя их в рамках существующих регуляторных рамок, инженерных решений и производственных технологий. При этом очень важно работать с компетентными и увлеченными своим делом людьми, которые не просто знают, что делают, но и стремятся раздвинуть границы возможного.

Кроме того, нужно понимать, что качество — не есть разовое достижение в конце работы над проектом, а непрерывное совместное действие. Каждая яхта представляет собой пазл из огромного количества одинаково важных частей. Нам приходится интегрировать в «скелет» судна десятки различных систем, которые я называю венами и артериями, а также интерьеры и специальные решения для клиентов, и сделать это качественно можно только в том случае, когда команда конструкторов преследует единую цель — воплотить видение заказчика. Впрочем, это справедливо не только для этапа проектирования, но также для стадий производства и ввода яхты в эксплуатацию.

## ТОННО ВЕЙДА, РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА ДИЗАЙНА STUDIO DE VOOGT

Поскольку все яхты Feadship строятся на заказ по индивидуальным проектам, нам почти всегда предоставляют полный карт-бланш на создание их дизайна. Мы начинаем с чистого листа, на который переносим мечту заказчика, и это крайне увлекательный процесс. Сохранять высокий уровень качества от проекта к проекту непросто, и здесь на помощь приходит системность. Свыше 70% инженеров и конструкторов нашего бюро работают в компании более 10 лет. Их опыт делает свое дело, поэтому никто специально не думает о качестве день напролет: работа делается на совесть сама собой.

Говорят, что строительство яхт — это поиск компромиссов, однако я считаю, что это скорее решение нестандартных задач. С одной стороны, мы окружены требованиями заказчиков, с другой — пожеланиями конструкторов, и нам, дизайнерам, нужно найти баланс между теми и другими. Поэтому каждая возникающая трудность — это для нас новая возможность, и мы никогда с ходу не говорим «нет», чтобы тем самым не закрыть двери для будущего поиска.

Дизайн вне времени действительно существует, и такие яхты есть. Для меня это лодки, построенные по проектам Фрица де Вогта, и наша студия унаследовала от него то, что мы зовем «честным дизайном».

Дизайн вне времени действительно существует, и такие яхты есть. Для меня это лодки, построенные по проектам Фрица де Вогта, и наша студия унаследовала от него то, что мы зовем «честным дизайном». **МВУ**



# ВОДОРОДНОЕ ТОПЛИВО: ЧЕГО ОЖИДАТЬ?

Текст: Антон Черкасов-Нисман

Фото: DNV

**В начале июня на заседании Комитета Международной морской организации (ИМО) по защите морской среды (MEPC 78) чиновники отклонили предложенную в 2019 году инициативу по созданию научно-исследовательского фонда International Maritime Research and Development Board, который мог бы ускорить процесс перехода судов на альтернативные виды топлива. В Международной палате по судоходству (ICS), представляющей 80% мирового торгового флота, назвали это решение упущенным шансом обеспечить резкий толчок к декарбонизации отрасли.**

«Несмотря на поддержку многих государств-членов ИМО, мы разочарованы столь недальновидным политическим шагом, который, в сущности, убил хорошую инициативу, — заявил Ги Платтен, генеральный секретарь ICS. — Этот сигнал означает, что связанные с инвестициями в “зеленые” технологии финансовые риски останутся высокими, ослабляя усилия по скорейшему переходу к безуглеродному топливу».

Буквально неделю спустя, 14 июня, в штаб-квартире DNV в Осло обнародовали первый отчет по исследованиям DNV Energy Transition Team, основным результатом которых стал прогноз по внедрению водорода как источника энергии в мировую экономику. Озвученные в отчете выводы указывают на то, что темпы принятия этого вида топлива зачастую переоценивают.

«Водород есть везде, в то же время его нет нигде, — говорит Реми Эриксен, президент и генеральный директор группы DNV. — Многие рассуждают о той большой роли, которую он может сыграть при переходе к надежному энергоснабжению в будущем, но объем производимого сегодня экологически чистого водорода крайне мал. Чтобы достичь установленных ЕС целей по декарбонизации, водород должен покрывать порядка 15% мировых энергетических потребностей. Однако наш прогноз говорит о том, что его доля в глобальном энергобалансе к 2030 году достигнет лишь 0,5% и всего 5% к 2050 году, хотя в некоторых регионах эти значения могут оказаться в два раза выше».

Интеграция водородного топлива в экономику пока протекает очень медленно и с запозданием, поэтому, если стоит задача выполнить требования Парижских соглашений, нужен существенный рывок. Помимо водорода и биотоплива, пока не существует других энергоносителей, способных декарбонизировать отрасли, которые невозможно электрифицировать напрямую, например тяжелую промышленность и большегрузный транспорт.

Сегодня в мире производят порядка 90 млн т водорода, и этот объем предстоит удвоить. При этом нынешнее производство почти полностью «серое», где в качестве сырья используется ископаемое топливо, а выделяемый в процессе углекислый газ попадает в атмосферу. Поэтому стоит задача не только организовать новое, экологически чистое производство «зеленого» и «голубого» водорода, но также декарбонизировать существующее, и стоит это будет немало.

По оценкам DNV, мировые затраты на производство водорода до 2050 года составят \$ 6,8 трлн — это примерно в пять раз больше того, чем сейчас располагает Норвежский нефтяной фонд. Плюс еще около \$ 180 млрд придется потратить на водородные трубопроводы и \$ 530 млрд на строительство и эксплуатацию аммиачных терминалов. Сегодня в мире построено порядка 5000 км водородных трубопроводов (половина из них в США), тогда как трубопроводов для природного газа — около 3000 000 км. Чтобы сократить расходы, последние надо частично переоборудовать под перекачку водорода, поскольку на это потребуется лишь 10–35% от объема затрат на строительство водородных трубопроводов с нуля. При этом дальность транспортировки водорода по трубам редко когда будет превышать 2000 км, то есть его станут использовать преимущественно рядом с местом производства, а если и перемещать, то внутри и между странами, но не между континентами. На дальние же расстояния будут возить более удобный и безопасный в транспортировке энергоноситель — аммиак, из которого впоследствии можно получить водород.

Что касается стоимости производства, то, по мнению экспертов DNV, надежда к середине века увидеть цену \$ 1/кг утопична: этого не произойдет. За следующие 30 лет стоимость выработки «зеленого» водорода, получаемого методом электролиза воды, снизится в среднем до \$ 1,5/кг и сравняется в некоторых странах со стоимо-



## Ульрик Олбьорн,

Equinor

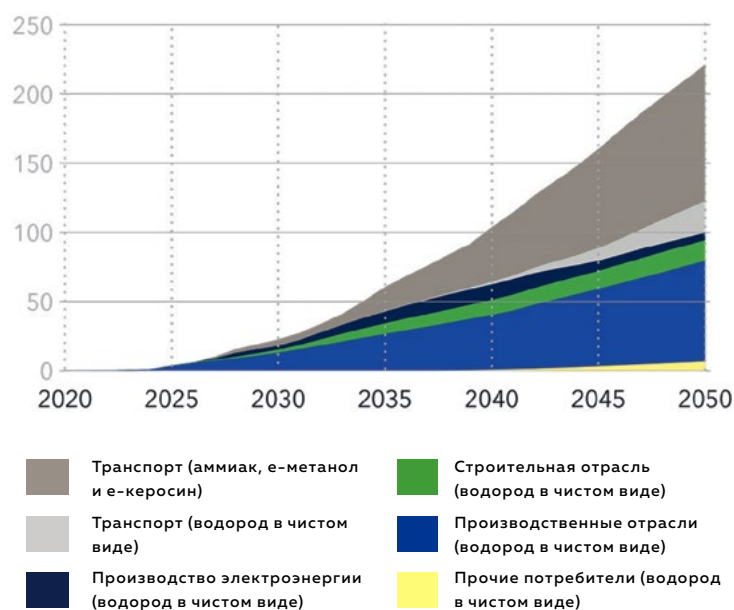
Нам понадобятся водород обоих цветов и правительственная поддержка перехода на водородное топливо. Пора уже перестать говорить о том, что этот переход будет дешевым. За прошедший год значительно возросло понимание того, что водород – это не палочка-выручалочка, и у него, как у любой новой технологии, есть отрицательные стороны. Это прежде всего риски при хранении и транспортировке. Мы знаем, как это правильно делать, просто нужно уделять этим вопросам достаточное внимание.

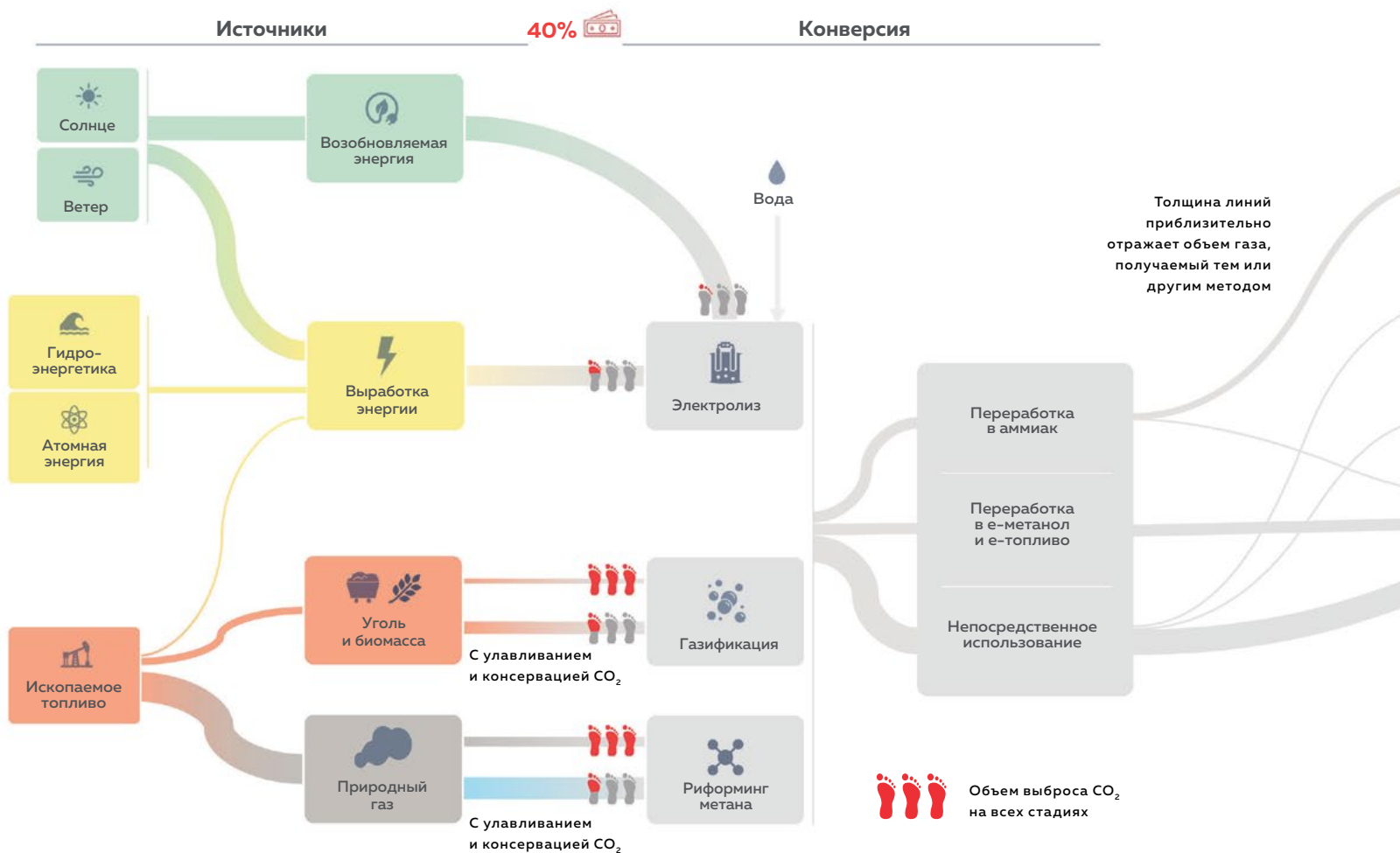
## Ульрик Рют,

Siemens Gamesa

Конечно, нам нужна соответствующая политика и законы, но меня больше беспокоят люди. Для перехода на водород понадобится множество экспертов, и я стараюсь донести это до молодежи, чтобы она поступала в технические институты, изучала инженерное дело и проникалась им.

Динамика роста мировых потребностей водорода и его производных как топлива, млн т/г





## Грегор Петт,

### Uniper

Безопасность газопроводов была одной из главных тем нефтегазовой индустрии в 1990-х годах, и с тех пор у нас появились отработанные и проверенные технологии, которым общество доверяет. Теперь нам предстоит пройти тот же путь с водородом и его производными.

## Йорг Орнес,

### DNV

Только около 6% водорода, используемого в качестве носителя энергии, будет транспортироваться на дальние расстояния между континентами, тогда как для аммиака этот показатель составит 60%. При этом нужно понимать, что не весь аммиак пойдет на выработку водорода, поскольку это дополнительные расходы, и цена на него может оказаться выше той, которую предложат местные производители.

стью получения «голубого» водорода (риформинг природного газа с «консервацией» побочного CO<sub>2</sub>). Например, в США с их доступом к дешевому газу «голубой» водород уже сейчас обходится примерно в \$ 2/кг. Соотношение «зеленого» и «голубого» водорода в энергобалансе также будет зависеть от доступа к природному газу. На глобальном уровне оно прогнозируется как 72:28, но в богатых газом странах доля «голубого» водорода может оказаться выше.

Что еще сообщает прогноз DNV? В нем отмечают, что к 2050 году 60% водородного топлива будет использоваться в виде газа, тогда как оставшиеся 40% пойдут на синтез его производных: аммиака, e-метанола и e-керосина, — которые сыграют ключевую роль в декарбонизации транспорта. Первыми на прямое использование водорода уже в конце этого десятилетия перейдут отрасли обрабатывающей промышленности, где он заменит уголь и природный газ в высокотемпературных процессах. На большегрузном транспорте (авиация, суда и частично грузовики) существенный рост потребления производных водорода начнется лишь во второй половине 2030-х годов. При этом в DNV подчеркивают, что не предвидят использование водорода на пассажирском транспорте. Также его вряд ли будут массово применять для производства электроэнергии и обогрева помещений.

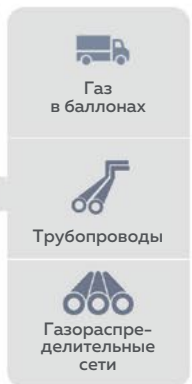
**Транспортировка 20%**

**Использование 40%**

**Межрегиональная**



**Региональная**

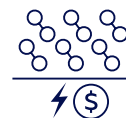


**Прогнозируемая схема производства водорода в 2050 г.**

Среди факторов, влияющих на массовое внедрение водородного топлива, отмечают сопряженные с его использованием финансовые риски и вопрос общественного восприятия. В DNV понимают, что нельзя допустить, чтобы безопасность стала «ахиллесовой пятой» водорода, и ведут исследования на эту тему. В компании уверены, что водородная инфраструктура может быть не менее безопасной, чем существующая газовая, однако все защитные меры должны быть заложены в нее на стадии проектирования и неукоснительно выполняться на протяжении срока эксплуатации.

Ожидается, что к 2050 году в европейском энергобалансе будет вдвое больше водорода, чем в других регионах мира. Но этого все равно недостаточно, чтобы выйти на желаемые показатели, и для ускорения перехода нужна более жесткая политика со стороны властей и регулирующих органов. Пойдет ли на это Евросоюз в ближайшие годы, вопрос пока открытый. Однако уже сейчас очевидно, что в свете недавнего решения ИМО вопрос финансирования отказа от ископаемого топлива в морской индустрии встанет еще острее, и судовладельцы по-прежнему останутся в состоянии неопределенности относительно того, какое альтернативное топливо предпочесть для своего будущего флота. **МВУ**

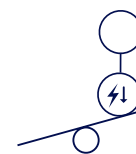
Водород на Земле встречается повсеместно, но производить его без побочных выбросов углерода в атмосферу сравнительно затратно



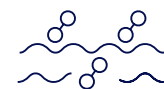
Водород – горючий газ, однако ведет себя иначе, чем природный газ, поэтому для него требуется собственная инфраструктура



Водород – очень легкий газ, но в пересчете на занимаемый объем у него довольно низкая энергетическая плотность, поэтому его не всегда выгодно использовать в качестве топлива



Жидкий водород и его производные лишены части перечисленных ограничений, но процесс конверсии не эффективен в плане энергозатрат



У водородного топлива большой потенциал и вместе с тем ряд значительных сложностей для его использования (выработка, хранение, транспортировка)



**Бьярне Фолдагер,**

**MAN Energy Solutions**

Судоходство очень трудно электрифицировать, но мы разрабатываем альтернативные способы декарбонизации этой отрасли. Более 10 лет назад мы создали первый наш двигатель на альтернативном топливе, а шесть лет назад – двигатель на метаноле. Теперь это уже отработанные и масштабируемые технологии, и сейчас мы заканчиваем работу над аммиачным двигателем, первые поставки которого начнутся в 2024 году. На все судоходство приходится лишь 3% от общих выбросов углекислого газа, и это очень подходящая отрасль для того, чтобы начать внедрение водородного топлива.

# ЯХТЫ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ ИМПЕРИИ

Почти 10 лет назад МВУ опубликовал статью «Яхтинг за Великой стеной», в которой, помимо других тем, затрагивалась тема яхтенной индустрии континентального Китая. Совпадают ли прогнозы того периода с нынешним положением дел?

Текст: **Михаил Романов**

Фото: **Алина Гараженко**, [envato.com](http://envato.com), [clyachts.com](http://clyachts.com), [pridemegayachts.com](http://pridemegayachts.com), [kingship.com](http://kingship.com)

Прошли времена, когда словосочетание «Сделано в Китае» вызывало скепсис, а то и пренебрежение. Даже уточнение, что товар фабричный, не кустарный, не сильно добавляло ему привлекательности. Нынче не то, что давеча. Глобализация экономики способствовала тому, что мировые бренды Европы и США, яхтенные в том числе, стали размещать свои производства в Китае. Одновременно начали строить «трендовые» яхты и независимые китайские верфи. У них либо собственно менеджмент европейский/американский, либо обученный в Европе и Америке персонал; по технологиям они не уступают многим производствам, и по всему миру покупатели яхт от этих верфей вполне довольны своими приобретениями.

В этом обзоре мы познакомим вас с некоторыми аспектами яхтенной индустрии Китая наших дней, а также с несколькими верфями, которые строят яхты под собственным брендом и чья продукция, на наш взгляд, заслуживает внимания.



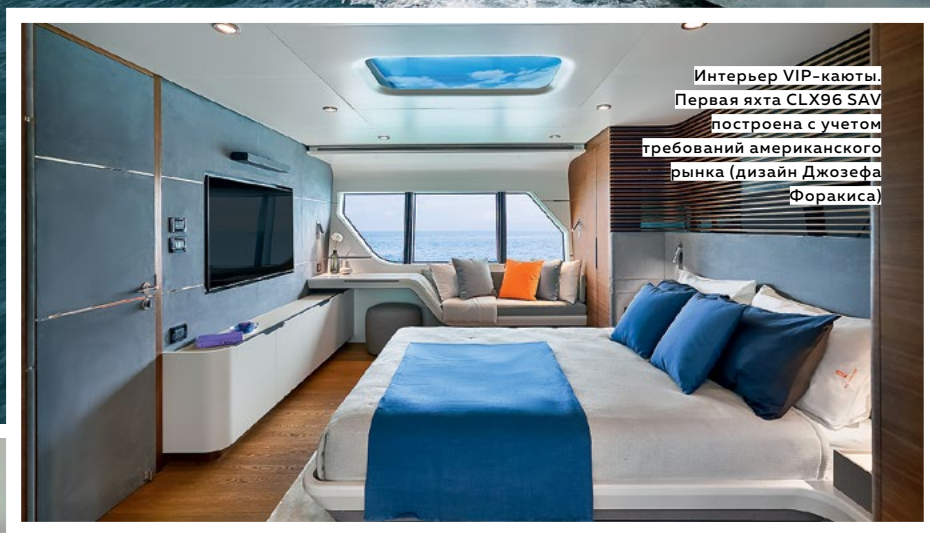


Внешне  
и по насыщению  
крупные яхты  
китайских верфей,  
которые можно  
видеть в Европе или  
США, уже трудно  
идентифицировать  
по стране  
происхождения





Моторная яхта CLX96  
SAV (Sea Activity Vessel)  
верфи Cheoy Lee.  
Длина 29,50 м  
Ширина 7,32 м  
Водоизмещение 87 т  
Мощность 2 × 1800 л.с.  
Скорость 25–27 узлов



Интерьер VIP-каюты.  
Первая яхта CLX96 SAV  
построена с учетом  
требований американского  
рынка (дизайн Джозефа  
Форакиса)



Интерьер салона CLX96  
SAV с бортовыми дверями  
на палубу и без поста  
управления в носовой части  
(актуальные тренды)

## ЭКСПРЕСС-ПОРТРЕТ ОТРАСЛИ

Писать на тему яхтенной индустрии любой страны непросто, а азиатской, в частности Китая, непросто вдвойне. Причин тому много, но прежде всего следует назвать определенную обособленность рынка (да и страны в целом), вызванную тысячелетними традициями, особенностями культуры и уклада жизни. Тем не менее очень любопытно хотя бы слегка приоткрыть завесу таинственности, чтобы понять, как и какие лодки для отдыха строят у «соседей» в настоящее время.

Если рассматривать традиционные китайские джонки как суда для отдыха, то яхтинг и яхтостроение в Китае существуют много веков. Но мы говорим о современных моторных яхтах и круизерах, а такие в Поднебесной стали выпускать каких-то лет двадцать назад. Поначалу на этих прогулочных лодках нередко встречались грубо обработанный тик и ржавеющая «нержавейка»; покупателей из Европы или США настораживала внешняя эстетика, отпугивали оборудование неизвестного происхождения, инструкции, написанные иероглифами, неясные перспективы постпродажного сервиса... Безусловно привлекательной была цена, но и она вызывала вопросы: неужели в Китае все работают за чашку риса в день? Или дешево, потому что лодка «одноразовая»? Несмотря ни на что прогулочные лодки из КНР, особенно крупные, пользовались определенным спросом: такое выгодное соотношение длины и стоимости не предлагал больше никто.

Сегодня в отношении качества продукции ситуация сильно изменилась. Если в Азии, по сравнительно свежим данным, насчитывается более 200 яхтенных верфей в дюжине стран, то в Китае их примерно сотня плюс около 300 компаний, так или иначе связанных со строительством лодок. В основном верфи строят бюджетные модели длиной до 10 м — прогулочные, рыболовные, рабочие и др. Понятно, что не все предприятия с их разнообразными моделями — от совсем небольших до суперяхт — дают одинаковое качество, но китайцы быстро учатся, и, как уже было сказано, на многих производствах менеджмент вполне квалифицированный, оборудование современное, технологии освоены новейшие (особенно в части работы со стеклопластиком).

На качество во многом влияет грамотное управление проектом. Многие отмечают, что крупные китайские верфи стали весьма гибкими, способными адаптироваться к индивидуальным требованиям заказчика, доверительные отношения с которым являются дополнительным определяющим успех фактором. Вот хорошо известный мне пример: верфь Jet-Tern Marine, строящая популярные яхты траулерного типа, непрерывно снабжает клиентов актуальными снимками этапов строительства заказа в полном соответствии с графиком.

### CL Yachts (Cheoy Lee)

Компания, основанная в 1870 году, строит суда из стали, алюминиевого сплава и стеклопластика (пионер рынка в производстве композитных яхт длиной более 30 м). Солидная техническая база позволяет верфи реализовывать самые масштабные проекты. Программа состоит из трех линеек: A Series (76 футов), B Series (65–88 футов) и X Series (96 футов). Премьера последней (новейшей) прошла во второй половине мая в Гонконге.

[www.clyachts.com](http://www.clyachts.com)

### Pride Mega Yachts

Еще один крупный игрок (входит в группу CIMC, China International Marine Containers). В портфолио верфи — проекты суперяхт категории custom из стали и легкого сплава длиной от 76 до 115 м. Там была построена одна из самых больших яхт страны — моторная *Illusion Plus* (длина 88,5 м).

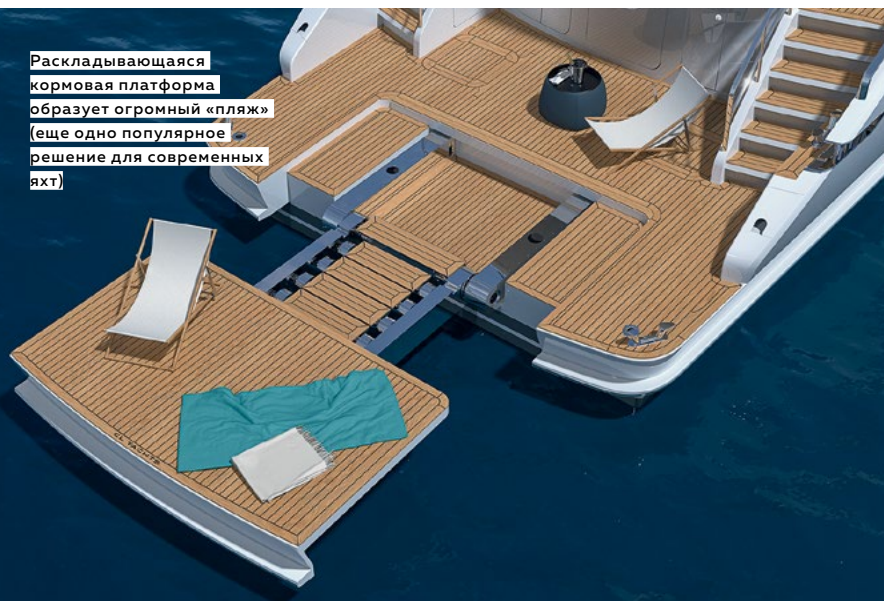
[www.pridemegayachts.com](http://www.pridemegayachts.com)

### Aquila Yachts

Основана в 2012 году благодаря партнерству с Sino Eagle Group (производственная компания) и MarineMax (один из крупнейших дилеров моторных лодок). Aquila Yachts выпускает довольно популярные на Востоке композитные моторные катамараны различного типа: спортивные, рыболовные и прогулочные с флайбриджем, длиной от 28 до 70 футов, спроектированные как под подвесные моторы, так и под стационарные двигатели. Первая модель — 38-футовый катамаран для чартерных компаний с концепцией от J & J Design (Словения). Дилерская сеть компании охватывает 22 страны.

[www.aquilaboats.com](http://www.aquilaboats.com)

Раскладывающаяся кормовая платформа образует огромный «пляж» (еще одно популярное решение для современных яхт)





Моторная яхта Illusion Plus  
верфи Pride Mega Yachts.  
Длина 88,50 м  
Ширина 15,60 м  
Вместимость 3642 рег. т  
Мощность 2 × 3060 л.с.  
Скорость 17 узлов



Впечатляюще большая  
суперяхта с обилием  
комфортного пространства  
внутри и на открытых  
участках палуб. Внешний  
дизайн – Rainsford  
Saunders Design,  
интерьер – Sinot Exclusive  
Yacht Design

## «ДОМАШНИЙ» РЫНОК

Китайский внутренний яхтенный рынок с его нечеткой структурой и обилием сдерживающих развитие факторов подобен российскому. По прогнозам китайских аналитиков, озвученным в 2012–2013 годах, ожидалось, что к 2020 году количество яхт в стране достигнет 100 000 (против 3000 лодок на тот момент), а к 2025 году еще вырастет до 163 000. Это весьма солидный флот, хотя при населении 1,46 млрд человек (к концу 2022 года) удельный показатель не слишком велик: одна лодка примерно на 9000 человек.

Прогноз напоминал «большой скачок» — политическую и экономическую кампанию в Китае (1958–1960), нацеленную на укрепление индустриальной базы и резкий подъем экономики страны (в данном случае — одной отдельно взятой отрасли). Несмотря на обращения в компетентные организации, получить подтверждение цифр не удалось, статистика в открытых источниках не публикуется, а косвенные данные выглядят весьма противоречивыми. В то же время немало экспертов называли и называют озвученные цифры «иррациональной гиперболой». Хотя, если под яхтой понимать ЛЮБОЕ судно для отдыха, в том числе динги или надувную лодку, да еще учесть незарегистрированные корпуса...

По данным CCYIA (China Cruise and Yacht Industry Association), в последние годы количество лодок, в том числе рыбацких, длиной от 8 до 15 м в стране значительно увеличилось, и этот сегмент стал доминировать на рынке. Спрос на прогулочные суда подстегнула и пандемия. Из-за карантинных мер и закрытия границ люди во всем мире быстро осознали, что лодка — отличная возможность безопасно провести время с семьей вдали от толпы, и Китай не стал здесь исключением.

Рынок развивается не быстро, и причин, сдерживающих спрос населения на суда для отдыха, много. Среди них и слабое развитие инфраструктуры, в первую очередь сервисной базы, и нехватка марин (некоторые владельцы сравнительно крупных лодок держат их в Гонконге, Сингапуре, на Пхукете или даже в Средиземном море). Прибрежные воды Китая представляют собой сложную акваторию — и в отношении экологической обстановки, и по причине конфликтных ситуаций с соседними государствами. А в дальние круизы китайские яхтсмены не ходят: иная культура, однако. Отражается на уровне продаж яхт и высокий налог на импорт (почти 44%); даже принадлежащие китайским холдингам Sunseeker и Ferretti испытывают трудности с продажами.

Безусловно, развитие яхтенного рынка тормозит и побочный эффект антикоррупционной кампании. Выставление напоказ богатства (яхт) стало считаться едва ли не преступлением, поскольку 200 миллионов гра-



Открытая зона отдыха на верхней палубе (вверху) и интерьер одной из VIP-кают



ждан Китая живут в нищете. Эти обстоятельства затронули многих. Если коснуться сегмента очень состоятельных людей, то китайские «крёзы» и раньше были готовы тратить деньги на произведения искусства, спортивные команды и гольф-поля, но не на яхты. По данным Boat International Media (2017), в списке владельцев 200 самых больших яхт мира всего три китайца, хотя по числу миллиардеров страна уступает только США. Даже владелец компании Dalian Wanda Group (это она приобрела Sunseeker Yachts), чья 28-метровая яхта стояла

в принадлежащем ему же порту Циндао (одна из яхтенных столиц материкового Китая), в 2018 году продал и яхту, и марину.

Тем не менее я встречал публикации о повышении уровня жизни в стране и ожидании увеличения спроса на роскошные потребительские товары. Говорилось даже, что индустрия прогулочных судов в Китае «поднимает паруса». В этом ключе воспринимается и опубликованное в марте 2022 года сообщение о яхтенном буме в провинции Хайнань — перспективном в отношении яхтинга регионе, крупном туристическом кластере с большой протяженностью береговой линии, где зарегистрировано почти 1200 яхт и функционируют 13 яхтенных гаваней (более 2000 причальных мест). В статье говорится о новом законе, направленном на развитие яхтенной отрасли, который вступает в силу в июле этого года. Законопроект предусматривает меры правительства по развитию яхтенной отрасли в регионе. Кроме того, он предполагает более простую схему взаимодействия между представителями отрасли и правительством, меры по упрощению процедуры регистрации судов, снижению ограничений на возраст импортируемых яхт, сокращению требований к экипажам. Видимо, ситуация созрела.

## HeySea Yachts

Сравнительно молодая верфь (основана в 2007 году), входит в число лидеров рынка. В модельном ряду — современные моторные яхты из стеклопластика длиной от 56 до 142 футов (одна парусная, 56 футов), представленные в четырех линейках: Zoom, Asteria, Seaview и Full Custom.

[www.heyseayachts.com](http://www.heyseayachts.com)

## Jet-Tern Marine

Компания, входящая в Jet-Tern Group, возникла в 1998 году и принадлежит семье Чен. На верфях в провинции Гуандун строят водоизмещающие океанские яхты траулерного и экспедиционного типа из стеклопластика длиной от 38 до 128 футов. Построено более 400 яхт, а новейшая модель Selene 88 Fishing (проект Говарда Чена и Guido de Groot Design), спущенная на воду в июне, успешно прошла ходовые испытания.

[www.seleneoceanyachts.com](http://www.seleneoceanyachts.com)

## Kingship Marine

Компания была основана в 2004 году Роджером Ляном, потомственным судостроителем, ранее работавшим с итальянской Baglietto и знаменитыми дизайнерами Джанни Зукконом, Франческо Пашковски и Джоном Банненбергом. К работе над своими проектами верфь привлекает конструкторов и дизайнеров мирового уровня. Сегодня в арсенале Kingship Marine — современные экспедиционные яхты из стали и легкого сплава длиной от 40 до 144 футов; моторная яхта Grand Voyager 144 сейчас находится в стадии строительства. Мощности верфи позволяют строить одновременно до семи корпусов, в том числе катамараны KingCat и парусные яхты.

[www.kingship.com](http://www.kingship.com)



Команда верфи Kingship Marine на фоне яхты, подготовленной к спуску на воду



Моторная яхта Star 138 верфи Kingship Marine. Длина 42,00 м  
Ширина 8,40 м  
Вместимость 427 пер. т  
Мощность 2 × 760 л.с.  
Скорость 14 узлов



Салон. Внешний дизайн, дизайн интерьеров, а также техническую часть проекта разработала студия Vripack (Нидерланды)



В таком частично открытом эллинге на верфи Kingship Marine проводят легкий рефит, дооборудование яхт и подготовку их к спуску на воду

## РЫНОК ВНЕШНИЙ

На внешнем яхтенном рынке Китай проявляет активность уже давно. Примерами тому служат покупка китайским конгломератом Weichai Group 75% группы компаний Ferretti Group (2012), приобретение компанией Dalian Wanda Group 91,8% британской верфи Sunseeker (2013), а холдингом Lai Sun Group — 49,9% акций Camper & Nicholson's International. Активность демонстрируют и сами китайские верфи, предпочитая экспорт яхт (характерно для большей части товарного производства страны).

Одна из причин этого (помимо недостаточной активности рынка внутреннего) — выгода в условиях двойственных требований к безопасности прогулочных судов при строительстве. Если яхта будет использоваться в Китае, требования к конструкции, оборудованию и т. д. намного жестче стандартов, применяемых к яхтам на экспорт. Требования ИМО не распространяются на яхты длиной менее 24 м, однако в Китае их применяют при строительстве прогулочных судов для внутреннего рынка, как для коммерческих. Это, конечно, служит гарантией качества и безопасности яхт, но усложняет работу верфей, выпускающих суда и для внешнего, и для внутреннего рынка, и приводит к удорожанию производства яхт для последнего. Налицо парадокс: на чужих рынках китайские яхты вполне конкурентоспособны, а дома проигрывают импортным моделям.

Но картина не столь однозначна, и дорога на внешний рынок для яхт из Китая, в частности крупных, не усыпана цветами. Согласно Global Order Book на 2021 год, Китай занимал 8-е место среди лидеров в производстве суперяхт (длиной более 24 м), уступив одну позицию по сравнению с предыдущим годом. Совокупная длина построенных в стране крупных прогулочных судов составила 743 м (21 проект), тогда как у лидирующей в этом рейтинге Италии было 407 проектов (общая длина 15000 м). Показательно, что в списке «передовиков яхтенного производства» планеты за 2020 год китайская HeySea Yachts была на 12-й позиции, в 2021 году — на 17-й (единственная из Китая), а в топ-20 на 2022 год верфей из Китая нет вовсе (тайваньские производства Ocean Alexander и Horizon не учитываем).

Эксперты ожидают, что этот год, как и пять грядущих, будут весьма прибыльными для яхтенных верфей. Global Order Book 2022 демонстрирует рекордные 1024 заказа на суперяхты (рост 24,7% по отношению к предыдущему показателю). Но в свежем списке сильнейших игроков китайские верфи отсутствуют... Можно допустить, что одной из основных причин сложившейся ситуации стало осложнение политико-экономических отношений между Китаем и США (наибольший спрос на суперяхты зафиксирован оттуда). По данным, опубликованным CCYIA, более 80% основных комплектующих, включая двигатели, материалы и аксессуары, необходимые для производства яхт, — это импорт, в том числе из США.

При отсутствии альтернативных поставок себестоимость яхт может увеличиться на 15–20%. Большинство китайских компаний, занятых в производстве оборудования и запасных частей для лодок, ориентированы на экспорт в Европу,



Моторная яхта траулерного типа Selene 49 Classic верфи Jet-Tern Marine.  
Длина 15,80 м  
Ширина 4,78 м  
Водоизмещение 30,5 т  
Мощность 330 л.с.  
Скорость 11 узлов



Салон. В соответствии с пожеланиями заказчика стилистика интерьера разработана в неустаревающей классической манере

США и Австралию. При этом, если Китай вводит дополнительные пошлины на двигатели для яхт, а США повышают тарифы на китайские товары, негативное влияние на отрасль неизбежно.

А внешне и по насыщенности крупные яхты китайских верфей, которые можно видеть в Европе, уже трудно идентифицировать по стране происхождения. Например, быстро развивающаяся Jinlong Mega Yacht тесно сотрудничает с известными дизайн-студиями: BRYD (Франция), Mulder Design, Azure Design, Oceanus Design (Нидерланды), H2 Design и Dubois Design (Великобритания). Она имеет современную систему управления качеством с передовыми технологиями, инжинирингом. Построенные там яхты, которые экспортировались в Европу, Южную Азию, на Ближний Восток, сертифицированы ABS, BV, DNV, LR и другими солидными классификационными обществами.

Как известно, в большинстве своем китайцы — люди трудолюбивые и упорные. В стране есть верфи, предлагающие яхты достойного качества по вполне привлекательным ценам, и таких, надо полагать, станет больше. Поэтому в поисках яхты стоит обратить внимание и на Поднебесную: нынче там не то, что прежде, и вполне может найтись яхта, которую стоит заказать и привезти домой (или куда-нибудь еще). **МВУ**

# КРУИЗ ПОД ЗВЕЗДОЙ И ПОЛУМЕСЯЦЕМ

Сезон чартера на Турецкой Ривьере длится с марта по октябрь, и совершенно не стоит недооценивать этот регион, богатый природными и рукотворными красотами, как альтернативное направление для отдыха на яхте. Особенно сейчас, когда для россиян это удобно в том числе и благодаря прямому авиасообщению.

Текст: **Екатерина Хлопкова**

Фото: **Evgeniya Satsenko (@best\_in\_gocsek)**, **Андрей Симаков**, **Екатерина Хлопкова**, **Yalikavak Marina, envato.com**

## ВРЕМЯ И ЖЕЛАНИЕ

Эгейское море и Фетийский залив, куда заходят большинство чартерных яхт, просто нашпигован бирюзовыми лагунами и другими привлекательными местами. Ценители природы будут любоваться укромными бухтами и протяженными золотистыми пляжами, наслаждаться пением птиц, хором цикад и ароматом разморенных на солнце оливковых деревьев. Интересующиеся историей найдут здесь множество античных руин, а полуразрушенные крепостные арки послужат рамками для ярких снимков. Гастрономические гики отметят, что в Турции прекрасно уживаются непринужденность аутентичных закусок и роскошь первоклассных ресторанов. А тех, кто коллекционирует памятные вещицы, будет не оттащить от торговцев восточных базаров и сувенирных лавок.

Есть разные варианты маршрутов, например несколько «ниток» со стартом и финишем в Гёджеке или Бодруме, а также Бодрум — Гёджек либо Мармарис — Кекова. Оптимальный круиз займет неделю. Какой бы маршрут вы ни выбрали, опытные капитаны, проводящие навигацию в этих водах, помогут сориентироваться и грамотно рассчитать время без утомительных переходов, чтобы чередовать прогулки, экскурсии, купание и водные активности.

Формат журнальной публикации едва ли позволит рассказать обо всех местах, где стоит остановиться, поэтому ограничимся наиболее любопытными, дающими возможность составить за несколько дней пуск и общее, но всестороннее впечатление о яхтенном чартере в этой самобытной и гостеприимной стране.







Турецкая Ривьера  
богата природными  
и рукотворными  
чудесами



## ГЁДЖЕК – ТЕПЛАЯ АНГЛИЯ

Именно так название городка звучит по-турецки, а вовсе не Гёчек, как привыкли произносить его наши соотечественники. Находится он на эгейском побережье, между Даламаном и Фетхие, с северной стороны окружен горами и сосновыми лесами, а с южной — заливом, защищенным от ветров, где вода намного теплее, чем, скажем, в Мармарисе. Благодаря этому здесь образовалась уникальная природная среда. Англичане вообще называют Гёджек теплой Англией. Сезон длится с апреля по октябрь, средняя температура зимой  $-14^{\circ}\text{C}$ . Удачное географическое расположение и наличие нескольких оборудованных марин сделали это место популярным у яхтсменов.





Обедая в ресторане The Breeze в D-Marın Göcek, гости платят не только за вкусные блюда, но и за потрясающие виды



В заливе Гёджека можно посмотреть место, связанное с Клеопатрой, — бухту Хаммам, где по преданию для последней египетской царицы построили бани, развалины которых до сих пор сохранились у самой воды. А после отправиться в яхт-клуб Club Marina и самим по-царски расслабиться в классном турецком хаммаме, после выбрав один из видов массажа.

В ресторане Q Lounge при отеле D-Resort Göcek в полной мере ощущается восточное гостеприимство и дыхание роскоши. Заведение принадлежит тем же владельцам, что и сеть знаменитых на весь мир японских ресторанов Zuma. Здесь подадут рыбные блюда и свежие морепродукты, бармен наколдует что-то из своих фирменных коктейлей, а выбор качественных десертов никого не оставит без сладкого. Помимо гастрономических изысков, ресторан дарит визуальное наслаждение своей архитектурой. После обеда можно прогуляться по территории отеля среди жасминов и олеандров и посмотреть с пляжа на цепочку зеленых островов.

Местные жители хвалят рыбную кухню в ресторане Can. По виду это очень простое заведение в стиле «ничего лишнего». Однако сибас, дорада и креветки, выращенные на местных фермах, на витрине выглядят довольно привлекательно. Завсегдатаи рекомендуют закуску из осьминога на гриле. Мясоедам лучше отправиться в Cesar Et Lounge, а если вы давно хотели отведать средиземноморское мезе — разнообразные порционные закуски к вину и крепким напиткам, — то вам в Ozcan Fish & Meat.

Для желающих вкусить блюда национальной кухни работает Quay (раньше назывался Nomad) с причалом на два десятка яхт. Рыба, ягненок, курица, запеканка из креветок — разнообразно, однако стоит учесть, что несмотря на постоянное развитие, место все же сохраняет этакий деревенский шарм. Впрочем, хвалить или ругать рестораны — дело неблагодарное: очень уж многие факторы влияют на наши впечатления.

В Гёджеке есть магазинчики с отличным оливковым маслом местного производства, лавки с керамическими изделиями, множество кофеен и чайных в аутентичном стиле. Кстати, если увидите в меню Turkish coffee with mastic, попробуйте: кофейно-хвойный дуэт дает ощущение, будто пьешь эспрессо и вдыхаешь воздух в можжевелевом лесу. Что до сувениров, то выбор здесь меньше, чем, скажем, в Фетхие, так что лучше оставить их покупку на потом.



Полет над Голубой лагуной не забудется никогда!



Вид на Долину бабочек

## ФЕТХИЕ МОЕ!

Фетхие, относительно большой и шумный город, назван так в память о турецком летчике-испытателе, погибшем в 1914 году, хотя само поселение основано греками больше 2500 лет назад. Единственное, что осталось от древнего Тельмессоса после неоднократных землетрясений, — монастырь Afkule да ликийские скальные гробницы. Самая красивая — «Сад миндальных деревьев» (III век до н.э.). А еще тут прямо посреди улицы можно встретить... саркофаг.

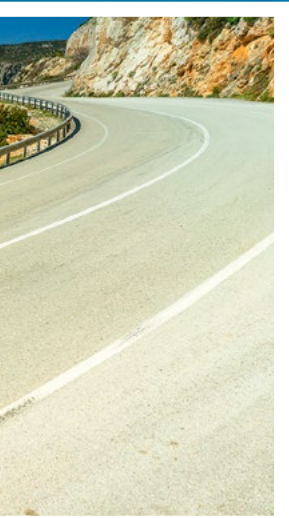
Город окружен высокими (до 2000 м) горами, поросшими густым хвойным лесом.

Кабачковая бухта в окрестностях Фетхие — одна из красивейших не только в Турции. Однако на нее лучше смотреть прямо с моря, а вот в самой Кабачковой деревне уже чувствуются следы паломничества туристов, и впечатление может быть испорчено.

Альтернатива — прокатиться на кабриолете вдоль моря по горным склонам до смотровой площадки, откуда видна Долина бабочек. Это скрытая жемчужина Турецкой Ривьеры: в глубокий узкий каньон можно попасть только на лодке или пешком по Ликийской тропе. Там, среди олив, гранатов, олеандров, лавра и виноградников обитает около сотни видов этих поразительной красоты чешуекрылых существ.

В Фетхие есть фабрика Servet и магазин при ней. Там самые свежие лукун, мед, кофе и оливки. Городской базар на побережье уступает лишь таковым в Бодруме и Мармарисе. А уж ресторанов на променаде и чуть вглубь не счесть! В Yenges с видом на марину и Hilmi, оформленном в традиционной средиземноморской бело-

голубой гамме, угостят мезе и свежими морепродуктами. В 30 минутах морской прогулки от Фетхие находится бухта Турунч Пинари — милое местечко, куда не попасть по суше. В местном ресторане Turunç Pınarı подают морепродукты, мясо ягненка, свежие фрукты, овощи и ароматный хлеб прямо из дровяной печи. Часть заведения можно арендовать под частную вечеринку, украсить в восточном стиле и устроить однажды турецкую ночь с танцами живота. А в таинственной заброшенной деревне Каякёй в восьми километрах от Фетхие работает ресторан Cinbal. Построенная на месте древнего города Кармилессус в XVIII веке, деревня пережила расцвет, когда Фетхие был разрушен землетрясением 1856 года и мощным пожаром 1885 года. До 1923 года деревню населяли анатолийские греки. После греко-турецкой войны здесь осталось порядка 500 жилых и нежилых сооружений, в том числе две православные церкви, и источник с фонтаном, построенным еще в XVII веке.



В Yalikavak  
Marina больше  
600 швартовых мест  
для яхт разной длины  
и осадки

## БОДРУМ И ЯЛЫКАВАК. ГУЛЯТЬ ТАК ГУЛЯТЬ!

Самый популярный городок неподалеку (порядка 20 миль) от Фетхие — Олюдениз (Голубая лагуна). А коли он такой популярный, то стоит учитывать, что в июле и августе здесь самый наплыв туристов. Здешний пляж — из числа лучших в стране и отмечен Голубым флагом. Теплые воды, переливающиеся всеми оттенками бирюзы и аквамарина, идеально подойдут для купания, снорклинга, катания на паддлборде, байдарке. Олюдениз также идеален для парапланеризма. Пляж находится у подножья горы Баба Даг (1969 м), на вершине которой есть плато, служащее стартовой площадкой. Восходящие потоки воздуха позволяют подниматься еще выше и долго парить под разноцветными куполами над этим удивительным местом.

Залив Гёкова (Керамический) хорош для исследования живописного побережья Турецкой Ривьеры. В Бодруме много рейтинговых марин, больших и не очень. Этот очаровательный город с белыми домами, увитыми сочной бугенвиллеей, — наверное, самый известный богемный курорт во всей Турции. Кажется, вечера в Бодруме созданы для того, чтобы предаваться праздности, смакуя дары Эгейского моря и другие деликатесы. Так, только на территории Marina Yacht Club три ресторана. Например, в уютном Orfoz вам предложат впечатляющий выбор закусок, свежей рыбы и других средиземноморских блюд, а La Passion специализируется на испанской и средиземноморской кухне; устроиться здесь можно у камина либо во внутреннем дворе. На скалистом склоне, откуда видна бухта Барбаросса, можно поужинать на террасе одного из ресторанов отеля Kempinski Barbaros Bay Bodrum, где высокая кухня сочетается с аутентичностью места. В отеле также есть роскошный спа-центр Six Senses Spa. Пристань гостиницы приспособлена для высадки гостей с тендера. После ужина превосходные ночные клубы не дадут заскучать до рассвета.

Практически все рассказы о прибрежных турецких городках, ставших модными точками притяжения, начинаются примерно одинаково: «Туристический бум превратил бывшую рыбацкую деревушку в первоклассный курорт...» Ялыкавак, что в паре десятков миль от Бодрума, как раз из таких. Он не очень популярен у простых туристов, зато здесь охотно швартуют свои суперяхты сильные мира сего. Жизнь тут сосредоточена вокруг Yalikavak Marina — огромной яхтенной гавани с высокотехнологичным сервисом и инфраструктурой, включающей комплекс апартаментов, торговый центр, монобрендовые бутики, клубы, изысканные бары и рестораны разной концепции: Nusr-et, Sait Fish, Zuma и др. Ялыкавак не избежал бума строительства курортной недвижимости и славится престижными частными пляжами, такими как Angie, Fenix, Macakizi, Xuma Beach, Flamm Beach и Mandarin Oriental Beach.





Бухта Дирсек в заливе Хисароню



## МАРМАРИС. ПОЦЕЛУЙ ДВУХ МОРЕЙ

В Мармарисе тоже полно марин на любой вкус и кошелек. Городок расположен на побережье Эгейского моря и утопает в зелени пальм и олив, апельсиновых деревьев и бугенвиллей. 300 солнечных дней в году, протяженные пляжи и уютные бухты, улица баров — что еще нужно, чтобы принять решение задержаться здесь ненадолго!

Любителям окунуться в историю можно посоветовать посмотреть построенный в 1522 году замок, в котором сейчас находится археологический музей, хранящий амфоры, монеты, украшения, найденные во время раскопок и погружений в заливе Хисароню. Ваш фотоальбом, безусловно, украсят кадры, сделанные у Скалы влюбленных в Ичмелере или у крепости Калеси, возведенной на высоком холме по велению Сулеймана Великолепного. Однако, чтобы в полной мере понять прелесть именно яхтенного чартера, надолго не задерживайтесь на суше. Лучше перекусите, скажем, в английском пабе Pineapple в марине Netsel цыпленком по-тайски под аккомпанемент разнообразных напитков или почувствуйте самую суть турецкой кухни в Le Kebab, а затем пройдите на тендере по близлежащей акватории, купаясь в понравившихся лагунах и швартуясь в интересных местах.

Одно из таких — деревня Орхание. Неподалеку от нее в море уходит коса Кыз-Куму (Девичий песок) длиной 600 метров из крупной красно-желто-коричневой гальки и песка. Глубины здесь 10–30 см, и по ней можно гулять туда-сюда «аки посуху». Существует множество легенд, связанных с ее образованием. Верить или не верить, решать вам, но, прогуливаясь по морю, желание на всякий случай загадайте. Кстати, помните Гешу из кинофильма «Бриллиантовая рука»? После неудачной рыбалки его вынесло на берег, и он гулял по такой же косе, только Суджукской, под Новороссийском, где режиссер Гай-

дай снимал свой шедевр. К слову, Суджукская коса является памятником природы, а название свое она получила от турецкой крепости Суджук-кале, которая располагалась там в древние времена.

Есть с Кыз-Куму определенные проблемы: туристы, ежедневно вторгающиеся в этот заповедный участок моря, не дают экосистеме восстановиться, яхты при отсутствии нормального пирса разрушают берег. Аборигены с грустью вспоминают, что лет десять назад вода на косе едва пятки прикрывала, а теперь ее по колено...

Излюбленное место отдыхающих, останавливающихся в отелях Мармариса, — пляж Клеопатры в заливе Гёкова неподалеку от Мармариса. (Вообще в Турции так много мест связывают с именем Клеопатры, что, как заметил известный английский яхтсмен Род Хейкель, для перемещения между ними царице явно нужен был быстроходный катер.) Людей заманивают легендами, а посетив красивую бухту, они потом долго подвергаются довольно унижительной процедуре вытряхивания отовсюду «уникального золотого песка», который нельзя забирать с собой. Значимость места явно переоценена, и имея на борту геликоптер, лучше посмотреть на эту бухту, а заодно на место слияния Средиземного и Эгейского морей, с другого ракурса, не сталкиваясь с толпами туристов. Средиземное море довольно спокойное, а Эгейское часто бушует, плюс разница температур — и в итоге завораживающее зрелище, именуемое поцелуем двух морей.

Если вам доведется отправиться в чартер под занавес сезона, вы можете поболеть за участников крупнейшей в Турции парусной регаты, которая пройдет с 23 по 29 октября 2022 года. Ежегодно Marmaris Race Week собирает до 2000 яхтсменов из более чем десяти европейских стран.



Ликийские скальные гробницы. Древние ликийцы верили, что после смерти душа человека взмывает в небеса, поэтому чем выше делаешь гробницу, тем быстрее она вознесется



## ДАЛЬЯН – ТУРЕЦКАЯ ВЕНЕЦИЯ

Между Мармарисом и Фетхие есть крохотная, с населением 5000 человек, но весьма колоритная деревушка Дальян. В реку Дальян, на которой она стоит, тендерам входить запрещено, и вам предложат пересесть на речное такси. Из дельты Дальяна моторная лодка направится вдоль заросших камышом берегов к античному городу Кауносу, основанному примерно в IX веке до н.э. и напоминающему сказочную страну. По пути вы увидите скальные гробницы IV в. до н.э. Любителям дикой фауны понравится Остров черепах. Они обитают на узкой песчаной полоске, разделяющей воды Средиземного моря и дельту Дальяна. Черепахи *Caretta caretta*, находящиеся под угрозой исчезновения, здесь в безопасности. Самые крупные особи могут весить порядка 140 кг!

Популярное развлечение на Дальяне — ловля голубых крабов в формате «порадовался — отпусти». Крабы действительно голубые: клешни, а иногда и панцирь имеют ярко-лазурный окрас. Изначально они обитали в водах Атлантического океана, на побережье Калифорнии, Арген-

тины, Уругвая и в Мексиканском заливе. В начале XX века их случайно, на торговых судах, завезли в Средиземное море, и они прижились в Дальяне. Крабы всеядны: питаются мелкими рыбешками, растениями, червями, моллюсками, мясом (ловят их на кусок куриной кожи с жиром). При большом желании можно заказать блюдо из взрослого краба и полакомиться на обратном пути.

Они продаются и на рыбном рынке в Фетхие. Мясо голубого краба низкокалорийное, тает во рту и имеет чуть сладковатый привкус. Его отваривают минут десять или жарят на гриле. Если вы планируете гриль, при покупке скажите об этом продавцу: он вскрыет крабу спинку, чтобы тот быстро прожарился.

Вот далеко не полный список того, что можно увидеть в Турции в ходе небольшого путешествия на яхте. Полистайте на досуге лоцию Рода Хейкеля по Средиземному морю и займитесь яхтотерапией, не откладывая в долгий ящик. **МВУ**

# ЗАЧЕМ МОРЯКУ ОБСЕРВАТОРИЯ?

Текст: **Алексей Кириллов**

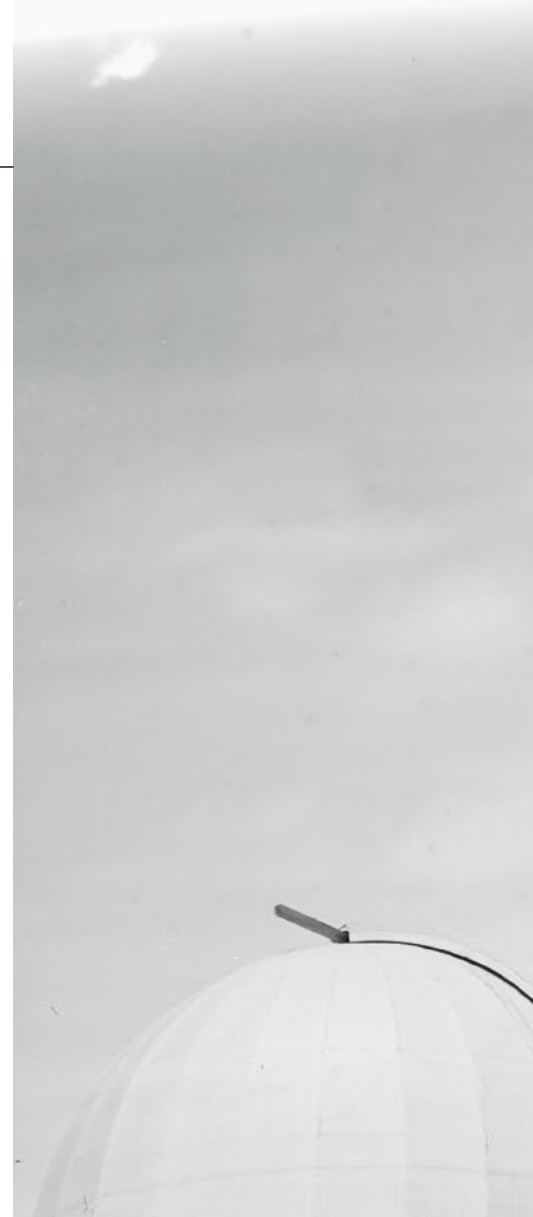
Фото: **Библиотека Конгресса США**

Далекие от судоходства люди воспринимают обсерватории исключительно как научные лаборатории для изучения космических объектов. Однако на заре своей деятельности обсерватории служили не столько астрономам, сколько морякам.

Занимающиеся их историей ученые находят все больше доказательств того, что даже расположенные вдалеке от побережий обсерватории выполняли множество не связанных с астрономией задач, среди которых значились географические, метеорологические, магнитные и сейсмологические исследования. Возможно, для кого-то окажется откровением и то, что еще сравнительно недавно без обсерваторий была невозможна точная навигация в океане. Именно в них составляли и корректировали навигационные таблицы, держали службу времени и обучали морских офицеров пользоваться навигационными приборами. В борьбе империй за национальные интересы обсерватории играли важную роль, поскольку их сотрудники оптимизировали судоходные маршруты и решали извечную задачу определения долготы по небесным светилам.

«В США обсерватории являются старейшими непрерывно действующими государственными научными учреждениями, — рассказывает Стивен Дик, в прошлом главный историк и директор исторического департамента NASA, более 20 лет проработавший в вашингтонской Военно-морской обсерватории. — Основанный в 1830 году Архив морских карт (Депо карт и приборов) вскоре прирос Гидрографическим управлением и Военно-морской обсерваторией. В это время на флоте начали широко распространяться хронометры, поэтому главной практической задачей обсерватории было определение их суточного хода».

Первым начальником архива и суперинтендантом этой обсерватории стал Мэтью-Фонтейн Мори, флотский офицер и ученый-энциклопедист, получивший в 1855 году звание члена Петербургской академии наук. Некоторые исследователи почитают его за отца







Первым начальником  
Архива и суперинтендантом  
Военно-морской  
обсерватории стал  
Мэтью-Фонтейн Мори,  
флотский офицер  
и ученый-энциклопедист

современной океанографии, и перечень его научных заслуг колоссален. Мори не только впервые картировал дно Атлантического океана, но еще на заре своей карьеры сумел почти вдвое сократить время перехода парусных судов из Нью-Йорка до экватора, а позже составил множество других маршрутов, окончательно доказав, что кратчайший путь в океане далеко не всегда является самым быстрым. Среди наиболее известных работ Мори — издания справочников ветров и течений (Charts of winds and currents) и монография «Физическая география моря», переведенная в том числе на русский язык.

Во второй половине XIX века основной практической задачей вашингтонской Военно-морской обсерватории стала передача сигналов точного времени для военных и гражданских судов. Со временем там начали набирать ход астрономические исследования, и между этими двумя направлениями работы возникла конкуренция. В 1861 году, когда в США началась Гражданская война, Мори оставил свой пост, встав на сторону южан, за что его все чаще критикуют на родине.

Позже в этой обсерватории сделали еще очень много значимых открытий, в том числе в 1978 году обнаружили Харон — самую крупную луну Плутона. Фундаментальная наука здесь во все времена спорила с практическими задачами флота по обеспечению навигации, а военные чины всегда соперничали с учеными за руководящие посты.

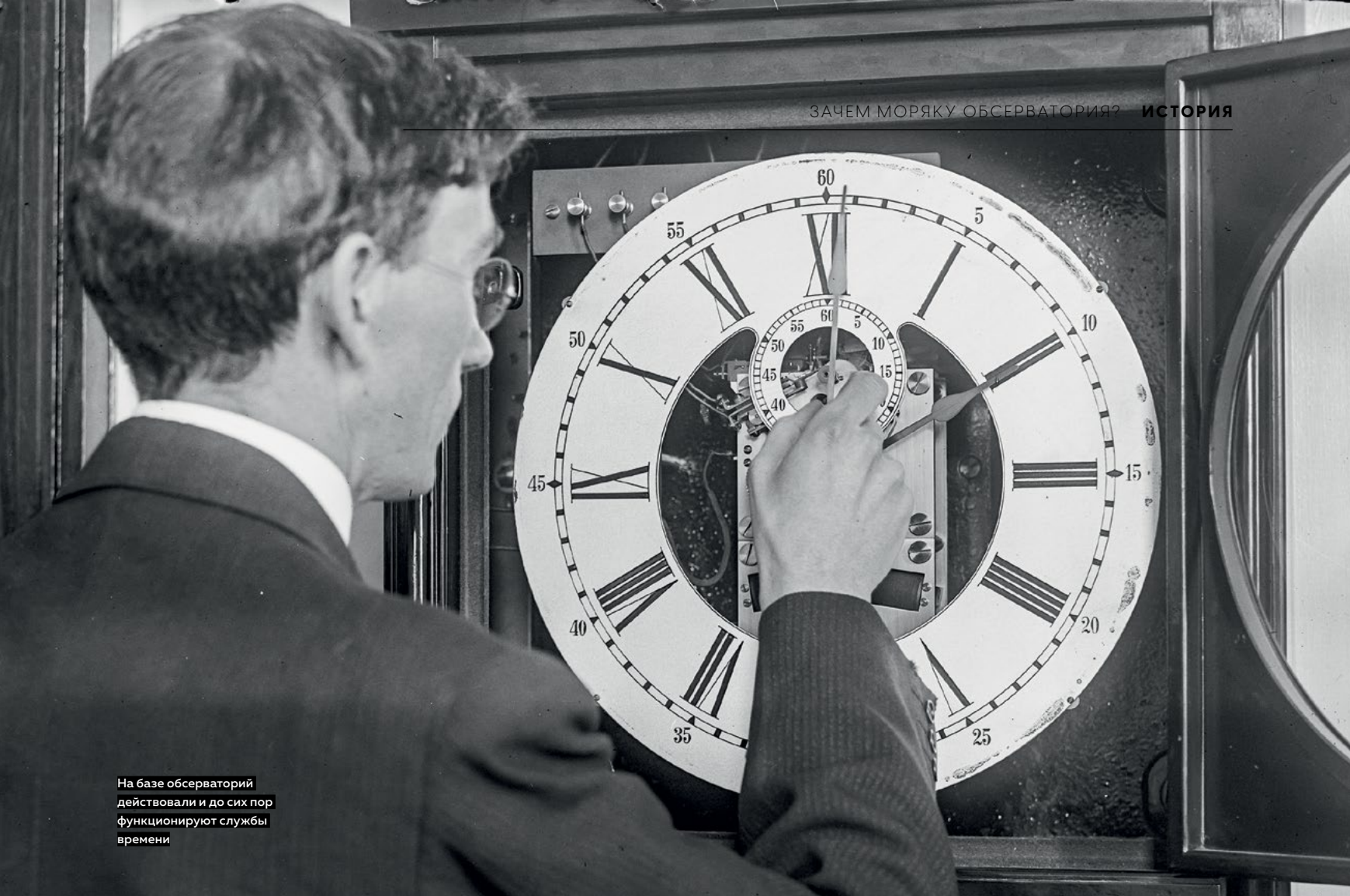
По словам Стивена Дика, у разных обсерваторий раньше были совершенно разные функции. Так, напри-

мер, Гринвичская королевская обсерватория была учреждена в 1675 году Карлом II исключительно для выяснения жизненно важного для мореплавателей метода точного определения долготы (читайте статью «Непростое дело навигацкое» в МВУ № 66, 2020). Тогда же при английском дворе появилась должность королевского астронома, на которую назначили Джона Флемстида, ставшего первым директором Гринвичской обсерватории. Пятый королевский астроном Невил Маскелайн (также почетный член Петербургской академии наук) за годы своей работы значительно улучшил техническое оснащение обсерватории и в 1767 году начал издавать ежегодник Nautical Almanac, существующий по сей день.

Если вам доведется посетить Королевские музеи Гринвича, в число которых входят клипер «*Kammi Sark*» и обсерватория, обратите внимание на красный сигнальный шар времени, расположенный на башенке над восьмиугольной комнатой дома Флемстида. Эти некогда широко распространенные приспособления для оптической синхронизации точного времени обязательно входили в арсенал приборов любой прибрежной обсерватории. Сделанный из металла или дерева шар в определенное время поднимали на мачту и опускали по ней вниз, чтобы шкиперы стоящих в гавани судов могли сверить корабельные хронометры. В Англии и других европейских морских столицах это происходило в час дня, тогда как в США и России — в полдень. За 5 минут до этого шар поднимали по мачте на половину, за 2–3 минуты — полностью. При этом часы



В XIX веке одной из главных задач обсерваторий было выяснение суточного хода хронометров



На базе обсерваторий действовали и до сих пор функционируют службы времени

сверяли в момент, когда шар начинал падать, а не когда завершал свое движение. В 1920-х годах с появлением радиосвязи шары времени отошли в прошлое и сейчас сохранились только в качестве музейных экспонатов. Впрочем, если считать спуск новогоднего шара на Таймс-сквер за точный сигнал смены календарного года, то списывать эти изобретения пока преждевременно.

Первая в России обсерватория была основана при Академии наук в 1735 году и располагалась в здании Санкт-Петербургской Кунсткамеры. К концу XVIII века по оснащению она не уступала европейским. Позже на ее базе учредили российскую службу времени, и по сигналу с башни синхронизировали часы приходившие в устье Невы суда. До появления Пулковской обсерватории здесь также занимались картографическими исследованиями, которые помогали планировать строительство Петербурга и наполнять первый официальный «Атлас Российский» (1745).

По мере улучшения морского сообщения между континентами и развития торговли обсерватории стали появляться и на дальних форпостах колониальных держав. Например, Гонконгскую обсерваторию тоже создавали для передачи точного времени на суда, однако, чтобы убедить власти построить ее, потребовалось немало времени.

«Сильнее всего ее учреждение лоббировал торговый флот, который обеспечивал приток денег в британскую колонию и потому имел значительное влияние,— поясняет

историк Фиона Уильямсон, профессор Сингапурского университета менеджмента.— До 1861 года там не было сигнального шара, а единственным и далеко не лучшим способом сверять хронометры выступал ежедневный оружейный выстрел, который производили в 20:00. В итоге правительство пошло на уступки, и в марте 1883 года Джордж Фергюсон Боуэн, девятый губернатор Гонконга, учредил обсерваторию. Ее построили довольно далеко от берега, на холме в Коулуне. Вскоре ее разрушил один из самых сильных тайфунов того времени, и понадобилось еще 10 лет, чтобы она заработала снова».

В XIX веке у каждой обсерватории была своя функциональная специфика, которую зачастую определяли стоявшие во главе люди. Тот же Мэтью-Фонтейн Мори гораздо больше интересовался картированием ветров и течений, чем астрономией, а когда в 1861 году ему на смену пришел новый суперинтендант-астроном со своими интересами, профиль работ изменился. Со временем разные направления начали отмежевываться друг от друга, оформляясь в специализированные организации или агентства, но Вашингтонская Военно-морская обсерватория до сих пор сохраняет свое изначальное предназначение службы времени для военных и гражданских нужд. На смену хронометрам давно пришли атомные часы, моряки заменили секстанты на спутниковые навигаторы, однако точное время для GPS по-прежнему сообщает обсерватория. **МВУ**

# ЭЛЕКТРОМОБИЛИ НА ДОРОГАХ

Текст: **Игорь Сирин**

Если верить прогнозам, довольно скоро все мы, вне зависимости от желания, начнем пересаживаться на электро-мобили. Давайте, не погружаясь в нюансы их устройства, попробуем разобраться: как получилось, что технология более чем вековой давности сначала почти полностью ушла на задворки истории, к паровым машинам и старым дирижаблям, а после внезапно вернулась, чтобы покорить мир.

В ряде европейских стран поговаривают о полном запрете ДВС через 8–10 лет, и сейчас электромобилями занимаются практически все автогиганты. Их продукция либо уже поступила в продажу (Mercedes, BMW и Audi), либо вот-вот появится (Rolls-Royce, Bentley, Range Rover). При этом нельзя сказать, что именно о таких машинах мечтают покупатели, и мы наблюдаем тот редкий феномен, когда рынок формируется не под запросы покупателей, а скорее вопреки им.



С учетом всех  
их минусов  
электромобили  
давно должны были  
пылиться на свалке  
истории, однако...

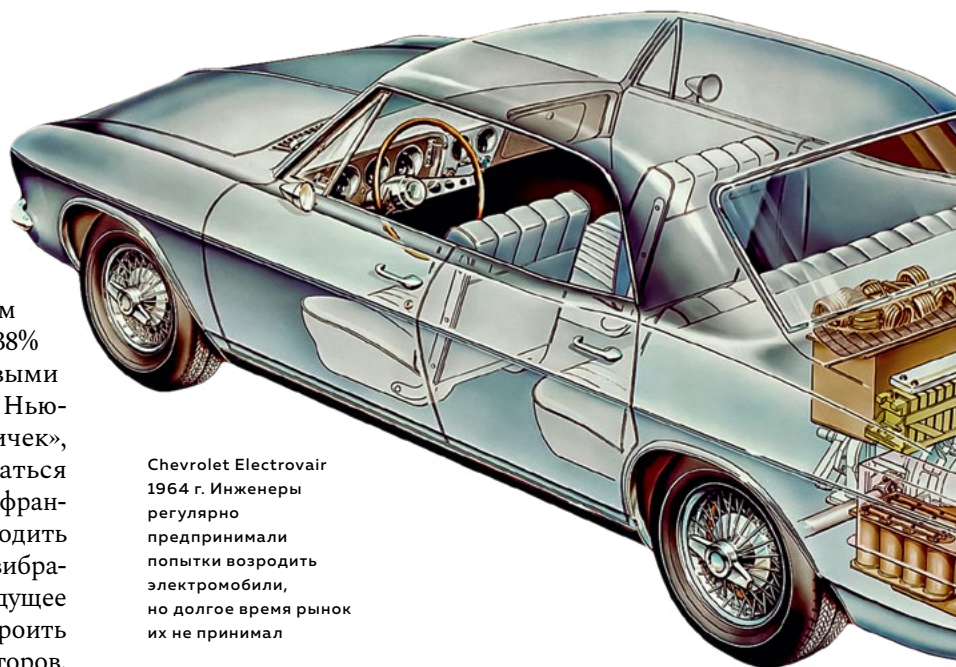


## КАК ТАКОЕ ПОЛУЧИЛОСЬ?

Что явилось предпосылками полной электрификации мирового автопрома? Электромобили появились на свет даже раньше бензиновых и в начале прошлого века наводнили большие города. По данным Washington Post, в 1901 году электрическими были 38% всех машин в США, примерно столько же — паровыми и лишь 22% — с ДВС. Спустя 15 лет в одном только Нью-Йорке было зарегистрировано более 3000 «электричек», а в Чикаго — свыше 4000. Кстати, первым разогнаться до 100 км/ч смог автомобиль на электричестве, но уже французского производства. Эти авто не требовалось заводить «кривым стартером», отсутствовали едкий выхлоп и вибрация, свойственные ДВС того времени, и, казалось, будущее автомобилей предопределено. Оставалось лишь построить сеть зарядных станций и повысить емкость аккумуляторов.

Однако желание людей покорять большие расстояния явилось более сильной мотивацией, нежели простота эксплуатации и экологичность, и уже в 1920-х годах производство электромобилей практически сошло на нет. Cadillac запатентовал электростартер, и очень скоро он стал штатным оборудованием любого автомобиля, а рост числа заправок ископаемым топливом сильно опережал развитие зарядных станций, да еще долгая процедура зарядки и небольшой запас хода...

С тех пор автомобильные инженеры не раз возвращались к идее электромобилей, но, как правило, в виде утилитарных городских машин для доставки различных товаров. Придумали даже «электрички» на базе «Жигулей» и УАЗов. Вот только увеличение запаса хода приводило к сокращению грузоподъемности, и разомкнуть этот круг никак не удавалось.



Chevrolet Electrovair 1964 г. Инженеры регулярно предпринимали попытки возродить электромобили, но долгое время рынок их не принимал

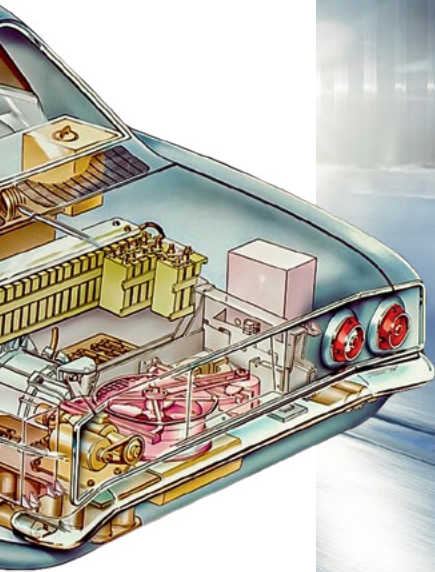
## ЗАЧЕМ НУЖНЫ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ?

К пониманию этого человечество пришло давно. Мы используем электрические моторы намного шире, чем бензиновые или дизельные. Практически бесшумные электродвигатели надежнее, их обслуживание многократно проще, чем сервис поршневых, а при замедлении они еще и способны вырабатывать электричество, переходя в режим генератора. Одна сложность: как обеспечить подачу напряжения в автомобиль? В попытке ответить на этот вопрос появились троллейбусы и гибридные автомобили, хотя и они не решают всех проблем. Во-первых, мы хотим перемещаться свободно, а не только там, где есть провода, а во-вторых, не хотим платить за несколько силовых агрегатов, которые обеспечивают работу гибрида. В итоге все плюсы электромотора разбивались о стену, которая как 100 лет назад, так и на рубеже веков мертво стояла на пути развития электрокаров.

И вот электромобили возвращаются. По всему миру разбросаны сотни тысяч заправок станций, современные поршневые моторы работают практически бесшумно с минимумом вредных выбросов, предприятия по производству и обслуживанию обычных автомобилей есть почти в любом уголке земного шара. С какой стати сегодня автомобильная промышленность должна забросить накопленный за последние сто с лишним лет опыт и полностью отказаться от ДВС в пользу электричества?



Электромобиль Krieger Circa, 1906 г. В начале XX века электромобили едва не победили: им мешала невозможность дальних путешествий. Сеть АЗС развивалась быстрее зарядных станций



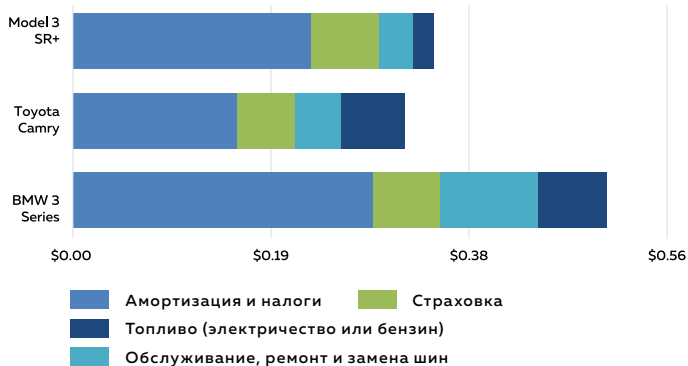
Mercedes EQS. Теперь и немцы подают «электрички» как модные и дорогие игрушки, пытаются удивить инновациями, а не экономией



Mercedes-Benz W223, 2020 г. Огромные дисплеи и торжество дизайну... На бензиновых машинах такое пока недоступно, даже в новом S-классе

## ПОЧЕМУ?

Этот вопрос стоит задать Илону Маску, который однажды затеял строить машины на «батарейках» не из практических соображений, а ради удовольствия. Его первым творением стал Tesla Roadster (2008 год). Маск даже не потрудился разработать машину, а купил 2500 шасси уникального Lotus Elise. Взяв за основу 180-сильный спорткар за \$ 40 000, он поставил туда 300-сильный электромотор и сумел разогнаться до сотни за 4 с, причем совершенно бесшумно. Это позволило ему опередить многие тогдашние модели Ferrari и Porsche. С таким «зарядом» уже никого не удивляла стоимость \$ 110 000, а главное, не волновал ограниченный запас хода. Никто из покупателей Tesla Roadster не использовал электромобиль как единственное авто на каждый день, мощной батареи хватало на 300–400 км — более чем достаточно для аскетичного суперкара, и ярких эмоций такая игрушка доставляла немало. А то, что ночью его придется ставить на зарядку, так это даже удобнее, чем заезжать на заправку.



Стоимость эксплуатации авто на километр пробега (пробег 100 000 км в течение пяти лет)

Источник: Tesla Impact Report, 2020

Следующее семя на уже подготовленную почву Илон Маск бросил в 2009 году. Снова цена более \$ 100 000, чтобы сразу попасть в премиальный сегмент и отсеять людей практичных, которые станут выискивать нюансы экономии. И название Tesla Model S подходящее — как бы намек на топовый Mercedes. Очень мощный для респектабельного автомобиля мотор с разгоном до сотни за 4–5 с, но более практичный кузов лифтбэк и даже пара детских кресел в багажнике. В дорогих версиях уже штатно есть полный привод, ну и внушительный запас хода до 500 км — вспомните, когда вы за день проезжали больше на своем автомобиле? А если еще остаются сомнения, то вот вам пожизненная бесплатная зарядка на станциях Tesla Superchargers и настоящий автопилот.

Конечно же, у всего этого есть масса оговорок «мелким шрифтом». Зарядка стала платной для тех, кто купил машину после 2017 года, а система пилотирования требовала постоянного контроля руля, и в случае аварии вина с автомобиля переходила на водителя. Но наживка уже проглочена: Tesla не просто встала в один ряд с другими премиальными брендами, а смогла сформировать новый образ мышления. Вместо покупки машины у дилера — заказ напрямую у производителя, доставка новой машины «к порогу дома», обновление электроники «по воздуху» — сегодня такое можно встретить у некоторых компаний, но 10 лет назад, когда Model S вышла на рынок, это был настоящий прорыв. И тот, кому удавалось заглянуть в салон и прикоснуться к огромному экрану 17", уже без тени сомнения доставал кредитку.



Первым продуктом Tesla стал экстремально быстрый родстер, а не бюджетная машина, что позволило отвлечь покупателей от врожденных проблем электромобиля

## В НУЖНОЕ ВРЕМЯ В НУЖНОМ МЕСТЕ

Проблема ограниченности запаса хода осталась нерешенной, но яркая внешность, сумасшедшая динамика и масса инноваций заставили покупателей забыть о том, что они невидимой нитью привязаны к электрической розетке. Правда, наличие интернета на борту помогает оперативно найти ближайшую зарядку.

Как результат, уже через год после своего дебюта Tesla Model S (поставки автомобиля в США начались в июне 2012 года) смогла опередить по продажам Mercedes S-класса и BMW 7-й серии. И тут уже неважно, что они не вполне конкуренты, а решающую роль сыграли господотации. Статистическая победа налицо, и акции Tesla взлетели в «космос». Чтобы публика не скучала, Илон Маск периодически показывает совершенно сумасшедшие концепт-кары и даже собирает за них предоплату. Так, CyberTruck обещали запустить в производство в 2019 году, и хотя его до сих пор нет, грамотная маркетинговая политика и игра на бирже буквально за несколько лет сделали Маска богатейшим человеком на планете. А по уровню капитализации марка Tesla не только вышла на первое место в автобизнесе, но и смогла опередить 10 самых дорогих брендов вместе взятых.

И вот тут, в биржевой цене, кроется ответ на вопрос, почему все автопроизводители, не сговариваясь, бросились разрабатывать электромобили. Советы директоров концернов Daimler или Volkswagen, безусловно, волнует экология и то, на чем будут ездить их внуки, но гораздо больше им хочется оставить наследникам солидный капитал. А заодно разгадать секрет успеха молодого Илона Маска, который буквально «на пустом месте» за каких-то 15 лет смог обставить тех, кто руководит корпорациями с вековой историей. Он воссоздал и возглавил электромобильную моду, его руки «не пахнут бензином» (как у других), и каждый, кто пойдет по его стопам, обречен оказаться в лучшем случае вторым.



Пикап Tesla CyberTruck не слишком практичен, но за внешность ему можно простить почти всё, включая задержку выпуска: покупателям обещали первые машины еще в 2019 г.

Здесь все сошлось в нужное время и в нужном месте: и активно наступающие по всем фронтам «зеленые», и постоянно дорожающая нефть... Но вы спросите: «А как же цена на электричество, которое в значительной степени получается из углеводов?» Хитрость в том, что владельцы личного транспорта на бензине — люди вполне обеспеченные, на них государство может неплохо заработать, «зашивая» в топливо различные налоги и акцизы. А вот электричество уже давно признано достоянием человечества, без него людей оставить категорически нельзя, и значит, чиновники вынуждены держать цену «на свет» в разумных пределах и зачастую его дотировать. Таким образом, зарядка электромобилей сейчас обходится существенно дешевле, чем заправка жидким топливом, хотя времени она занимает несравнимо больше (часы против минут). В итоге Tesla смогла пробить себе дорогу в более массовые сегменты, где люди готовы мириться с долгим временем заряда, но ощущают экономию от более доступной энергии.



Электромобили, как и век назад, по-прежнему с нами и после долгой паузы даже претендуют на мировое господство



Citroën Ami, 2020 г.  
Компактные городские машины – вот истинное назначение электромобилей, но даже они получаются слишком дорогими

## ЧАСТНОЕ МНЕНИЕ

Что-то мне подсказывает, что, как только электромобили станут действительно массовыми, чиновники будут вынуждены сначала отменить существенные дотации, а потом и задуматься о том, как компенсировать выпадающие доходы от продажи топлива. И заплатим за это, разумеется, мы, рядовые водители. Но хочется верить, что автопроизводители и чиновники найдут правильный баланс между электромобилями и традиционными авто с ДВС. Я согласен, что в городе машина с бесшумным мотором и нулевым выхлопом вполне уместна, но при этом хочу сохранить возможность сесть за руль и, закинув в багажник палатку и пару канистр с бензином, уехать куда глаза глядят, чтобы там провести столько времени, сколько захочется. Даже без электричества. **МВУ**

# ДЕМОКРАТИЧНАЯ РОСКОШЬ

Текст: **Евгения Микулина**

Фото: **Driade, Kartell, Poliform, B&B Italia, Heller, Magis, Vandom**



Когда речь заходит о шикарных «морских» интерьерах, память часто выдает что-то вроде кадров из «Титаника». Действительно, сто лет назад внутреннее убранство таких судов доверяли прославленным дизайнерам. Так, на пароходе «Нормандия» и еще дюжине подобных всё — от комодов до люстр и ковров — воплощено по задумке Жюля Лелё, который оформлял и посольства Франции по всему миру, и даже резиденции монарших особ. Сегодня проекты таких масштабов редкость, но любовь

к роскоши у владельцев суперяхт никуда не делась, просто сама роскошь стала более «демократичной». Кроме того, появилась возможность выразить свою индивидуальность и с помощью серийной мебели. О таких диванах и креслах, которые могут отправиться вместе с вами в плавание прямо из шоу-рума, я и хочу рассказать.

Если для относительно небольших парусных лодок мебель макетируется и производится, как правило, по месту — прямо на верфи, то над интерьером крупных яхт часто тру-

дятся те же дизайнеры, что занимаются оформлением квартир и домов владельца. Это логично, так как «придворные» лучше знают стиль жизни и потребности каждого члена семьи заказчика, их вкусы и предпочтения. Кроме того, всегда легче работать с марками и материалами, с которыми хорошо знаком. Зачастую судовладельцы, благоволящие каким-то определенным брендам, хотят видеть на своей «плавучей недвижимости» примерно такой же интерьер, к которому привыкли дома.

Сегодня пластиковая  
мебель полностью  
реабилитирована: она  
снова дорогая и популярная,  
прямо как в 1960-х



Кресла-маски  
Nemo, Driade.  
Дизайнер – Фабио  
Новембре



Кресла-невидимки Louis Ghost,  
Kartell. Дизайнер – Филипп  
Старк



Кресла Crinoline, V&V Italia.  
Дизайнер — Патриция  
Уркиола



Кресло Cyborg Club, Magis.  
Дизайнер — Марсель  
Вандерс



## СОВРЕМЕННАЯ КЛАССИКА

В трендах интерьерного дизайна сейчас происходит плавная миграция от стиля американских 50-х (mid-century modern) прошлого века с его пудровыми оттенками и плавным абрисом мебели к рубленным формам и приглушенным цветам конца 70-х — начала 80-х, однако в большинстве объектов недвижимости премиального сегмента (как и в интерьерах яхт) доминирует так называемая современная классика. Для нее характерна достаточно лаконичная элегантная мебель, не лишенная при этом примет декоративности, например лакированных вставок из ценных пород дерева.

Однако внутри этого направления есть и «культурные» различия, связанные с индивидуальными предпочтениями дизайнеров и самих владельцев яхт. Так, американцы тяготеют к темному массивному дереву, визуально тяжелым традиционным, но очень удобным предметам мебели, глянцевым поверхностям. Есть в этом что-то из времен чайных клиперов XVIII века, на которых всю древесину покрывали десятки слоев лака, защищающие ее от деформации и гниения.



На контрасте европейские и российские заказчики часто приобретают предметы в более современном стиле, светлое дерево (а где-то и вовсе обходятся без него). Такой выбор никак не мешает создать атмосферу благородной роскоши: фирменная мебель выглядит очень добротно.

Два этих, по сути, противоположных прочтения одного стиля современной классики можно наблюдать у производителей мебели, которые рискнули совершить экспансию на такой, в сущности, узкий яхтенный рынок.

**ЭСТЕТИЧНО И ПРАКТИЧНО**

Обустройство интерьера суперяхты, дизайнер должен учитывать больше факторов, чем при подборе мебели для домашнего интерьера. Владельцы и их гости много времени проводят на палубе, наслаждаясь жизнью под открытым небом, и кресла, диваны, шезлонги, столы и стулья здесь должны быть не только эстетичными, но и практичными: без острых углов, мобильными, влагозащищенными. Целая коллекция таких есть, к примеру, у V&V Italia.

Любителям лаконичности нравятся прозрачные стулья Panton Chair компании Vitra. Подобная мебель хороша тем, что даже без фиксации не опасна: она легкая, устойчивая и создает ощущение большего пространства, буквально растворяясь в интерьере. Подобные модели есть и у компании Kartell, которая специализируется на мебели из пластика.

Вообще, пластиковую мебель не стоит недооценивать. Да, материал этот прошел непростой путь: инновационный прорыв 1960-х водрузил его на пик моды, а затем, к концу XX века, он плавно скатился до синонима дешевизны и антиэкологичности. Однако достижения последнего десятилетия снова возвели некоторые предметы мебели из пластика в статус икон дизайна, которые будут уместны как доминанты или, напротив, легкие акценты в интерьере любого стиля. Подобные вещи делают такие звезды мира дизайна, как Карим Рашид, Марсель Вандерс, Филипп Старк, Фабио Новембре. Несколько лет назад Дрор Бенштретрит создал для знаменитой фабрики Cappellini кресло-посвящение фильму «Трон», ставшее первым предметом из пластика, отлитым по технологии ротационного формования, и дорогим коллекционным предметом соответственно. Почему бы не использовать такой на своей яхте?

Многие люксовые бренды уже начали разрабатывать специальные коллекции для обустройства яхт. Кроме того, в ассортименте тех же марок найдутся текстиль, аксессуары, посуда, светильники, которые совершенно точно дополнят и преобразят интерьер и сделают отдых еще приятней. **MBY**



Мебель от Poliform на борту моторной яхты Riva 88 Folgore. Справа диван модели Bristol, перед ним кофейный столик Mondrian. Дизайнер – Жан-Мари Массо



Мебель из коллекции Gehry, Heller. Дизайнер – Фрэнк Гери

Стулья Vertex, Vandom. Дизайнер – Карим Рашид



# МНЕ СВЕРХУ ВИДНО ВСЁ

Текст: **Анна Аникина**

Фото: **MANTERA Seaview residence**

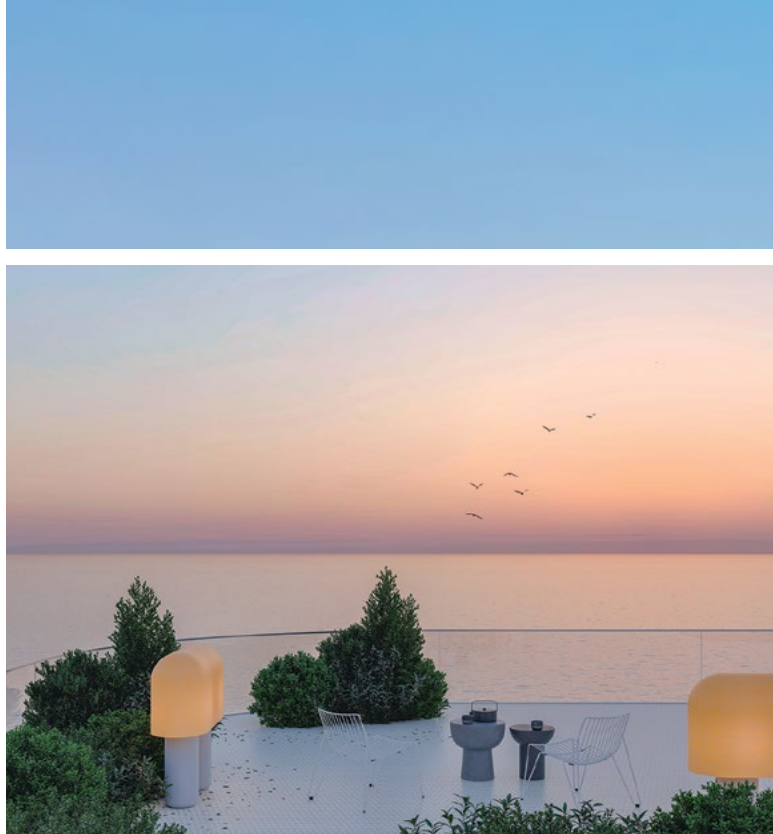
Уникальный для России формат городских вилл с «небесным патио» представлен в курортной столице в единственном проекте — комплексе класса deluxe MANTERA Seaview residence.

В 2021 году Сочи выбился в лидеры по росту цен на жилую недвижимость, а в премиальном сегменте даже обогнал Москву. Эксперты этого рынка рекомендуют инвестировать в те объекты, которые со временем не потеряют ликвидность. В этом смысле резиденции MANTERA Seaview residence, находящиеся на высокой стадии готовности и распроданные более чем на 40%, — хорошее приобретение не только для жизни, но и для приумножения капитала. При этом застройщик предлагает подходящие варианты и сервис по управлению доходностью.

Комплекс MANTERA Seaview residence с резиденциями, пентхаусами и городскими виллами расположен на первой береговой линии. Его инфраструктура включает 11 бассейнов с морской и пресной водой, панорамный амфитеатр, рестораны европейской кухни, спортивные площадки, зоны отдыха, пятизвездочный отель, паркинг на 387 машиномест. Более 8 га приватной территории отведено под благоустройство и озеленение: парк, аллеи и тенистые сады.

Неподалеку от комплекса находятся Сочи Парк и Олимпийский парк, а всего за 40 минут можно доехать до Горного курорта развлечений Красная Поляна.

Один из самых редких форматов на рынке элитной недвижимости — urban villas со sky patio. Городские виллы в MANTERA Seaview residence — это двухэтажные здания от 257 до 347 кв. м. К жилой площади присоединяют смотровую площадку на крыше, и в результате собственник получает дополнительную зону отдыха порядка 50 кв. м с круговым обзором. В MANTERA Seaview residence 11 таких вилл,



с крыш которых открываются панорамные виды на морской простор и горные вершины. «Небесные патио» оборудованы летними кухнями и бассейнами, а выдвигаемые маркизы и перголы создают приятную тень и дарят ощущение единения. Здесь можно установить шезлонги или мягкую мебель, разбить небольшой садик, обустроить площадку для барбекю, занятий спортом, игровую зону для детей и т. п.

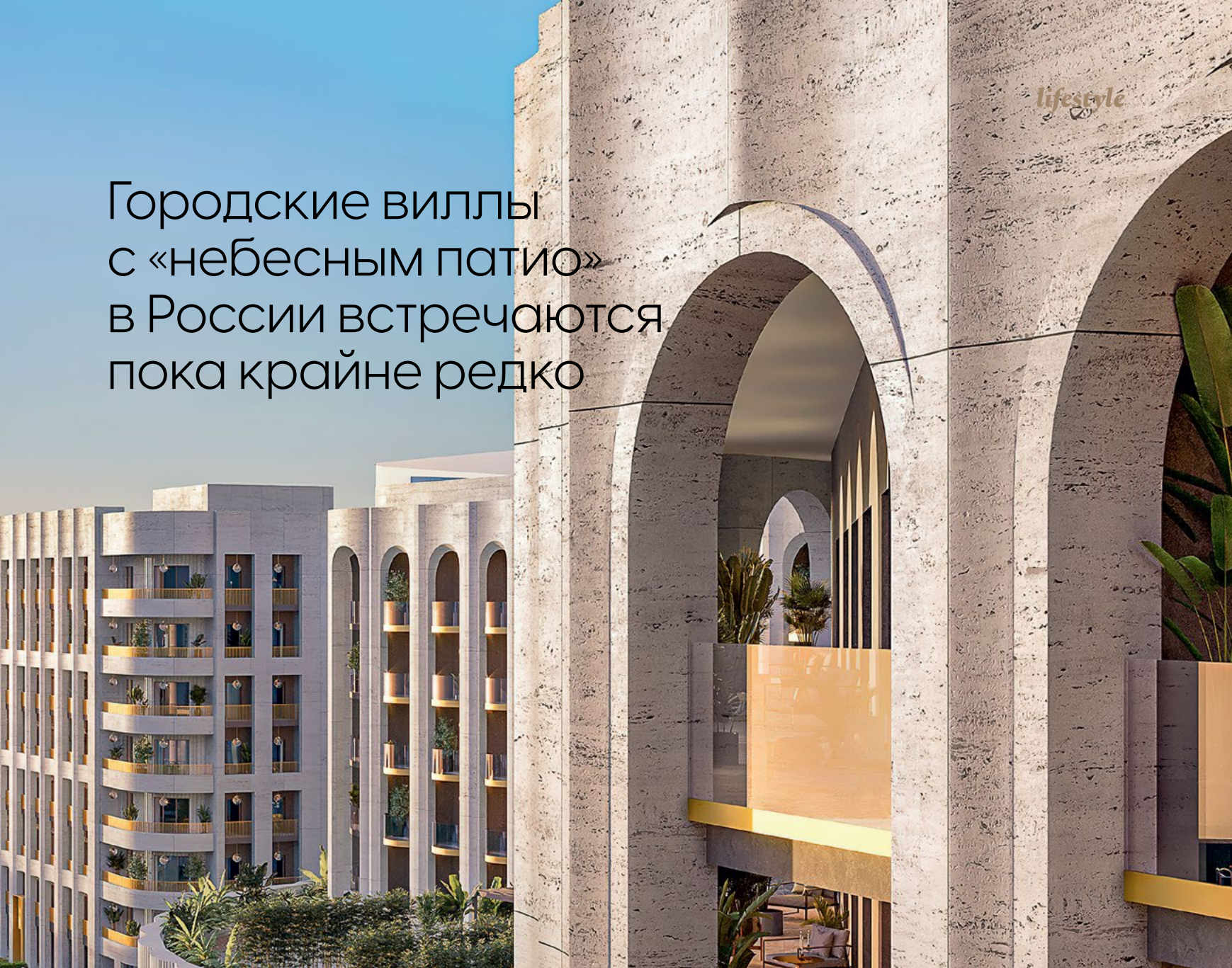
Кроме sky patio, в каждом лоте предусмотрены просторная кухня-гостиная с лаунжем, две хозяйские спальни, гостевые покои, четыре большие ваннные комнаты, гардеробные. На втором этаже, где располагаются приватные комнаты владельцев, прямо из спальни можно выйти на широкую террасу.

Стоит отметить, что ограниченное количество лотов с эксплуатируемой кровлей делает предложение эксклюзивным, выгодно подчеркивая статус владельца.

В числе коллекционных лотов, представленных в MANTERA Seaview residence, — панорамные пентхаусы площадью от 178 до 228 кв. м с кухнями-гостиными и лаунж-зонами, спальнями для владельцев и гостей, бизнес-пространством, ваннными комнатами, гардеробными. В каждой комнате есть выход на балкон. По внутренней винтовой лестнице можно подняться на открытую террасу с верандой, откуда разворачивается уникальный вид на акваторию Черного моря и Кавказский хребет.

Помимо прочего, в элитном комплексе можно приобрести студии, резиденции с одной, двумя и тремя спальнями и балконом, площадью от 53 до 152 кв. м. Стоимость квадратного метра от 3,3 млн руб. **МВУ**

# Городские виллы с «небесным патио» в России встречаются пока крайне редко



*lifestyle*

# НАД КРЫШАМИ ВЕЧНОГО ГОРОДА

Текст: Арина Вишневская

Фото: Rocco Forte Hotels







От римского Hotel de la Ville, что на знаменитой Виа Систина с видом на Испанскую площадь и церковь Тринита-деи-Монти, идеально начать пешую прогулку по итальянской столице. Или вообще никуда не ходить, потому что из окон, с террас и балконов отеля город виден как на ладони. Это, конечно, шутка, ведь, сидя в гостинице, ни за что не напитаешься атмосферой Вечного города с его музеями, галереями современного искусства, базиликами, палаццо, фонтанами, танцующими огнями, роняющими отражение в ночные воды Тибра. И тем не менее Hotel de la Ville можно смело назвать прекрасной смотровой площадкой со всеми удобствами.

Здание, где с XX века располагается отель, построили в XVIII веке по проекту Томмазо Зиффера. В те времена Рим был центром, куда совершали гран-туры отпрыски европейских аристократов, изучавшие во время своих путешествий культуру и искусство и оказавшие глубокое влияние на традиции Италии. Это влияние отразилось на внешнем облике, оформлении внутреннего дворика и дизайне интерьеров будущего отеля.

Сегодня Hotel de la Ville предлагает гостям 104 комфортабельных номера и люкса с потрясающими видами на город и собственный сад. Роскошная мебель, богатые ткани и винтажные вещи гармонично дополнены более современными штрихами в интерьере и самым инновационным оборудованием.

За гастрономическую часть пребывания гостей в отеле отвечает Фульвио Пьеранджелини, креативный директор отдела питания группы отелей Rocco Forte Hotels. Эклектичное меню ресторанов и баров, созданное маэстро Пьеранджелини, способно удивить даже самых требователь-

ных гурманов. Например, в Da Sistina на цокольном этаже отеля вам обязательно предложат совершить кулинарное путешествие во времени. Салат из артишоков, равиоли с анчоусами и жареные бараньи отбивные напомнят традиционные еврейские блюда, занимающие важное место в римской кухне. А вот салат панцанелла, тортелли с фасолью и пекорино, а также гороховый суп с рикоттой некогда считались пищей бедняков.

Ресторан Mosaico специализируется на местных сезонных блюдах, вкусных и ароматных, а поднявшись в гламурный бар на террасе Cielo («Небо»), чтобы отведать коктейля на закате под фоновую музыку, нет-нет да и поймаешь за фотосессией или съемками эпизодов какую-нибудь голливудскую знаменитость: уж больно здесь красиво.

Хаос и суету уходящего дня можно оставить в огромном спа-салоне Irene Forte — оазисе спокойствия в самом центре города, где представлено обширное меню процедур по уходу за лицом и телом. Средиземноморская соляная ванна, сауна, паровая баня, ледяной фонтан, ванны Кнайпа, джакузи, крытый бассейн и зона отдыха с подогреваемыми кроватями и инфракрасной подсветкой — расслабляйтесь на здоровье. Дополнительную пользу можно извлечь в фитнес-центре, оснащенном современным оборудованием и студией для занятий барре, пилатесом и йогой. Хотите подышать свежим воздухом? Попробуйте маршруты «Арт-бег» или «Арт-велоспорт» — эффективный способ попотеть и посмотреть на город с террасы Rooftop Yoga.

Hotel de la Ville также предоставляет все возможности для проведения встреч и мероприятий любого уровня: деловых конференций, семейных торжеств, веселых вечеринок. **МВУ**

# МУЖСКАЯ СВОБОДА В МОДЕ

«Почему мужчина должен быть хорошо одет?» Книга под таким названием недавно попала мне в руки. Автор Адольф Лоос – известный модернистский архитектор Вены начала XX века. Читая его заметки о моде, написанные в 1908 году, понимаешь: как бы стремительно ни менялся мир, есть вечные категории.

Текст: **Анна Давыдова**

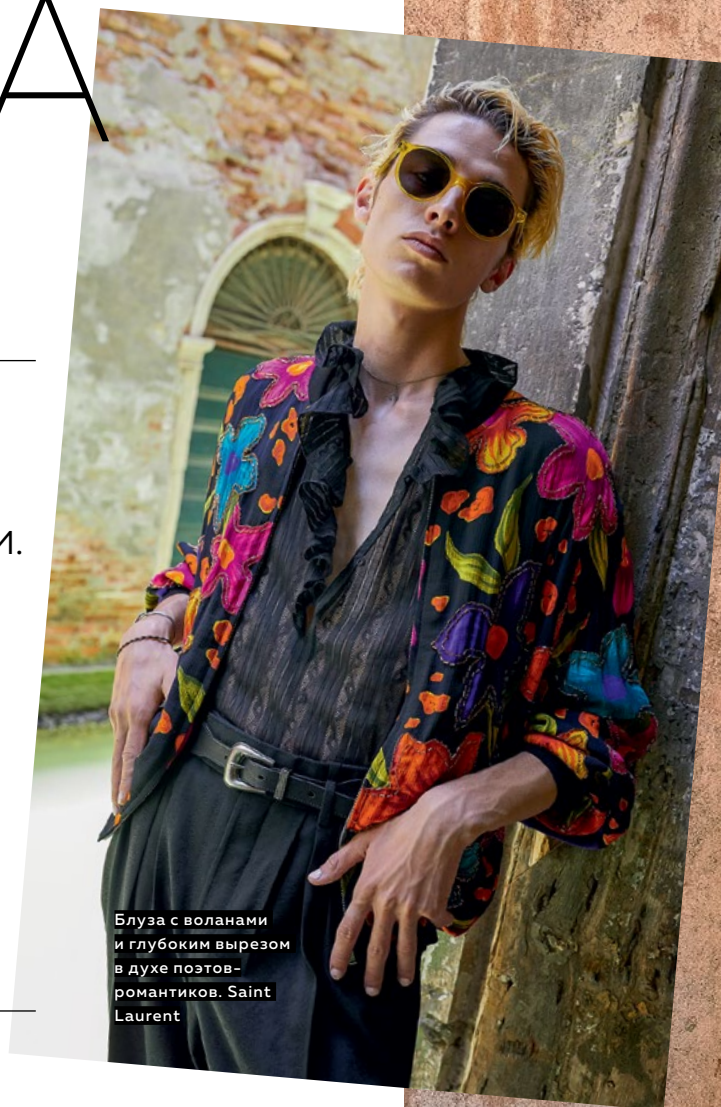
Фото: **Saint Laurent by Anthony Vaccarello, Erdem, Federico Cina**

В одной из заметок Лоос пишет: «Быть хорошо одетым. Кто бы этого не хотел? Человек богат, если имеет разум в голове и хороший костюм в шкафу. Что толку быть семи пядей во лбу, если ты дурно одет? Никто не заметит твоего ума и таланта».

Адольф Лоос писал о моде в эпоху, когда мужчины носили костюмы-тройки, сшитые из тяжелой ткани (один метр мог весить килограмм) и состоящие из пиджака, брюк и жилета. К ним прилагались сорочка, галстук-бабочка, шарф, жесткий головной убор и обувь с высокой шнуровкой, в которой было неудобно ходить. Но для Лооса уже этот набор предметов давал свободу, особенно когда он сравнивал неудобство одежды с нарядами римлян или людей

эпохи Возрождения. Для мужчины же XXI века даже галстук могут счесть ущемлением прав и свобод. Ведь для моды образца 2022 года заявление о свободе, особенно в отношении мужчин, включает в себя многообразие мнений, социальных и гендерных позиций, взглядов на образ жизни. Но на деле нащупать ту самую свободу современному мужчине в условиях многочисленных ограничений и до сих пор существующих стереотипов все же не так просто.

Что же значит быть мужчиной сегодня? Ответ на этот вопрос у каждого свой, но как сейчас проявляется современная мужественность и что подготовил мужчине новый летний сезон, я постараюсь рассказать.



Блуза с воланами и глубоким вырезом в духе поэтов-романтиков. Saint Laurent

В коллекции Saint Laurent несколько тельняшек, которые всегда вне времени. Отдельное внимание обратите на детали: два ремня и туфли на шнуровке



Костюм Erdem в столь актуальном сейчас оттенке коричневого, да еще и с цветочным принтом



Британская классика в современной интерпретации от Erdem. Вновь — внимание на детали: высокая талия, кардиган, мужские сандалии с закрытым носом — всё на пике популярности





Пиджак-оверсайз,  
спортивные штаны  
и высокие кеды  
с повязанными поверх  
платками... Почему бы  
и нет?

По мнению многих дизайнеров, мужчине следует стать более романтичным и поэтичным. Коллекции-отсылки к романтизму и соответствующему стилю показали сразу несколько брендов. Это, во-первых, Saint Laurent под руководством Энтони Ваккарелло. Показ проходил на почти заброшенном острове Ла-Чертоза в Венецианской лагуне. Если скучаете по Венеции, местному небу и воздуху, советуем его посмотреть — атмосферу передает и погружает. Модели проходили сквозь специально выстроенную зеркальную инсталляцию художника Дуга Эйткена, названную «Зеленой линзой» из-за обилия растений внутри и эффекта калейдоскопа. Долгое время инсталляцию можно было посещать, ведь после показа ее оставили на острове как произведение искусства, что стало отличным примером взаимодействия моды, искусства и общественного пространства.

Но как же Ваккарелло выразил романтическое настроение через одежду? На первый взгляд, коллекция кажется винтажной, и это один из важных приемов и тенденций, которые можно взять на заметку. Винтаж и отсылки к винтажной одежде набирают обороты и появляются даже на красных дорожках, поэтому в повседневный гардероб уникальные находки можно вводить смело.

За вдохновением для Saint Laurent весна-лето — 2022 Ваккарелло обращается к архивам Ива Сен-Лорана и его собственному стилю. Мужчина в Saint Laurent чувствует себя комфортно в рубашках с оборками и глубоким вырезом, струящихся шелковых накидках, узких брюках и свободных блузах с пиратскими рукавами. Отдельное внимание уделяется выбору ткани: то это бархат, то жаккард, то шелк с цветочным принтом или тонкое кружево. В коллекции есть несколько тельняшек, которые вне времени и всегда ассоциируются с романтическими приключениями. Мрачное готическое настроение показу придает финал: модели погружаются в морскую пучину.

Еще один бренд, который вдохновился романтизмом и викторианской эпохой, — Alexander McQueen. Сара

Если хочется немножко  
 побыть таким  
 корсаром, то блуза  
 Saint Laurent  
 подойдет идеально



Бертон, ставшая креативным директором дома после смерти основателя, в мужской коллекции весна-лето — 2022 обращается к иллюстрациям «Божественной комедии» английского поэта и художника Уильяма Блейка. И здесь тоже есть отсылка к корням бренда, ведь знаменитая коллекция Александра Маккуина «Данте» 1996 года, которая проходила в заброшенной церкви, уже давно пополнила золотой фонд мировых показов. Иллюстрации Уильяма Блейка стали основой для принтов рубашек, костюмов и пальто. В коллекцию Alexander McQueen также вошли пиджаки с рукавами на молниях, смокинг с пышными оборками и платье-футболка с юбкой из шифона, тюля и органзы. Да-да, мужскими юбками и платьями на подиуме уже никого не удивишь.

Но вернемся к заметкам о моде Адольфа Лооса, где он пишет: «Что значит хорошо одеваться? Это одеваться правильно. Корректно! Словами “шикарно”, “прекрасно”, “смело”, “элегантно” мы как бы заклинаем моду, хотим угнаться за ней. Дело в том, чтобы наша одежда меньше бросалась в глаза. Все броское в хорошем обществе считается вульгарным». Интересно, как бы он отреагировал на современные тенденции, где чем заметнее, тем актуальнее?

Но если вам, как и Лоосу, яркие новинки и тренды кажутся вульгарными, стоит обратить внимание на вне-временные марки мужской одежды. Один из таких итальянских брендов с более чем 110-летней историей — Ermenegildo Zegna, сохраняющий традиции портновского мастерства и при этом адаптирующий их под предпочтения и ритм жизни современного мужчины. В сюрреалистичном ролике Ermenegildo Zegna, который рекомендую посмотреть из-за визуально выверенной картинки в духе режиссера Уэса Андерсона, модели ходят по зеленому лабиринту, лестницам, а в финале собираются за большим столом, накрытым прямо посреди воды. Несмотря на классическую философию бренда, показ очень современен и обошелся без традиционных костюмов, к тому же не было замечено ни одного галстука.

Алессандро Сартори, креативный директор Zegna, считает, что его цель — объединить тейлоринг (пошив костюма) с ритмом большого города. Для этого в коллекции широко представлены рабочие куртки, кимоно, комбинезоны. Все эти вещи напоминают о спецодежде, тоже являющейся одним из главных трендов сезона. Тем более стоит вспомнить итальянские корни рабочего комбинезона, предложенного футуристом Тайятом (Эрнесто Микаэллесом). Тайят, помимо модных иллюстраций для именитых домов начала XX века, придумал и предложил рабочий комбинезон «Тута» для повседневной носки.

Спустя 100 лет история повторилась: теперь комбинезоны Zegna сшиты в традициях высокого портновского искусства, но также предназначены для повседневности. Кстати, именно Алессандро Сартори одевал в нашумевшем фильме «Дом Gucci» главного героя Маурицио Гуччи в исполнении Адама Драйвера. Ведь бренд Ermenegildo Zegna существовал в ту эпоху, а дом Gucci тогда еще не выпускал мужскую одежду. Посмотрите, если пока не успели.

Пиджак, надетый  
 на футболку, темные  
 очки, тонкий шарф  
 с бахромой и кольцо  
 на шее — нюансы,  
 которые помогут  
 сделать современным  
 почти любой образ





Одинаковые со второй половинкой предметы одежды иметь можно и даже нужно



Для вечернего променада по взморью – широкие штаны, свободный свитшот в полоску и украшения как напоминание о лете



Идеальное облачение от Federico Cina для прогулок по русским просторам. Всё, чтобы почувствовать себя Есениным



Пиджак без рукавов, шорты и майка в полоску из коллекции Federico Cina весна-лето – 2022



Вязаные вещи не теряют своей актуальности как в женском, так и в мужском гардеробе

Сами же Gucci, а точнее креативный директор Алессандро Миккеле, для мужчины современной эпохи предложил и классические костюмы-тройки, только разбавленные рубашками с оборками и жилетами с глубоким вырезом, и все те же комбинезоны ярких оттенков.

Если же хочется еще более классических костюмов, но тоже высочайшего качества, можно обратиться к коллекции Brioni — известного итальянского дома с богатым наследием и историей. Там есть как традиционные варианты, так и вечерние в столь популярном сейчас эффекте градиента омбре или же с цветочным принтом, который, как мы успели заметить, тоже на пике популярности.

Строгий классический костюм с цветочным принтом можно найти и в коллекции Erdem. У этой марки он еще и в одном из самых актуальных оттенков сезона — коричневом. Этот оттенок стал доминирующим в коллекции таких домов, как Dior Men, Hermès, Homme Plissé Issey Miyake и других. Присмотреться к нему точно следует.

Словом, если хотите одеться в самые актуальные оттенки сезона, выбирайте коричневый — цвет земли, голубой — цвет неба, зеленый оттенок тусклой травы, используйте тотальный монохром или же их сочетание. Так вы точно не прогадаете и добавите летней свежести в свой гардероб. А чтобы тоньше почувствовать летнее беззаботное настроение, всегда можно облачиться в шорты — уж их-то найдете в мужских коллекциях почти любого бренда. Здесь тоже есть пространство для выбора: для более смелых — суперкороткий вариант, как, например, у Prada; или же модель до колена, как у Federico Cina. У последних даже можно увидеть вязаные шорты в сопровождении легкой накидки, ведь тренд на уютную вязаную одежду до сих пор с нами. В коллекции Federico Cina есть вязаные майки и пиджаки-жилеты без рукавов, что тоже очень актуально.

Видимо, постепенное оголение мужского торса движется к своему звездному часу. Дизайнеры предлагают множество вариантов: отсутствие рукавов, жилеты, майки, укороченные топы и пиджаки, глубокие вырезы рубашек. Выбор остается за мужчиной. Если оголяться совсем нет желания, можно надеть майку и накинуть на нее рубашку как яркое цветное пятно — будь то неоновый монохром или же феерия цветов в гавайском стиле.

Из мужских аксессуаров как никогда популярны узкие и длинные мужские шейные платки, белоснежные нити жемчуга, которые могут украшать не только шею, но и кисти рук. Также особенно интересно смотрятся в этих руках функциональные сумки. Для сезона 2022/2023 лучше всего выбрать большую мешковатую модель и смело отправляться с ней в любое путешествие.

Как утверждал все тот же Адольф Лоос, человек доволен, когда хорошо одет. И этот тезис столетиями остается непреложной истиной. На данный момент составить мужской образ — задача не из легких, но быть современным можно, зная некоторые тенденции. Осталось лишь грамотно применить их в своем гардеробе и наслаждаться летней порой. **МВУ**



Сочетать несочетаемое  
и появиться на пляже  
в пальто — сегодня  
позволить себе можно всё

# MOSCOW YACHT SHOW 2022: БЛАГОДАРЯ И ВОПРОКИ

С 3 по 5 июня один из лучших московских яхт-клубов – Royal Yacht Club на Водном стадионе – в пятый раз принимал участников выставки Moscow Yacht Show 2022. Прекрасная традиция собираться здесь в начале лета была инициирована нашим журналом еще в 2017 году, и с тех пор ее поддерживают десятки производителей и брокеров яхт, катеров, водных «игрушек», оборудования и аксессуаров для отдыха на воде. За три дня выставку посетило больше 2000 человек.

Текст: Екатерина Хлопкова

Фото: Алина Гараженко, Влад Степаненко





# Российская столица очень тепло приняла пятую выставку Moscow Yacht Show

Без хороших партнеров мероприятие такого уровня организовать сложно, и в этом году боат-шоу поддержали: компания «Мангазея Девелопмент», входящая в группу компаний «Мангазея» (девелопмент и бизнес-проекты в реальном секторе экономики), СПАО «Ингосстрах», авиакомпания Weltall-avia (бизнес-авиация), интернет-магазин водномоторной техники Водник.ру, яхтенная компания PROyachting, профессиональный перевозчик «АТП “Невское”», компании MFITNESS (деревянные тренажеры), Kangen Water (фильтры для воды), AVnirvana/JVC (акустика, системы «умный дом»), Yamaguchi (массажное оборудование), «СМ-Клиника», Парк-отель «Басовское» и, конечно, гостеприимный Royal Yacht Club.

Самый крупный флот премьерных и брокерских яхт показала компания Nordmarine. Хедлайнером стала новая трехкаютная модель французской верфи Beneteau Grand Trawler 62 длиной 18,95 м и шириной 5,4 м, которую публика увидела на воде впервые. Среди новинок также следует отметить двухкаютный круизер Sealine C335 V длиной 10,31 м и шириной 3,5 м. Кроме того, компания предоставляла возможность познакомиться с такими бестселлерами, как Princess V62 (длина 19,14 м), Atlantis 55 (16,7 м) и моделями поменьше — Jeanneau Cap Camarat 7.5 DC, Chaparral 257 SSX, Nimbus Commander 380.

Яхтенная компания West Nautical демонстрировала у причала яхту Fairline Phantom 48 длиной 14,5 м.

Среди лодок калибром поменьше, стоявших на берегу и воде, тоже были заметные модели. Так, у самого входа на причал красовался уже нашумевший в яхтенном сообществе катер Seagene 745 Crew Cabin верфи из Татарстана, который представляла компания New Star Marine. Он начал свой «круиз» по профильным выставкам еще весной в Москве, затем побывал в Самаре, Владивостоке — и вот, снова столица, но уже другая площадка. Рядом с Seagene «пришвартовался» интересный образец — угольно-черный глянцевый катер V, рассчитанный под электрический подвесной мотор и предназначенный для водных прогулок вдвоем: с подругой или, например, с ребенком. В противоположном конце экспозиции стоял аэрокатер Onix длиной 6,5 м, тоже знакомый тем, кто приезжал в мае этого года на Samara Boat Show. Лодку с карбоновым верхом и днищем из полипропилена высокого давления строили в Самаре чуть больше года. Ее оборудовали двигателем Toyota, с которым катер развивает порядка 140–150 км/ч.

Повышенное внимание у причалов вызвал катер Volzhanka Fishpro X7 2023-го модельного года, прошедший необходимые испытания и готовый к эксплуатации. По сравнению с предыдущей версией у лодки полностью переработано днище, увеличены ширина и килеватость, она стала более комфортной и управляемой на волне. Также избавились от фанеры на палубе, проработали систему кабель-каналов для укладки электропроводки, добавили подстаканники, подсветку, закаленные ветровые стекла... Словом, производители не стоят на месте, и это приятно. Верфь VBoats привезла на выставку еще две модели: Volzhanka 44 и -46 Fish. Сотрудник компании рассказал, что верфь начала сотрудничать с китайским производителем моторов Hidea, и уже сейчас в пакетном предложении «лодка + мотор» фигурируют именно эти двигатели, которые для VBoats запатентованы как Yamer. В дни выставки Volzhanka 46 Fish с пятью довольно крупными мужчинами на борту под Yamer 60 л.с. разогналась до 50 км/ч.

У причалов также демонстрировали закрытый алюминиевый катер Orca 790 (River Brothers, Санкт-Петербург), участвовавший и в Samara Boat Show 2022.

Большую популярность у посетителей имел второй экспонат самарского производителя — новый Onix 850 Top (длина 8,48 м, ширина 2,5 м) с алюминиевым корпусом и стеклопластиковой отделкой. Под мотором 300 л.с. лодка разгоняется до 86 км/ч, стандартный топливный бак рассчитан на 300 л, опционально можно доукомплектоваться баком для воды (до 150 л) и пользоваться палубным душем. Кроме того, производитель предлагает индивидуализировать цвет корпуса, обивки и палубного покрытия.

Не было отбоя от желающих заглянуть внутрь алюминиевого каютного катера Swift Chaser 750 (Самара) длиной 7,5 м, занявшего достойное место в экспозиции. Лодка была оснащена основным подвесным мотором Suzuki 250 л.с. и вспомогательным (9,9 л.с.).



## Дмитрий Макаров,

директор выставочных проектов МВУ

В этом году, учитывая непростую ситуацию в стране и, как следствие, в яхтенной отрасли, выставка особенно порадовала количеством участников и практически рекордной для нас посещаемостью. Яхтенное шоу — это всегда праздник, но организаторам не менее важна эффективность мероприятия для экспонентов.

В дни выставки состоялось много B2B-встреч, на которых обсуждались поставки комплектующих, оборудования, аксессуаров для лодок, так что, несмотря на непростые времена, надеемся вскоре наблюдать взлет отечественного судостроения.



Российский оператор деловой авиации выполняет чартерные рейсы на бизнес-джетах собственного воздушного флота



«СМ-Клиника» — медицинский бизнес, входящий в пятерку крупнейших в стране



В уютном лаунже, обустроенном для гостей и участников выставки компанией «Мангазея Девелопмент»



**Ольга Проскурина,**  
директор по маркетингу и продукту «Мангазея Девелопмент» группы компаний «Мангазея»

Мы решили стать партнерами выставки Moscow Yacht Show потому, что уверены: люди, интересующиеся этой тематикой и умеющие видеть прекрасное, разделяют наши ценности. Владельцы яхт, как правило, стремятся сделать свою жизнь интереснее, ярче и разнообразнее. Это люди, покоряющие стихии! Мы уверены, что они способны по достоинству оценить и наш продукт, и нашу заботу в созданном специально для них комфортном [M] Lounge.



**ИНГОССТРАХ**

СПАО «Ингосстрах» — страховой партнер выставки



Без преувеличения, в яхтенной сфере в России эту компанию знают все



Деревянные тренажеры MFITNESS очень нравятся взрослым и детям



Компания Nordmarine показала на выставке яхты нескольких иностранных верфей, официальным дистрибьютором которых является



У входа на причал стояла модель Searene 745, а рядом – катер V (Abdrakhmanov's Yachts), который многие сначала принимали за импровизированную фотозону или арт-объект





Пост управления новой моторной яхты Sealine С335 V



Внутри Beneteau Grand Trawler 62



В Moscow Yacht Show также участвовали Quicksilver 705 Pilothouse (брокер — New Star Marine), Phoenix 530 НТ и -560 (СПЭВ), Magniff 270 FreeFlight, Saxdor, электрокатер Elisabeth, открытый катер *Aringa* художника и дизайнера Константина Плотникова, надувные катамараны Water Bike Italia. Прямо с воды можно было купить такие брокеражные модели, как Velvette Active Sedan, Beneteau Antares 7.0, Cruisers Yachts 340 Express, Silver Eagle Cabin и др.

Премиальные интерьеры для транспортных средств предлагала компания «Технологии Роскоши», химию и палубные покрытия — Baltic Boats Company, водные «игрушки» на любой вкус — Motosurfing.com и Jet Pilot, а разноцветные многофункциональные всепогодные парки — компания Tortuga. Компания «МОРИС» привезла на выставку бумажный атлас внутренних водных путей России.



**Илья Мири,**  
управляющий  
Royal Yacht Club

За два года пандемии и невозможности собраться вместе все соскучились друг по другу и по таким

яхт-шоу, поэтому было особенно приятно видеть наших постоянных партнеров и клиентов. Вот уже пятый раз выставка радует и красивой картинкой, и своей эффективностью для участников: в эти три дня пришло много посетителей, которые с удовольствием провели время у воды и на воде, а кто-то заново открыл для себя яхтинг и его преимущества в нашей столице.

Moscow Yacht Show, как и в прошлые годы, было отлично и профессионально организовано, за что большое спасибо команде журнала МВУ. Порадовала своим разнообразием и погода: были и солнце, и дождь, и ветер, который в последний день мероприятия добавил азарта участникам регаты от нашего главного партнера – парусной школы PROyachting. Все эти дни мы получали от клиентов и гостей шоу положительные отзывы и благодарность за такое яркое событие.

В день открытия было много B2B-встреч: представители верфей общались с поставщиками оборудования, производители договаривались с потенциальными заказчиками, на стендах участников царил деловая атмосфера. Зато в субботу, не без помощи небесной канцелярии, которая выдала теплую и солнечную погоду, на зеленой лужайке береговой экспозиции Moscow Yacht Show и на причалах было невероятно оживленно.

«Мангазея Девелопмент», входящая в группу компаний «Мангазея», в своем уютном лаунже устраивала дегустацию коктейлей на основе премиального коньячного напитка Voduen, каждый час разыгрывала призы для посетителей и участников (дизайнерские предметы интерьера датского бренда VoConcept) и приглашала совершить морскую прогулку на катере Krasotka под управлением девушки-капитана.

Не было отбоя от взрослых и детей, желающих позаниматься на деревянных тренажерах MFITNESS, аналогов которым в России пока нет. С помощью них можно собрать у себя в квартире, в загородном доме или на яхте стильный, функциональный и экологичный фитнес-зал, который станет еще и украшением интерьера. Тренажеры изготавливаются на заводе в Германии, где древесина обрабатывается таким образом, чтобы изделия не деформировались, не рассыхались и не размокали (проверено московским дождем, который шел в первый день мероприятия).

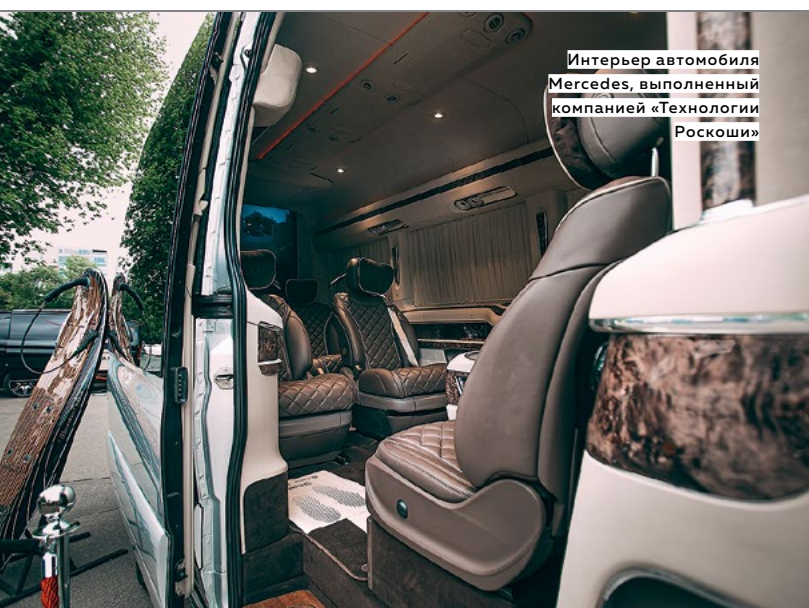




В непростой борьбе в регате Moscow Yacht Show победил экипаж «СМ-Клиники»



Компания AVnirvana специализируется на проектировании и изготовлении эксклюзивных стереосистем и ультимативных домашних кинозалов и кинотеатров



Интерьер автомобиля Mercedes, выполненный компанией «Технологии Роскоши»

Посетители и участники также могли отдохнуть в инновационных массажных креслах Yamaguchi, в том числе флагманской модели Yamaguchi Xi. Для кресла предусмотрены 12 программ, а успокаивающее тепло дает технология графенового прогрева, за которую наши ученые получили Нобелевскую премию.

Выходные выдались жаркими, и как нельзя кстати пришлось «живая» вода Kangen, приготовленная при помощи специального японского фильтра-ионизатора Leveluk K8.

Компания AVnirvana приглашала на свой стенд сразиться в FIFA на экране разрешением 8K, которое поддерживает сегодня только проекционная техника JVC.

На территории выставки все дни работал футтрак SeaFoodBox, где прямо под открытым небом на огромной сковороде готовили ароматную паэлью; за блюдами из свежайших морепродуктов и напитками временами выстраивались очереди.

Гвоздем воскресной программы стала парусная регата, организованная совместно с компанией PROyachting. В упорной борьбе на дистанции в лидеры вышли команды «СМ-Клиника» (1-е место), «Мерседес-Бенц» (2-е место), «Ингосстрах» (3-е место).

Стоит отметить, что перед началом выставки участники прошли инструктаж сотрудников ГИМС; посетителям с детьми у входа на причал предлагали спасательные жилеты.

Очередной праздник состоялся, до новых встреч на Moscow Yacht Show 2023! [MBV](https://mbv.ru)

# SUNREEF 80 ECO

Польская компания Sunreef Yachts еще в марте привезла на яхтенную выставку в Дубае катамаран Sunreef 80 Eco из своей экологической парусной линейки. Его спустили на воду в январе, и это был первый публичный показ весьма передовой во многих отношениях ЯХТЫ.

Текст: **Петр Шестаков**  
Фото: **Sunreef Yachts**





У Sunreef Yachts две линейки парусных катамаранов: Sailing Yachts и Sailing Eco Yachts. Первая включает в себя классные катамараны категории semi custom длиной от 50 до 150 футов, вторая состоит из яхт 50, 60, 70, 80 и 100 футов с такими же, надо полагать, корпусами, рангоутом и во многом техническими системами. За исключением того, что на экаютах в полной мере реализованы современные энергосберегающие «зеленые» технологии, включая электродвижение. А показанная в Дубае Sunreef 80 Eco — это не просто яхта с гибридной пропульсивной установкой, какие все чаще появляются на акваториях планеты: здесь перспективные экологические решения представлены в иных масштабах, о чем дальше скажу подробнее. А начну с того, что Sunreef 80 Eco...

Длина  
**23,87 м**

Ширина  
**11,53 м**

Осадка  
**1,80 м**

Водоизмещение  
—

Запас топлива  
**2400/6000 л**

Запас воды  
**1600 л**

Электродвигатели  
**2 × 160 кВт**

Дизель-генераторы  
**2 × 150 л.с.**

Вместимость  
**16 чел.**

## КАТАМАРАН С ВАРИАЦИЯМИ

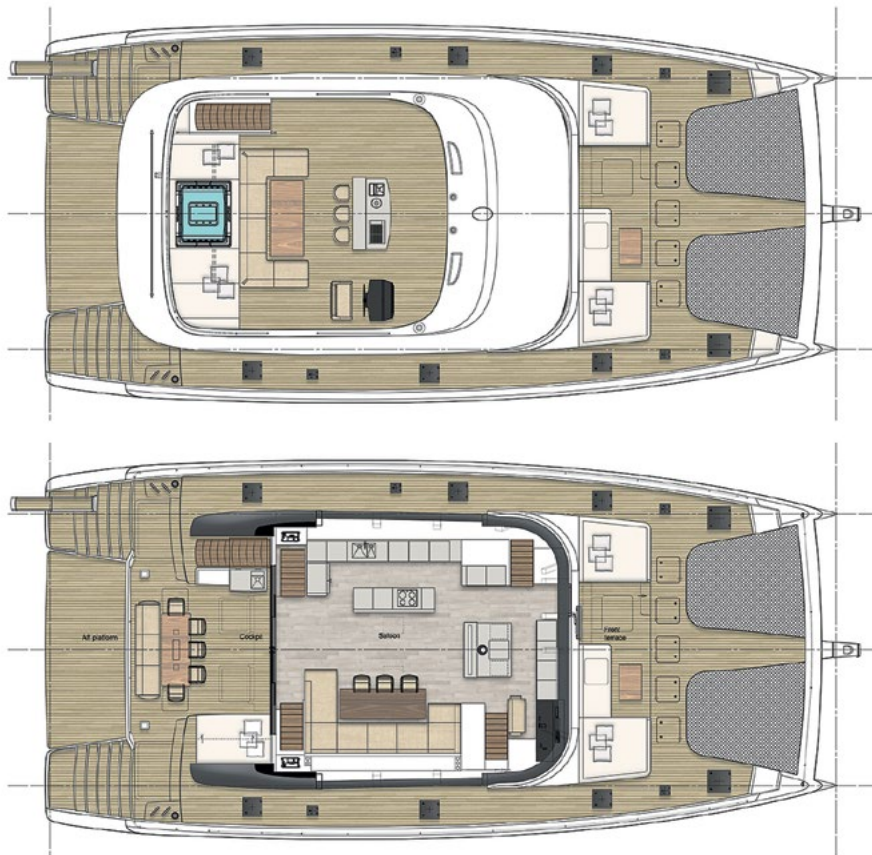
Яхты однокорпусные и катамараны похожи тем, что и те и другие предназначены для отдыха. А главное их различие не только в числе корпусов как таковом, но в том, что дает катамаранная конструкция судна в плане вариативности компоновки палуб и реализации нестандартных решений. Трехпалубный Sunreef 80 Eco наглядно иллюстрирует эти тезисы.

На флайбридже под хардтопом с огромным открывающимся люком присутствуют все «стандартные» элементы обстройки: динетта, обеденный стол, лежак-«солярий», ветбар с грилем, пост управления. Но при такой ширине открытой палубы их можно легко менять местами (кроме динетты в корме), переносить рулевую консоль на другой борт, а в «солярии» установить джакузи.

Та же история и на главной палубе. В салоне дубайской лодки за огромными раздвижными стеклянными дверями на левом борту стояла динетта — большой диван и обеденный стол на 10 человек, напротив — еще диван; ветбар вынесен вперед, рулевая консоль справа, камбуз спереди. И опять всю эту меблировку можно почти свободно тасовать, пространство зрительно зонировать, а свободного места хватит и для танцпола.

Впечатляющая ширина главной палубы позволила на фордеке организовать две зоны отдыха (вместо одной, как на обычных яхтах), а на палубе в корме, под защитой флайбриджа, кокпит оборудован диванами, столом, шезлонгами... В общем, компании из 10–15 человек здесь не будет тесно. Интересное решение предложено для купальной платформы с гидравлическим приводом, с боков обрамленной спускающимися к воде ступенями. На якорной стоянке она опускается максимально низко, а на ходу поднимается на уровень палубы.

Sunreef 80 Eco, показанный в Дубае, получил индивидуальную планировку с четырьмя пассажирскими каютами (каюты экипажа отдельно), но это не предел: поскольку эти яхты — категории semi custom, число гостевых кают на нижних палубах может достигать пяти-шести. Каюты не тесные, со своими туалетными комнатами и кроватями со спинкой к внутреннему борту. Можно добавить, что клиентам предлагается широкий выбор экологических отделочных материалов, формирующих современный декор: регенерированная древесина тика, переработанные или натуральные ткани (лен), — а мебель изготовлена с использованием базальта. Но все-таки главное в этой лодке...



Возможные варианты планировки катамарана Sunreef 80 Eco: флайбридж (вверху) и главная палуба





Популярный вариант  
интерьера салона  
на главной палубе.  
Как и принято на лодках  
semi custom, мебель  
может быть любого стиля



Обширная зона отдыха  
на фордеке

## ПАРУС + ЭЛЕКТРОСИЛА

Возможно, в соответствии с постулатом «хочешь, чтобы было сделано хорошо, — сделай сам», Sunreef Yachts обзавелся собственным производством солнечных панелей. Толщина такой пластины менее 1 мм; панели легкие, прочные (по ним можно ходить) и гибкие, что позволяет интегрировать их в любую композитную конструкцию яхты — не только в борта или участки надстройки, но даже в мачту, гик или изогнутый карбоновый хардтоп. Пиковая мощность фотоэлектрической системы (общая площадь более 180 кв. м) достигает 36 кВт — как у дизель-генератора иной солидной яхты. Сообщается, что демонтаж панелей для технического обслуживания или ремонта не требует усилий. А отдел исследований и разработок верфи уже колдует над системой рекуперации тепла от панелей, чтобы нагревать воду в бойлере.

Помимо парусов — грота со сквозными латами (200 кв. м) и генуи (155 кв. м), катамаран приводят в движение два электромотора по 160 кВт, вращающие гребные винты. Их питают современные батареи аккумуляторного блока на 300 кВт (они на треть легче обычных аккумуляторов, используемых на яхтах). При этом на борту есть и два дизель-генератора постоянного тока на базе двигателя Volvo Penta D3 (150 л.с.), которые также могут питать электродвигатели (гибридная пропульсивная система).

Здесь же отметим, что на Sunreef 80 Eco применена система гидрогенерации: при ходе под парусами на скорости более семи узлов вращение гребных винтов в режиме авторотации (генераторный режим) позволяет рекупе-

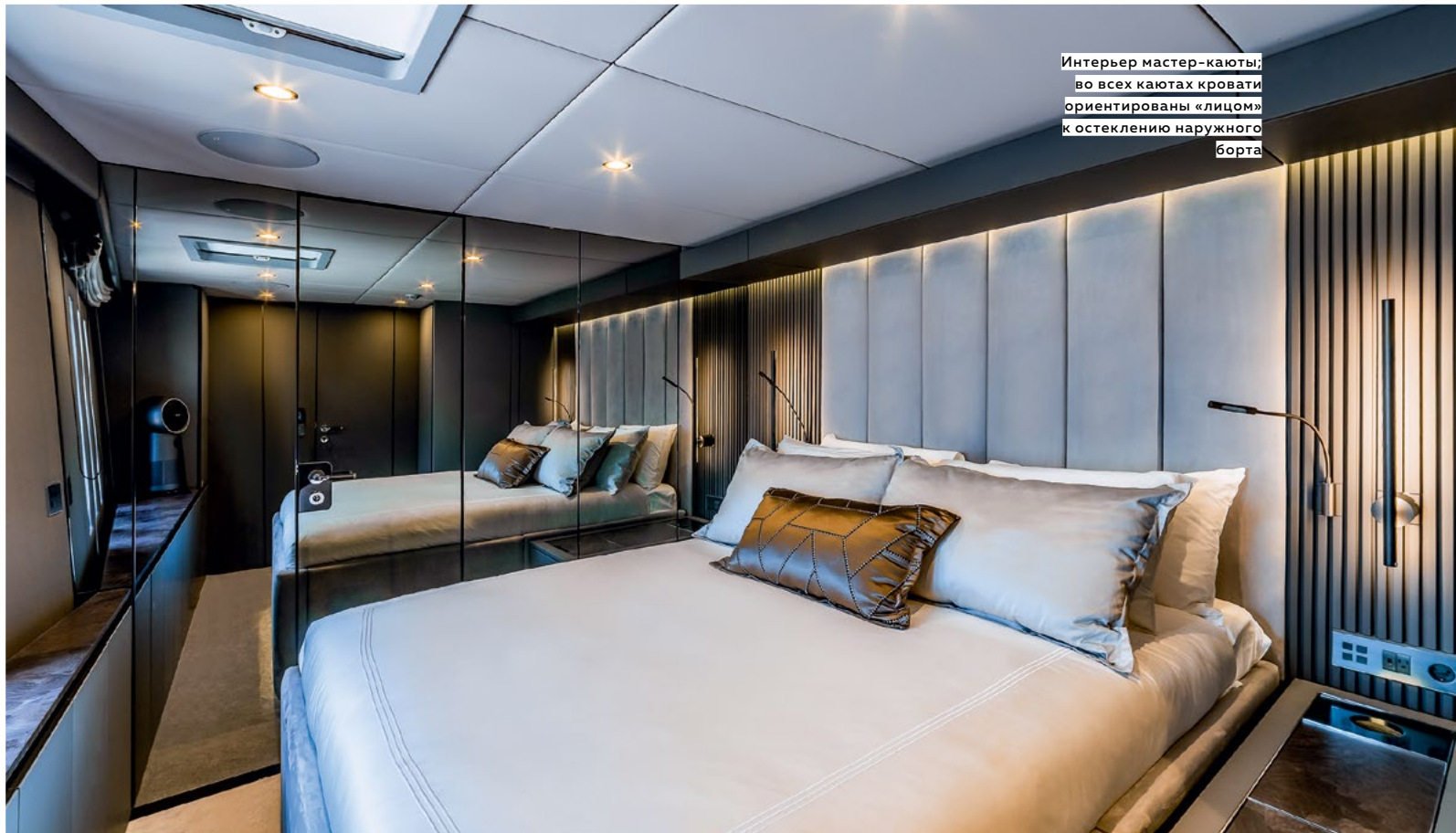


Носовая часть салона на главной палубе с постом управления

рировать до 15 кВт·ч — этого достаточно для питания бортовых бытовых устройств и систем. Свою лепту в электрическую «копилку» яхты вносят и ветрогенераторы, также вырабатывающие электрический ток для заряда батарей. Они работают в различных условиях, от очень слабого ветра до штормовой погоды, и являются стабильным источником энергии на ходу и во время стоянки в течение дня, а также ночью и в пасмурную погоду, когда солнца не видно. Эффективный контроль бортовой электросети осуществляет специально разработанная интеллектуальная электронная система.



Такой огромный кокпит с обилием комфортабельной обстройки и «выпадающим» из подволока ТВ-экраном может быть только на катамаране



Интерьер мастер-каюты,  
во всех каютах кровати  
ориентированы «лицом»  
к остеклению наружного  
борта

## БЕЗ МАЧТ И ПАРУСОВ

Для полноты картины следует сказать, что у Sunreef Yachts, помимо парусной, есть линейка моторных экокатамаранов длиной 60, 70, 80 и 100 футов, и модель Sunreef 80 Eco доступна в версии моторной яхты.

При той же практически конструкции (за исключением парусного рангоута) катамаран Sunreef Power 80 Eco лишен «бесплатной» энергии ветра, части площадей для размещения солнечных панелей, возможности заряжать аккумуляторы от гребных винтов в режиме авторотации. Зато он проще в управлении, у него меньше подмостовый габарит и выше скорость, а экологичность и тишина в плавании под электромоторами одинаковы.

У Sunreef Power 80 Eco стоят два электродвигателя по 180 или 360 кВт, для работы которых предусмотрены аккумуляторные батареи 360–640 кВт. Заряжать их, помимо солнечных панелей, будут два дизель-генератора мощностью 300 кВт каждый. Соответственно, увеличен запас топлива (8000–12 000 л).

В отношении скорости известно, что в крейсерском режиме 12 узлов энергии батарей хватит на 22 мили; возможен и гибридный режим. Для сведения: по информации Sunreef Yachts, с двумя опциональными двигателями MAN по 1200 л.с. максимальная скорость Sunreef Power 80 (без Eco) достигает 24 узлов, мореходность соответствует требованиям RCD «А».

Sunreef 80 — модель популярная, способная поспорить по многим показателям с однокорпусной яхтой длиной 100–120 футов. Начав серию этих яхт несколько лет назад, верфь построила уже более 20 корпусов с парусом и свыше десятка моторных катамаранов. А что касается экомодификации, то, как сказал в интервью Фрэнсис Лапп, основатель и президент Sunreef Yachts, эта новаторская яхта, в основе проекта которой лежит возобновляемая энергия, — большой шаг верфи вперед. И если еще недавно моделями с экотехнологиями интересовался один клиент из десяти, то сейчас это каждый второй.

Что в нашем суматошном мире является подлинной роскошью? Тишина, спокойствие, человеческое общение и, конечно, здоровье. Понятно, что за деньги этого не купить, но...

Вот катамаран Sunreef 80 Eco, на борту которого тишину нарушают лишь плеск волны о корпус, крики чаек, беседа пассажиров да звон бокалов. Когда катамаран без крена идет заданным курсом, уверенно рассекая воду острыми форштевнями, в душе царит спокойствие. Общение с приятными людьми не прервут надолго срочные дела: в море с яхты просто так не убежишь, даже если кому-то очень надо. А еще солнце, морской воздух и... все вместе это и есть волшебный источник здоровья. **МВУ**

# PRINCESS F55

У разных народов, при всей их несхожести, встречаются одинаковые по смыслу поговорки, рожденные мудростью поколений. Так, в Англии бытует фраза Perfect is the enemy of good, аналогичная нашей «Лучшее – враг хорошего». Но всегда ли это так? Британская верфь Princess Yachts опровергла сей вековечный постулат, выпустив обновленную яхту Princess F55.

Текст: **Алексей Максимов**

Фото: **Princess Yachts**

Флайбриджные яхты Princess (F Class) относятся к типу судов, на котором верфь основала свой бизнес и заслужила солидную репутацию в яхтенном мире. Сегодня линейку составляют модели длиной 45, 50, 55 и 62 фута; в них выгодно сочетаются стиль, объем помещений, комфорт и мореходные качества. В 2017 году в этой линейке появилась Princess F55 и заменила сразу две предыдущие модели: Princess 52 и -56. В 2019 году ее удостоили престижной премии Motor Boat Awards журнала MBY как «Лучшую яхту с флайбриджем длиной до 60 футов». А в апреле 2022 года верфь показала, как эту «Лучшую яхту» сделать еще лучше.

Длина  
**17,60 м**

Ширина  
**4,87 м**

Осадка  
**1,46 м**

Водоизмещение  
**29,6 т**

Запас топлива  
**2750 л**

Запас воды  
**608 л**

Мощность  
**2 × 1800 л.с.**

Каюты  
**3 + 1**

Приятно, что на борту  
этой яхты ни одна  
функциональная  
зона не урезана в пользу  
другой





Такая организация поста управления и прилегающей зоны на флайбридже может служить примером отличной эргономики



## ПРИЯТНАЯ «НА ЛИЦО»

Обновленную Princess F55 проектировала, естественно, Princess Design Studio в сотрудничестве с бюро Olesinski. Заметнее всего в яхте новая «графика» остекления корпуса, а также опциональная контрастная окраска, которая, по мнению дизайнеров, усиливает спортивную эстетику, как у новых моделей V50 и V55. В остальном же многое кажется знакомым. По-прежнему можно видеть «пляж» на фордеке, где есть диван и лежак-«солярий» с проходом между ними, а в рундуках по бокам дивана до времени спрятаны кранцы и швартовы. Кокпит в корме сохранил динетту (U-образный диван + складной тиковый стол). Отсюда через люк в тиковом настиле можно попасть в моторный отсек, а через люк на правом борту — в каюту экипажа. Эта каюта — опция; вместо нее стандартная комплектация предусматривает кладовую. Также наличествует опциональная гидравлическая платформа для купания с душем и гнездами для крепления тендера.

«Одолев» пологий трап с тиковыми ступенями и поручнями, заберемся на флайбридж, весь правый борт и корму которого занимают диваны (задний — со складным обеденным столом). То есть места, чтобы посидеть или полежать, здесь достаточно. У рулевой консоли на левом борту два кресла, при этом шкипер сидит ближе к диаметральной плоскости, что дает отличный обзор в море, но не во время швартовки. Здесь поможет... швартовная «станция» в кокпите (управление двигателями и носовой подрулькой), которую не сразу заметишь.

Приборная панель содержит МФД Garmin 16", который работает как картплоттер, а также информирует о состоянии двигателей, ряда систем и устройств, включая радар и авторулевой. Вместе с тем параметры двигателей отра-



Такой фордек — отличное место и для любителей загорать, и для работы с якорным или швартовным устройством

жаются и на дисплее Volvo Penta 7", а еще один дисплей 4" показывает скорость и глубину места. Здесь уместно отметить еще одну новинку — интеллектуальную систему Garmin On-Deck мониторинга ряда бортовых систем через приложение для смартфона.

Для Princess F55 предусмотрен легкий хардтоп — функциональная конструкция с люком, снабженным электроприводом. Но если кому-то хардтоп покажется недостаточно изящным, тогда на первый план выходит складной бимини на электрогидравлике.



## УЮТНАЯ ВНУТРИ

Надо признать, что для такой яхты сложно предложить какую-либо кардинально новую идею планировки, поэтому внутри мы видим привычное расположение знакомых элементов.

В салоне, сразу за сдвижной дверью в раме из нержавеющей стали, дизайнеры поместили камбуз — толковое апробированное решение, особенно при наличии выходящей в кокпит стойки и открывающегося над ней окна. Уровень пайола в камбузе позволяет поставить там высокий холодильник с морозилкой (270 л), а напротив уместился «буфет» с винным «кабинетом».

Салон светлый благодаря большим окнам (нижняя кромка остекления заходит за мебельную обстройку), искусственное освещение мягкое, акцентированное. Здесь органично вписался диван с раскладным столиком на телескопических опорах: в нижнем положении и сложенный, столик выглядит как кофейный, а поднятый и разложенный становится обеденным. Напротив — еще один диван на двоих. Нижний/главный пост управления насыщен теми же приборами и органами управления, что и открытый, на флайбридже, но отделан более стильно.

Что касается отделки вообще, то при стандартной компоновке здесь есть простор дизайнерской фантазии. Отделка интерьера на обновленной Princess F55 создает спокойную и вместе с тем по-яхтенному стильную обстановку. Древесина мебели — американский орех или дуб (белый с оттенком, светло-серый и серо-коричневый) под матовым или глянцевым лаком; ткани с прошитыми вручную деталями, инкрустация из полированной нержавеющей стали, кожа... И мягкие ковры — как без них в море!

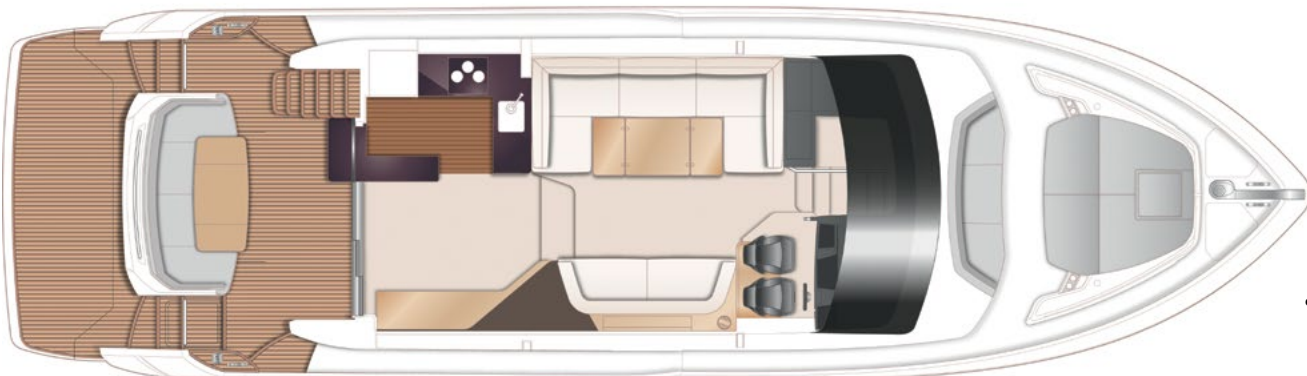
Да, в салоне есть пара ступеней между камбузом и центральной частью, но это не трагедия: они невысокие и широкие и нужны для того, чтобы увеличить высоту в мастер-каюте до 1,9 м. У этой каюты панорамные окна по бортам, своя ванная комната, полно мест для вещей: под кроватью, в глубоких ящиках мебельной секции или в гардеробе (когда дверцы открываются, включается подсветка). По левому борту — динетта со столиком и парой кресел. В носовой каюте дневной свет поступает через длинные окна в бортах, и его достаточно. В каюте есть гардероб, а ванная комната здесь даже больше, чем в мастер-каюте, правда, ее придется делить с обитателями второй гостевой каюты. Последняя тоже светлая, там есть где разместить вещи, а две односпальные койки нажатием кнопки несложно объединить.



Благодаря невысокой мебели и большим окнам с диванов в этом светлом салоне открываются отличные виды на окружающий пейзаж



Знакомая конструкция сложной двери в кокпит с окном у камбуза, позволяющая объединить его пространство с салоном



Реализованная на Princess F55 компоновка главной палубы, пожалуй, самая рациональная



Мастер-каюта обновленной Princess F55 впечатляет освещенностью через крупные бортовые окна, объемом, высотой (1,9 м) и приятной меблировкой



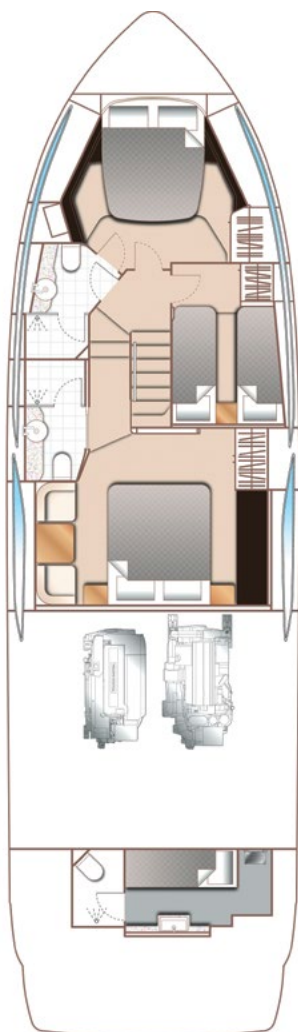
Эту динетту в мастер-каюте можно использовать и для завтрака вдвоем, и даже для работы с компьютером или деловыми бумагами



В отделке и оборудовании ванных комнат вряд ли кто-нибудь сможет найти недочеты



Интерьер VIP-каюты в носовой части Princess F55 — просторный, комфортный, уютный



Кабюта в корме — опция; ее можно использовать как «аварийную» гостевую или устроить там кладовую

## МОРЕХОДНЫЕ КАЧЕСТВА

Отформованный по технологии вакуумной инфузии корпус прежней Princess F55 с обводами «глубокое V», разработанными гуру Бернардом Олесински, остался без изменений, хотя яхта слегка прибавила в весе (около 4 т) — видимо, за счет дополнительного оборудования. А моторная установка... Если прежде было два варианта двигателей на 1600 и 1800 л.с., теперь остался один, самый мощный — Volvo Penta D13-900, на валах. Эти двигатели дают динамичный разгон и приличную скорость (до 33 узлов). При запасе топлива 2750 л в двух танках расчетная дальность плавания на полном ходу (2300 об/мин, 32–33 узла) и в крейсерском режиме (2000 об/мин, 23–24 узла) превышает 200 миль.

На прошлых тестах, проведенных МВУ UK, Princess F55 уверенно резала волну от проходящих судов и продемонстрировала хорошую управляемость, а наличие джойстика в стандартной комплектации, который синхронизирует работу валов, рулей и носового подруливающего устройства (тяга 130 кг), повышало маневренность в стесненном пространстве марины. И, как было отмечено, для комфортного управления яхтой хватит всего двоих — намек на романтическую прогулку...

Princess F55 «образца» 2017 года успешно отработала свою пятилетнюю программу и уступила место на сборочной линии преемнице с тем же наименованием. Такова политика верфи: при достаточно сильной конкуренции Princess Yachts постоянно обновляет свои модели, добиваясь преимущества. Вероятно, и этим тоже объясняется беспрецедентно высокий спрос на яхты Princess, когда продажи превышают 300 корпусов в год, а портфель заказов объемом около \$ 1 млрд забит до 2024 года. Если так пойдет и дальше, верфи придется озаботиться расширением своих производственных мощностей. МВУ

# ЯХТЫ ОТ ПРИНЦА ОРАНСКОГО

Текст: **Антон Черкасов-Нисман**

Фото: **Venegy Yachts**

Есть в голландском городке Хеге малоизвестная за пределами Нидерландов семейная компания с запоминающимся названием Prins van Oranje, что в переводе означает «Принц Оранский» (действующий титул наследников престола в этой стране). Компания — не новичок в яхтенной сфере и уже более полувека работает сразу по нескольким направлениям: торгует новыми и брокеражными лодками, строит марины и объекты береговой недвижимости (эллинги, ангары для зимнего хранения, домики для отдыха), а также производит яхты под разными брендами. Именно Prins van Oranje в 1999 году вывела на рынок марку Rapsody Yachts (мы публиковали тест голландского ретролобстера Rapsody 55 в МВУ № 5, 2010) и, прежде чем продать ее, построила более 300 корпусов (порядка 12 моделей). Позже компания учредила производство хаусботов AquaViva, испытавшее резкий подъем с приходом пандемии, и бренд Venegy Yachts, о котором здесь пойдет речь.

Строго говоря, верфь Venegy Yachts появилась как логическое продолжение специализации Prins van Oranje на классических деревянных моторных яхтах; одно время она импортировала их из Скандинавии, восстанавливала и продавала ценителям по всему миру. Организовав собственное производство, Venegy Yachts быстро перешла к стеклопластиковым корпусам и выпустила три модели линейки Classic длиной 27, 33 и 37 футов. Последняя, кстати, приходила из Таллина в Санкт-Петербург для участия в выставке SPIBS 2015, где нам и довелось ее протестировать.

Сложилось так, что в конце прошлого десятилетия ситуация на европейском рынке не способствовала спросу на яхты в стиле ретро. Производители серийных лодок разбаловали клиентов сумасшедшими темпами обновления модельных рядов, молодежь потянулась к современным дизайнерским решениям, а яхтсмены старшего поколения начали уходить на покой. Верфям вроде J-Craft и Venegy с их штучным и весьма специфическим товаром пришлось туго: одна временно даже вылетела из бизнеса, вторая вынужденно переориентировалась на яхты другого типа.

Во-первых, Venegy решила строить лодки из алюминиевого сплава и делать все самостоятельно (раньше стеклопластиковые корпуса заказывали в Турции). Во-вторых,

## Venegy Yachts отошла от ретростиля и теперь строит современные по облику яхты

Длина  
**11,20 м**

Ширина  
**3,90 м**

Осадка  
**0,90 м**

Водоизмещение  
**8,2 т**

Запас топлива  
**1000 л**

Запас воды  
**320 л**

Двигатели  
**2 × Volvo  
Penta D3/D6  
(220/340/370 л.с.)**

Максимальная  
скорость  
**38 узлов**

Классификация CE  
**«B»**





Venegy Classic 37 (слева)  
рядом с новой Venegy 37



она подрядила именитую студию Vripack спроектировать моторную яхту в современном минималистском стиле и с таким корпусом, чтобы на ходу пассажиров не обдавало брызгами. Верфь привлекла шведских инженеров из Petester, и они вместе со специалистами Vripack проработали днище с косыми реданами запатентованной формы. Еще одним требованием для новых Venegy был панорамный обзор из рубки, и конструкторы положили алюминиевый хардтоп с компактной мачтой и световыми люками прямо на сплошное остекление без средников. Наконец, последним условием стало использование премиальных материалов и комплектующих, чтобы лодка могла выступать в качестве тендера для суперяхт, соответствуя им по уровню и качеству отделки.

Так в 2020 году появилась модель Venegy 37, которую можно было видеть в акватории порта Эркюль во время прошлогоднего Monaco Yacht Show. Там она курсировала с клиентами Fraser между выставкой и стоящими на рейде яхтами, и для верфи это был отличный шанс показать свое детище целевой аудитории. Venegy Yachts решила войти в одну из самых конкурентных ниш, где в том числе правят бал Waier Yachts, соседи Prins van Oranje по Хеге, и ее главным маркетинговым аргументом в борьбе за клиентов стал именно сухой ход лодки.

«Большинство тендеров и яхт сопровождения, которые используются на юге Франции, поднимают тучу брызг, стоит им только пойти по небольшой волне или зыби, — поясняет Ларс Вестерс, менеджер по продажам Prins van Oranje. — В итоге просто невозможно доехать до места сухим, поэтому при создании Venegy 37 это был один из самых важных аспектов».

Верфь позиционирует Venegy 37 как эксклюзивную кастомную модель и подчеркивает, что не собирается массово строить эти лодки, как было с Rapsody. По словам Ларса Вестерса, по духу Venegy 37 ближе к алюминиевым скандинавским катерам с рубкой, нежели к стеклопластиковым Waier, Fjord и подобным, только с премиальными дизайном и качеством.

«Проведя день на Французской Ривьере, можно встретить штук тридцать одинаковых Waier, — говорит он, — но всегда есть люди, которые хотят себе не такую лодку, как у всех, и мы рассчитываем именно на них».

Впрочем, Средиземное море — не единственный регион, на который ориентируется Venegy Yachts. Интерес к таким судам выражен в Скандинавии, где людям нравятся технически продвинутые яхты с выверенным лаконичным дизайном, на которых можно отдыхать летом и ходить до поздней осени, не боясь замерзнуть.

Во время моего недолгого пребывания в Хеге полноценный тест Venegy 37 не сложился, но мы все-таки прокатились на ней по озеру Флейссен. Получаса вполне хватило, чтобы понять возможности этой яхты. Стоит отметить, что оснащенная транцевыми колонками лодка отлично управляется на малых ходах. Особенно наглядно это было видно, когда мы выходили из гаража и маневрировали в лабиринте эллингов, пробираясь к ведущему в озеро каналу. Оказавшись на открытой воде, капитан начал крутить восьмерки и ловить собственные волны, чтобы мы лично убедились





Корпус и надстройка со сложными геометрическими формами целиком выполнены из алюминиевого сплава



Кормовой кокпит яхты спланирован для комфортных морских прогулок

в том, насколько сухими остаются носовая палуба и кокпит даже после самых безрассудных виражей. Корпус у яхты действительно получился отличный, и его унаследует спортивная модификация Venegy 37S. Кроме того, верфь подготовилась к запросам на более крупные лодки, и во Vripack уже продумали дизайн 55-футовой яхты, которую построят предположительно в следующем году.

Хотя на строительство яхт у Prins van Oranje приходится всего около 10% бизнеса, компания планирует поддерживать это направление, оставаясь «бутиковым» производителем. Видимо, для ее владельца Гарретта Венемы, чья фамилия и первая буква имени составляют название Venegy (Vene-G-Yacht), это не столько способ зарабатывать деньги, сколько подлинное увлечение, с которым он не расстанется, какие бы штормы ни сотрясали яхтенную индустрию. **МВУ**

# ПУТЬ К ПРИЧАЛАМ

Текст: Михаил Романов

Фото: «Альянс Марин Девелопмент»

Уже много лет в яхтенном сообществе, в среде экспертов, в публикациях профильных и прочих изданий в числе главных причин, сдерживающих развитие яхтинга в России, называют невысокий уровень соответствующей инфраструктуры, в частности, повсеместную и катастрофическую нехватку яхтенных гаваней. Об этом не раз писал и МВУ, в одной из статей (№ 72, 2021) отметив «Концепцию развития яхтенного туризма в Российской Федерации на период до 2030 года», утвержденную Правительством РФ от 14 октября 2021 года (№ 28980-р). В ее разработке принимал участие Николай Александрович Гришин, эксперт научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве РФ. А в июне он выступил с докладом «О реализации концепции яхтенного туризма в прибрежных зонах Черного и Азовского морей» на проходившем в Нижнем Новгороде научно-промышленном форуме «Транспорт. Горизонты развития». По материалам выступления Николая Александровича и его работ подготовлена эта статья.





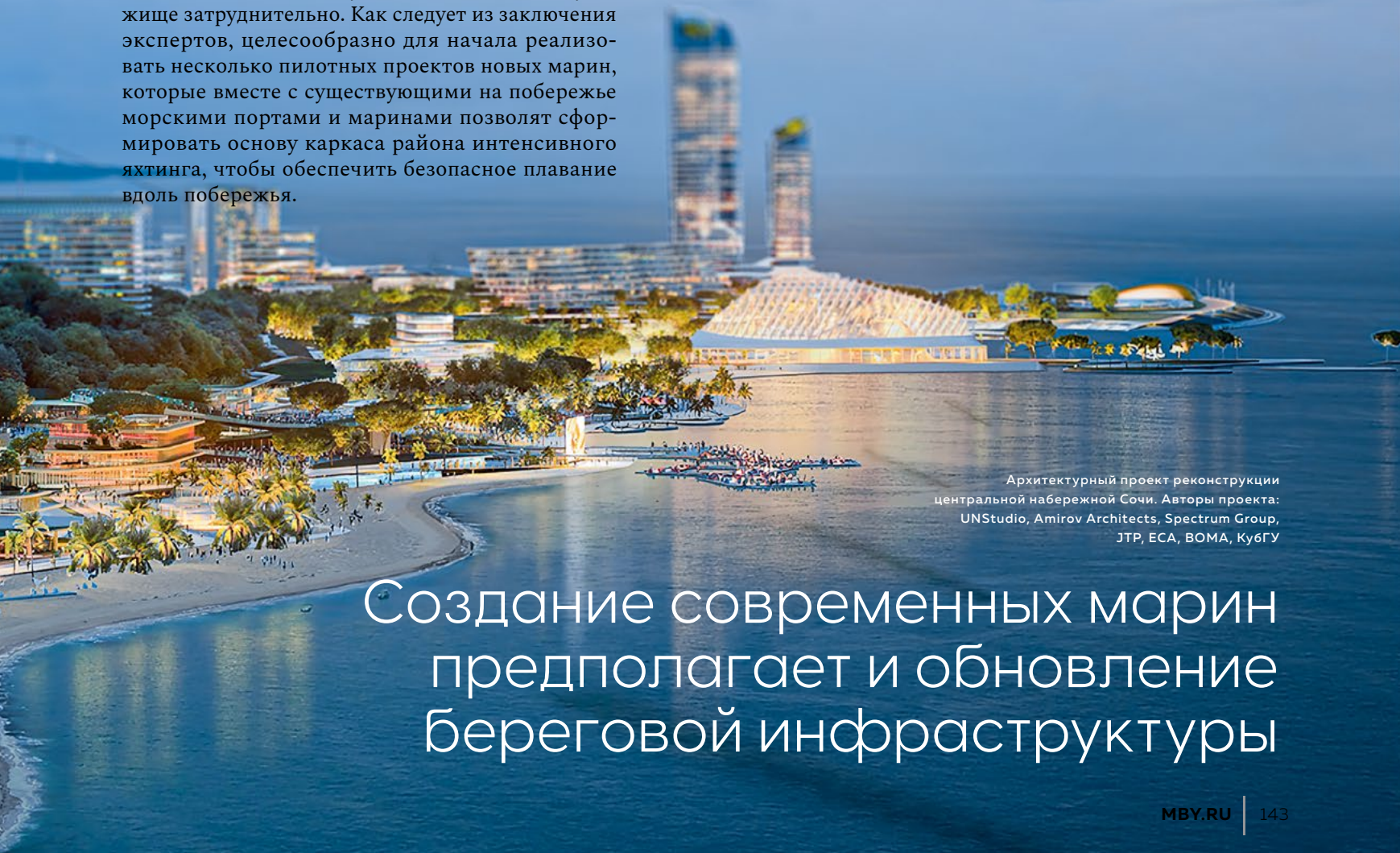
## ИНТЕНСИВНЫЙ ЯХТИНГ

Среди основных задач Концепции развития яхтенного туризма в России отдельной строкой прописана «Разработка предложений для проектирования объектов яхтенной инфраструктуры и гостинично-туристической сферы», то есть современных яхтенных гаваней — марин. А уже в первых абзацах говорится о создании «района интенсивного яхтинга». Как показывает мировая практика, если построить где-нибудь в береговой зоне моря или реки с хорошими судоходными условиями одну или две марины, они не будут особо привлекательны для яхтсменов из других регионов, пока там не появится район интенсивного яхтинга. Такой район протяженностью, как правило, не менее 100 миль должен включать в себя несколько марин на удалении 20–30 миль друг от друга. Тогда даже не очень опытный экипаж яхты при внезапно начавшемся, к примеру, шторме может рассчитывать на порт-убежище неподалеку, чтобы там переждать непогоду.

Такие программы разработаны Н. А. Гришиным для черноморской и каспийской береговых зон РФ и для Южного Сахалина. В частности, создание инфраструктуры района интенсивного яхтинга предложено для азово-черноморского побережья Краснодарского края. Надо учитывать, что берега здесь, как правило, открытые, бухт практически нет, и поэтому найти естественное убежище затруднительно. Как следует из заключения экспертов, целесообразно для начала реализовать несколько пилотных проектов новых марин, которые вместе с существующими на побережье морскими портами и маринами позволят сформировать основу каркаса района интенсивного яхтинга, чтобы обеспечить безопасное плавание вдоль побережья.



У каждой лодки должна  
быть родная гавань  
с оборудованным  
причалным местом.  
Иначе никак!



Архитектурный проект реконструкции  
центральной набережной Сочи. Авторы проекта:  
UNStudio, Amirov Architects, Spectrum Group,  
JTP, ECA, BOMA, КубГУ

Создание современных марин  
предполагает и обновление  
береговой инфраструктуры

Яхтенная гавань в Марселе.  
Комментарии излишни



## ЭТИ РАЗНЫЕ МАРИНЫ

Изначально марины возникали в естественных защищенных акваториях и представляли собой просто причальный фронт без оградительных гидротехнических сооружений — они не требовались. Эти марины первого поколения активно развиваются и сегодня.

Марины второго поколения создавали в морских торговых/рыбных портах, когда в отдельных внутрипортовых бассейнах становилось невозможно принимать крупные суда по мере роста их тоннажа. Имеют капитальные причальные сооружения, приспособленные для обслуживания яхт. Пример — порт Сочи, где в старой акватории создали марину на 250 яхт, а для приема круизных судов к Олимпиаде подготовили новую акваторию. Другой пример — старый порт Марселя в естественной бухте; сегодня он стал Мариной на 3000 мест. При этом грузовой район марсельского порта с тех пор значительно увеличился для приема современных крупнотоннажных судов.

Марины третьего поколения — это специально построенные яхтенные порты, на сегодня, пожалуй, самый распространенный тип марин. Они имеют защиту акватории от волн в виде оградительных сооружений (мола, волнолома) и бывают разной вместимости: марина на 500 яхт в международной практике считается небольшой. Например, французскую Port des Minimes (Ла-Рошель) изначально строили на 3500 швартовных мест для яхт, но потом во входной части

дооборудовали новую акваторию, и теперь гавань принимает почти 5000 яхт.

Наиболее интересны и перспективны марины четвертого поколения — марины-«деревни», где берег вдоль всего практически причального фронта застроен объектами недвижимости, гостиницами и апартаментами. Но самое главное, что каждый владелец таких апартаментов имеет собственный причал — очень популярное направление развития в сфере яхтинга. Появились такие марины не вчера: к примеру, первую в Европе марину-«деревню» Port Camargue (Франция) построили на заболоченном участке в устье Роны в 1961 году. Сегодня при вместимости более 4000 судов она стала крайне популярной не только у яхтсменов, но и просто среди туристов.

Надо заметить, что на многих участках береговой зоны без естественных укрытий для яхт, прежде довольно скучных и мало востребованных, создание марин привело к тому, что они стали градообразующими объектами, а помимо того — центрами туризма. Так, вдоль средиземноморской береговой зоны на юге Франции, от Сент-Мари-де-ла-Мер до границы с Испанией (230 км), куда раньше приезжали разве что полежать на пляже, сегодня построено 28 марин с отелями, объектами для спорта и развлечений, комфортными общественными пространствами; правда, найти там свободное место для яхты сегодня уже затруднительно.



Панорама марины-  
«деревни» Port Camargue  
на 4000 яхт в устье Роны  
(Франция)



## РОССИЙСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Что и где предлагается в России? Один из проектов, разработанных группой компаний «Альянс Модерн Девелопмент», — марина третьего поколения на 340 стояночных мест в районе поселка Головинка (Лазаревский район Сочи). Интересное решение предлагается для Адлерского района Сочи. Береговой участок моря протяженностью почти 2,5 км сегодня вычеркнут из рекреационного оборота: вся береговая зона примыкает к железнодорожному полотну, потому пройти вдоль берега и воспользоваться пляжами затруднительно. В то же время гидрологические условия позволяют создать там искусственную территорию около 100 га с Мариной на 400–500 яхт. Надо заметить, что стоимость искусственной территории на небольших глубинах (по предварительной оценке) ниже рыночной стоимости права пользования существующими земельными участками береговой зоны (свободных, кстати, нет).

Проект марины островного типа, решающий сразу несколько задач, разработан для поселка Хоста. Он предусматривает создание общедоступных набережных для горожан и гостей курорта, тогда как сейчас в Хосте почти вся береговая линия «нарезана» между различными ведомственными санаториями, и никто (кроме гостей) доступа к морю не имеет. Это решение показалось привлекательным даже зарубежным инвесторам, но есть и российские, которые активно интересуются возможностью участия в этом и других проектах марин.

Во всем мире марины являются неотъемлемой частью общественных пространств, и в сочетании с набережной они становятся востребованными территориями для людей разных интересов, вкусов и взглядов. Например, сегодняшнее состояние центральной набережной Сочи не может удовлетворить потребности граждан: она значительно уступает набережным Геленджика и даже некурортного Новороссийска. Есть проектное предложение, по которому будет создана искусственная территория порядка 45 га на глубинах до 5–6 м, что позволит добиться принципиально нового качества набережной и, как фланговую доминанту, в юго-восточной части расположить новую марину. В береговой зоне многих городов мира размещают сразу несколько марин. Что касается Сочи, то проектировщики считают такие решения возможными и необходимыми. Иначе город так и останется с набережной прошлого века.

Подготовлено предложение по созданию марины в г. Дербенте (Дагестан), есть проекты марин и на внутренних водных путях, например в Казани, где сегодня промышленно-транспортная зона практически отрезала центр города от Волги. Создание искусственной территории с Мариной позволит «вернуть» Казани Волгу.



Создание района интенсивного яхтинга от Сочи до Анапы предусматривает ряд новых марин



Морской рекреационный комплекс «Коста марина» (Хостинский район Сочи)



Морской рекреационный комплекс «Южный риф» в Адлере с реконструкцией береговой зоны

## МАТЕРИАЛИЗАЦИЯ ИДЕЙ

Большая часть этих проектных предложений изложена в «Концепции устойчивого развития инфраструктуры яхтинга и прибрежного морского пассажирского сообщения на Азово-Черноморском побережье Российской Федерации», разработанной в 2021 году. Согласно этому документу, только на побережье Черного моря, на участке от Сочи до Анапы, и на восточном побережье Азовского моря число перспективных марин превышает двадцать. Из них функционирует «Сочи Гранд Марина», а гостевая марина «Порт Геленджик» находится в стадии строительства. Остальные... Проектировщики надеются, что работы по сооружению марин следующей очереди начнутся в 2023 году.

Да, путь к яхтенным причалам, вероятно, будет долгим, но его придется пройти, если, конечно, у тех, кто принимает решения, хватит ресурсов, политической воли и желания видеть Россию максимально достойной в области яхтинга и каботажного пассажирского сообщения вдоль побережий. К сожалению, в действующем законодатель-

стве, в нормативно-правовых актах есть ряд моментов, которые серьезно затрудняют осуществление таких планов, но с этим можно и нужно работать. В реализации проектов должны быть задействованы разные участники, и, соответственно, для них возможны определенные риски. Инвесторы рискуют, финансируя разработку проектной документации, и тут гарантией станут утвержденные программы и целевое резервирование территорий/акваторий, инвестиционные контракты. Для федеральных/муниципальных структур существует вероятность остановки работ на любой из стадий, и тогда может защитить страховка.

Но разработчики проектов перспективных марин убеждены: их воплощение при комплексном подходе, когда в учет принимаются и экономика, и социальная сфера, и экология, позволит достичь значительного эффекта в развитии береговой зоны и территорий, повышении их туристической или рекреационной привлекательности. А в том, что идеи новых марин горячо поддержит все сообщество российских яхтсменов, можно не сомневаться. **МВУ**

По мнению многих,  
Ла-Рошель – это  
яхтенный рай  
с высоким уровнем  
сервиса



# У БЕРЕГОВ БОЛЬШОГО ЗАЛИВА

Этот рассказ я начну с расхожей фразы «Удивительное рядом!» Хотя департамент Приморская Шаранта на юго-западном побережье Франции по отношению к родной Балтике совсем не рядом, все равно удивительно, что огромный, густонаселенный регион со столицей Ла-Рошель, один из мировых центров яхтинга, остается «белым пятном» на круизных картах многих яхтсменов. Не французов, конечно.

Текст: **Дмитрий Стадниченко**

Фото: **Дмитрий Стадниченко, envato.com**

Добро пожаловать на атлантическое побережье Франции, в Бискайский залив, чей беспокойный норв и печальная слава заставляют трепетать сердца начинающих мореплавателей и не позволяют расслабиться бывалым.





## ОТ БОЛЬШОГО К МАЛОМУ

Конец апреля в этом году выдался пасмурным и безветренным. Где-то на своей «кухне» служители Посейдона вот-вот должны были открыть задвижки и выпустить немного воды из моря — мы выходим на лодке из Ла-Рошели незадолго до начала отлива. Нас провожают чайки и средневековые башни старого порта...

Мы собирались прийти на яхте из Балтики во Францию еще год назад. Но по известным причинам были вынуждены скорректировать планы и отложить поход. Первоначально нить маршрута на юг от Бреста пролегла так: Дуарненé — Сент-Эвет — Бенодэ — о. Груа (или город Лорьян) — о. Бель-Иль — о. Д'йе — Ле-Сабль-д'Олон — Ла-Рошель. А уже оттуда 300-мильный переход в Испанию, в порт Виверо. Все планируемые для захода французские гавани находятся на расстоянии примерно 30 миль друг от друга, имеют понятный (с учетом приливов и погоды) вход и в основном выделенные гостевые места. Конечно, можно было бы поступить так, как большинство иностранных яхтсменов: дожидаться погодного окна и сразу пойти из Бреста в испанские Ла Корунью или Мурос, — но уж больно интересным с точки зрения приключений казалось атлантическое побережье Франции...

В общем, мечты оставались мечтами, но тут мы, будучи во Франции в гостях у старшего сына, неожиданно получили приглашение от его приятеля прогуляться на его выдавшей виды *Sirene* (Jeanneau 51), стоящей в Ла-Рошели. И, конечно же, с радостью ухватились за возможность изучить акваторию близ легендарного города и острова рядом — начать осваивать французское побережье Бискаия, так сказать, с конца, чтобы вернуться сюда на своей лодке «как к себе домой».



На набережных Ла-Рошели, у которых стоят разномастные лодки, всегда многолюдно



Эти ворота, перекрывающие воду в «бассейне» с яхтами — одно из чудес инженерной мысли



## ГАВАНИ И ПРИЛИВЫ

Поразительно, но главная яхтенная гавань в Ла-Рошели — Port des Minimes — может принять 4588 судов, в том числе 464 гостевые яхты. Для понимания: по данным сайта D-Marin, общее количество причальных мест для яхт и катеров на Корфу, Лефкасе и в Афинах — 2488. То есть в Ла-Рошели — и только в марине Minimes — яхт гораздо больше, чем в трех не самых маленьких яхтенных гаванях столь популярной у яхтсменов Греции. А ведь в Ла-Рошели есть еще старый и новый порты! В общем, здесь какой-то яхтенный рай с высоким уровнем сервиса. Место нужно бронировать заранее (лист ожидания), правда, обещают, что очередь подойдет быстро. Допускается даже занять очередь, пока у тебя еще нет яхты, но ты уже представляешь ее будущий размер. Что касается цен, они здесь заметно ниже средиземноморских.

Порты для захода на островах поблизости: на острове Ре — Saint Martin de Ré, La Flotte en Ré, Ars en Ré, на острове Олерон — Saint-Denis d'Oléron, Port du Douchet, Boyardville. Со слов нашего капитана (он местный, ему виднее), самая удобная для стоянки марина на Олероне — Сен-Дени, а на Ре — Арс-ан-Ре... А меня все не покидает мысль о размерах марин на этих островах в частенном неласковом Бискайском заливе. Сен-Дени — это 730 мест, а в Арсе в двух не осушающихся «бассейнах» — 252 и 134. Глядя на это яхтенное столпотворение на континенте и островах, я понимал, что на побережье Атлантики моторных и парусных яхт в разы больше, чем на Французской Ривьере, где мне доводилось ходить. Хотя по суммарной длине ватерлиний Ривьера наверняка в лидерах.

Все эти марины хорошо видны на карте. Ни одна из них не отличается доступностью в любое время суток, но в некоторых отсутствуют ворота, как, например, в Сен-Дени, или, наоборот, они открываются автоматически, как в Арсе, что, безусловно, удобно. Расстояния небольшие: от Ла-Рошели до марины Сен-Дени всего 10 миль, а если идти до Арса вдоль западного берега Ре, — чуть больше 25 миль. По сути, главную роль тут играет не время, за которое ты можешь пройти от марины к марине, а время между приливами, когда есть возможность войти в тот или иной яхтенный порт. Идеальные условия для получения удовольствия от паруса и океана! Можно от души нагуляться под парусами, а когда придет время, быстренько двинуться в нужном направлении (мы, собственно, так и поступили). А для быстроходных моторных яхт, тем более с их небольшой осадкой, в этой акватории вообще красота (при условии знания прогноза погоды, конечно)... Когда в какой-то момент нашего «променада» ветер совсем скис, я даже задумался, не смеяться ли мне парус на мотор... потом, когда-нибудь.



## ОСТРОВА В БИСКАЕ

Вытянутые с юго-востока на северо-запад острова Ре и Олерон ограждают водные пространства, похожие на небольшие внутренние моря, и потому, как мне показалось, тут совсем не чувствуется дыхание океана. Олерон при общей площади 190 кв. км входит в двадцатку крупнейших островов Франции; он второй по размерам после Корсики из островов самой метрополии, без заморских департаментов.

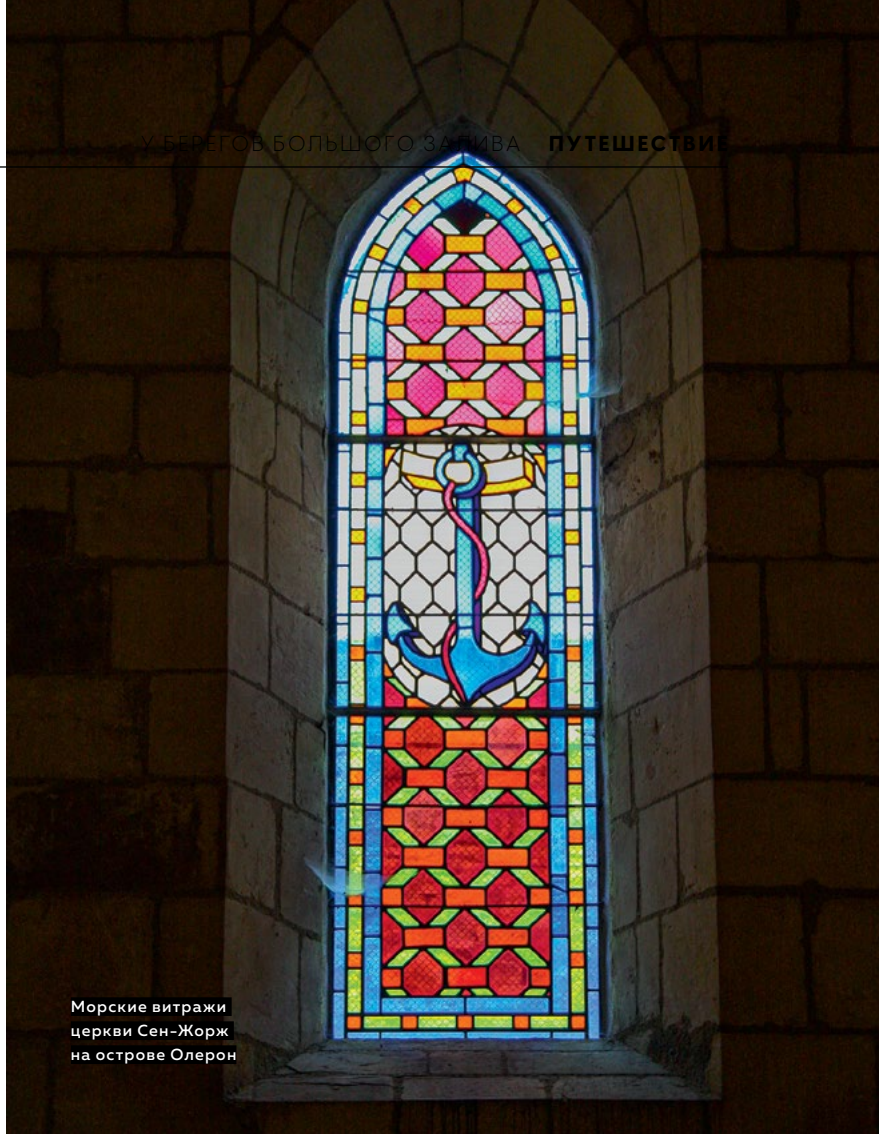
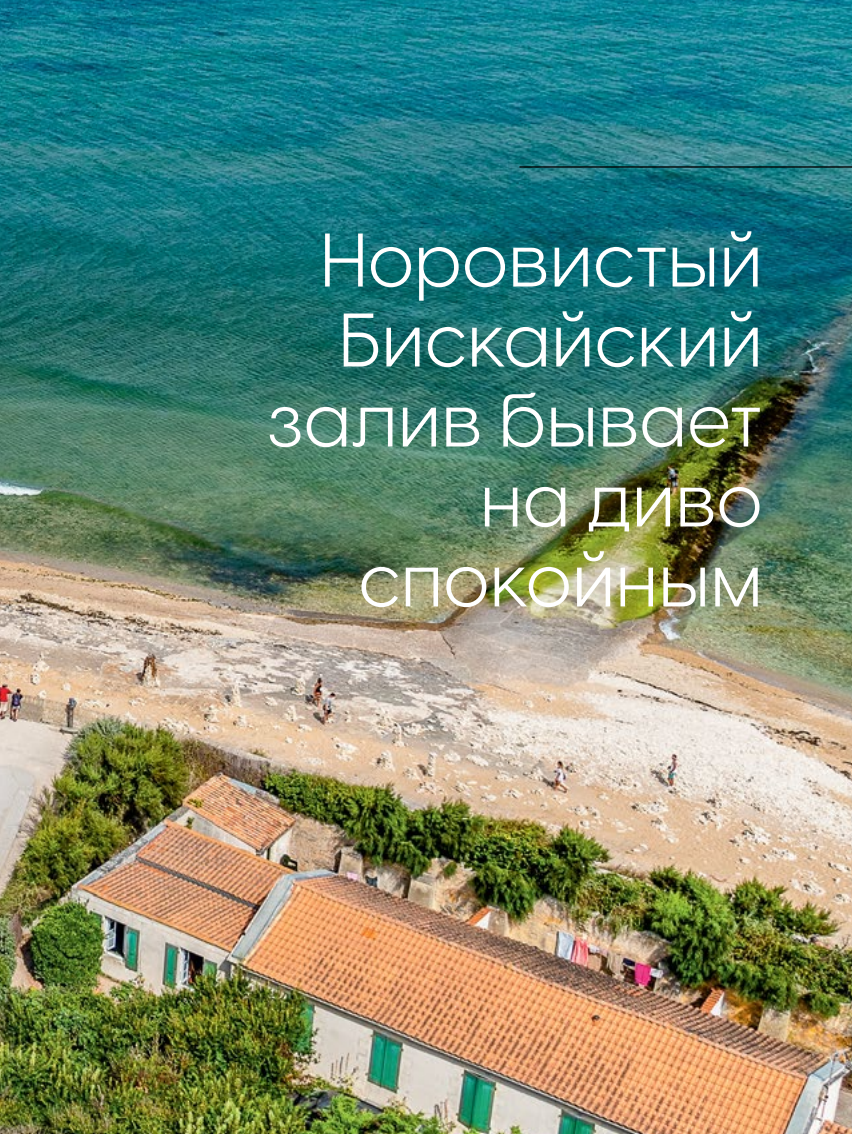
Чудные они, эти прибрежные атлантические острова. Белые песчаные пляжи сменяются илистыми лиманами, за соляными полями следуют виноградники, а леса из каменного дуба и морской сосны резко контрастируют с пальмами и яркими цветами деревенских лужаек. Попасте сюда, если вы не на лодке, можно по мостам: и Ре, и Олерон соединены с материком.

В 1916 году пароход, следовавший из Монтевидео, сел на мель неподалеку от пляжа Гранд де Жирадье на Олероне и развалился. Писали, что на дно ушли 14000 бочонков отборного вина. Может, и так, но ходят слухи, что геройские рыбаки острова спасли не только экипаж (25 человек), но и часть груза. Здорово промокнув в ту штормовую ноябрьскую ночь, они принялись согреваться вином, а остальное схоронили в песчаных дюнах и даже место приметили. Вот только свидетелей тех событий разбросало по свету, ветер сместил дюны, их склоны поросли травой... Короче, со временем винный клад затерялся, и при желании можно заняться его розыском. Но лучше не тратить время попусту, а отправиться на поиск лучших в мире устриц, потому как именно на этих островах их и разводят.



В центральном нефе католической церкви Святой Екатерины на о. Ре к потолку подвешена... удивительно красивая модель старинного парусника

# Норовистый Бискайский залив бывает на диво спокойным



Морские витражи  
церкви Сен-Жорж  
на острове Олерон

## ПАРУСА И УСТРИЦЫ

Острова Ре, Олерон и прибрежная часть региона Приморская Шаранта — один из самых крупных производителей устриц во Франции. Конечно, приехать сюда, чтобы отведать этот изысканный деликатес, можно и на машине, но под парусами определенно будет романтичнее. И вкуснее. Это у нас так получилось, что небольшая яхтенная прогулка прошла при спокойной погоде и практически без ветра. Но обычно в ветре тут недостатка нет, и представьте, как вы, слегка уставшие от работы с парусами и соленых брызг, швартуетесь и тут же отправляетесь в ближайшее кафе. До заката еще есть время. Вы заказываете по дюжине устриц, местное белое вино и смотрите сквозь верхушки мачт, как на смену дню приходит ночь, а рядом дышит океан... Разве это не момент счастья?..

Если не вдаваться в подробности, то процесс выращивания устриц выглядит так. Первоначально маленьких моллюсков высаживают на специальных длинных металлических рамах (или столах) в приливно-отливной зоне. Непосвященный может подумать, что дело сделано, но дальше начинается рутинная тяжелая работа с мешками или карманами, в которых растут устрицы. Три долгих года их осматривают, переворачивают, чистят от водорослей, в общем, заботятся. Потом их помещают в старые солончаки, так называемые клеры, где устрица

уже, по сути, в искусственном водоеме еще год растет до товарного размера и рафинируется — благодаря местным водорослям приобретает слегка зеленоватый оттенок и специфический вкус. Сорта устриц, соответственно, называются *Fine de Claire*, *Special* и дальше по ценовой шкале: чем больше слов «специальный», тем выше стоимость.

В этих местах на территории примерно 2800 га в год выращивают около 35000 т устриц. Кстати, изначально тут обитали плоские устрицы. Но они довольно болезненные, поэтому их производство не очень обширно и они дорогие. В начале XX века вообще случилась устричная эпидемия, и на смену им пришла сначала более устойчивая ко всяческим бактериям и микробам так называемая португальская устрица, а чуть позже — привозная японская. В общем, это целый мир со своей научной базой и лабораториями. Да и людей в отрасли работает много. И когда во время отлива вода отступает (перепад уровня тут не очень большой, «все-го-то» порядка семи метров), фермеры на тракторах устремляются к своим устричным полям...

Все это можно узнать на экскурсии по устричной ферме. А нам, простым любителям деликатесного моллюска, главное помнить, что устрица растет около четырех лет и должна называться Фин де Клер.

# Сбор даров моря во время отлива — популярное занятие



## НЕОЖИДАННЫЕ НАХОДКИ

Мое личное маленькое открытие — устромат (автомат для продажи устриц). Я бы к нему специальные экскурсии устраивал, настолько это необычная штука для глаз приезжих. Представьте: неприметная хибара среди болот и солончаков, а внутри — сверкающая нержавеющейкой и мерцающая разноцветными огоньками «космическая штука», которая в обмен на манипуляции с кредитной картой выдает вам дюжину отборных Fine de Claire за € 9,1.

И что с ними делать? Открывать, для чего потребуются специальный нож и некоторая сноровка. Главное — найти нужное место, почти незаметное углубление-щель в узкой части раковины. Чтобы нож раздвинул створки, придется приложить некоторое усилие, и если чувствуете, что сил не хватает, меняйте тактику и снова ищите нужное место. Устромат, кстати, «заряжен» и специальными (более дорогими) сортами устриц — всё хорошо видно через прозрачные стеклянные дверцы холодильных шкафчиков. Но мы ограничились стандартным «набором любителя».

А еще, вооружившись детским совочком и ведерком, можно отправиться поискать во время отлива разных моллюсков и крабиков. Нас остановило отсутствие нужной экипировки, в первую очередь — резиновых сапог. Отложили «экспедицию» на будущее, решив в следующий раз подготовиться получше. А в это время опытные «охотники за моллюсками»...

На севере обоих островов только маяки, однако наблюдаемый поток машин оттуда и автомобильные пробки заставили меня подумать, что там, на мысах, есть какая-то параллельная реальность или пространственный портал куда-нибудь сразу на Елисейские поля. Оказалось, это любители собирательства возвращаются домой. Теоретически такая добыча регламентируется, о чем предупреждают таблички вдоль берега. Но насколько регламент соблюдается, проверить не удалось. Впрочем, раз океан не оскудевает, значит, берегут местные свой моллюсковый «клондайк».



Вывеска о продаже устриц существенно повышает статус этого «сарая»



Вот такие они, эти Fine de Claire



## ТАКАЯ РАЗНАЯ ЛА-РОШЕЛЬ

Возвращение в Ла-Рошель мы отметили в небольшом ресторанчике на набережной, где попытались суммировать впечатления. Получился немного сумбурный коктейль из Ла-Рошели морской, раскинувшейся на побережье грозного времени Бискайского залива, Ла-Рошели гастрономической и Ла-Рошели исторической...

Как известно, Ла-Рошель — город с богатой историей. Но, помимо истории французской, здесь чтут и историю Нового Света, в музей которого мы тоже заглянули. Может быть, если бы я знал французский или музейные описания сопровождалось английским переводом, мне там понравилось больше, а так... Создалось впечатление, будто музей собрали из экспонатов, по каким-то причинам не попавших в другие музеи. Понятно, что Новый Свет — это про Америку, значит, должны быть: макет корабля (1), томагавк (1), головной убор индейца из перьев (1) и т. д. Но музей Нового Света появился не случайно: в XVII веке немало жителей Ла-Рошели, спасаясь от религиозных притеснений и войн, перебрались за океан. Помните описание осады города у Александра Дюма в «Трех мушкетерах»? «Итак, Ла-Рошель, которая приобрела особое значение после того, как пали остальные города, принадлежавшие кальвинистам, была очагом раздоров и честолюбивых помыслов. Более того, порт Ла-Рошель был последним портом, открывавшим англичанам вход во французское королевство, и, закрывая его для Англии — исконного врага Франции, — кардинал завершал дело Жанны д'Арк и герцога де Гиза».

Да, история давнишняя, поэтому даже следов бастиона Сен-Жерве, где «завтракали» Д'Артаньян сотоварищи, найти не удалось. Более того, опрос жителей Ла-Рошели показал, что они вообще не понимают, о чем их спрашивают. Исследователи творчества Дюма-отца считают, что такого форта не было вовсе. Но другие-то укрепления сохранились, и, честно говоря, не совсем понятно, как их можно было взять, — по крайней мере, с моря город выглядит неприступным. Башня Цепная и Святого Николая, которые хорошо видны на подходе с моря, придают Ла-Рошели грозный вид и особенную индивидуальность.

Мне понравилось объявление о том, что на входе в крепость можно получить водно-спиртовой гель — пандемия только отступила. Лучше бы предлагали стаканчик анжуйского, которое любил Д'Артаньян. Впрочем, креатив тоже присутствовал. Например, на сайте [www.portlarochelle.com](http://www.portlarochelle.com) висит объявление о занятиях йогой на башне. Звучит необычно и даже интригующе: средневековый город, Бискайский залив, яхты и... йога.

Мы покидаем Ла-Рошель, и нам на прощание подмигивает маячок на набережной Вален. Необычный такой: высокая восьмиугольная каменная башня, словно гриб, выросшая из домика смотрителя. Это один из многих интересных здешних маяков в городе и его окрестностях. Часть из них, как и многое другое, мы не успели увидеть. Но на губах остался вкус моря и устриц, в душе — тяга к новым впечатлениям, а в сознании — уверенность, что все задуманное непременно сбудется. Значит, не последний раз мы видимся с тобой, город на берегу Большого Залива Великого Океана. **МВУ**

# МОМЕНТ И ДАВЛЕНИЕ

Во многих областях техники похожие или даже одинаковые результаты можно получить разными способами и технологиями. Примером тому в яхтенном сегменте служат интерцепторы и транцевые плиты.

Текст: **Петр Шестаков**

Фото: **Azimut Yachts, Axopar Boats, Volvo Penta**

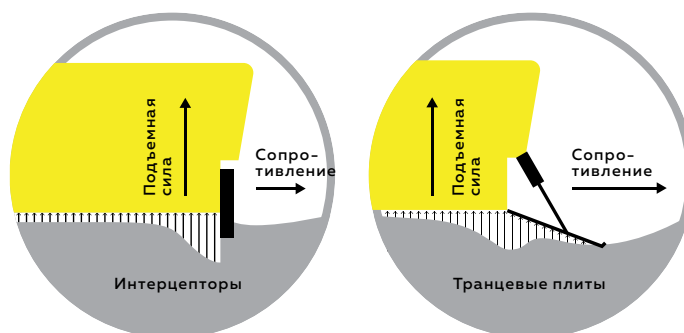
## ДЛЯ ЧЕГО ОНИ НУЖНЫ?

Интерцепторы и транцевые плиты — устройства, применяемые на лодках, движущихся в режиме глиссирования или близком к нему, призванные воздействовать на ходовую посадку лодки, ускорить выход на глиссирование и погасить дельфинирование. Неверно считать, что эти устройства служат исключительно для того, чтобы исправлять промахи конструкторов: неудачно выбранные обводы, ошибки с распределением нагрузки по длине или расположением трансмиссии. Есть еще непредсказуемые внешние воздействия: боковой ветер и волны, — также влияющие на посадку лодки.

Изменение угла наклона подвесных моторов или транцевых колонок позволяет корректировать дифферент, теряя при этом часть полезного упора винтов; но как быть с креном и чем управлять дифферентом на лодках с гребными валами или днищевыми колонками? Для этого и придумали транцевые плиты и интерцепторы. Разные по конструкции и принципу действия, эти устройства, по сути, выполняют одну и ту же работу — регулируют положение лодки на ходу.



Рисунки внизу наглядно демонстрируют разную природу возникновения подъемной силы в корме катера от действия интерцепторов и транцевых плит



## ТРАНЦЕВЫЕ ПЛИТЫ

Транцевые плиты (trim tabs) — это парные пластины за корпусом, условно продолжающие плоскость днища; когда их принудительно опускают, создавая угол атаки относительно потока вдоль днища лодки, возникает подъемная сила (момент силы), и происходит всплытие кормы/опускание носа. Если задействовать только одну из плит, появится крен, и также изменится дифферент. Чем дальше плиты отстоят друг от друга, тем меньше требуется угол их атаки для компенсации вызываемого крен внешнего воздействия, и, соответственно, меньше создаваемое ими дополнительное сопротивление.

Оптимальный ходовой дифферент лодки зависит от ее размеров, обводов, загрузки/центровки и режима движения; к примеру, у быстроходного судна с высокой килеватостью корпуса («глубокое V») он будет выше по отношению к корпусу с более плоским днищем. Поэтому на разные лодки для получения наилучшего эффекта устанавливают транцевые плиты разных размеров и конструкции. При этом, чем меньше плит, тем лучше, поскольку в рабочем положении они создают



Транцевые плиты  
разной конструкции  
производства  
компаний из США:  
Bennett Marine  
(вверху) и Lenco  
Marine

дополнительное сопротивление. Тем не менее встречаются крупные лодки с двумя парами транцевых плит.

Первые транцевые плиты были с предустановкой, без возможности изменять положение пластины при движении лодки. Сегодня распространены два основных типа регулируемых транцевых плит: электрогидравлические и электромеханические. Первые используют электромотор для привода гидравлической помпы высокого давления и масляный резервуар. У электромеханических плит электромотор соединен с червячной передачей; считается, что у таких плит выше быстродействие (скорость реагирования на управляющий сигнал), и обычно они могут выдерживать большие нагрузки по сравнению с гидравлическими.

Линейные размеры транцевых плит зависят от характеристик лодки; известна рекомендация, что ширина пластины должна составлять 1/12 длины лодки. Изготавливают транцевые плиты из алюминия, нержавеющей стали и композитного пластика. Следует заметить, что нейтральное положение транцевых плит, когда на них не возникает подъемная сила, не есть продолжение пластины плоскости днища; плиту следует установить чуть выше плоскости днища, чтобы под нее попадал воздух.

Наиболее известные бренды транцевых плит — американские Bennett, Lenco, Livorsi, Twin Disk, Lectrotab, а также elTrim (Германия).



## Павел Вахмянин,

«Вольво Восток»

Специалисты из компании Hydrotab предложили свое решение для интерцепторов – с пневматическим приводом и оригинальной конструкцией блока с пластинами/лезвиями, которые выдвигаются пневмокамерой, более всего похожей на сложенную пополам велосипедную. При подаче воздуха под давлением порядка 4 бар из компрессорного блока (располагается в корпусе лодки) пневмокамера изменяет объем и давит на направляющие лезвия. Лезвие, выдвигаясь, сжимает пружины, которые обеспечивают его возврат в нейтральное положение при падении давления, по команде от блока управления или выключении/отказе системы. Такое решение делает блок интерцептора простым и надежным, однако коммутация и начальная регулировка пневматических клапанов представляют определенную сложность. Также вызывает вопрос быстрдействие системы при возврате лезвий в начальное положение.

## ИНТЕРЦЕПТОРЫ

Функция интерцепторов (interceptors) такая же, как и у транцевых плит, — корректировка дифферента и крена лодки на ходу. Но на основе других физических принципов. Интерцептор представляет собой смонтированный на транце блок с выдвижной пластиной/лезвием (их устанавливают также парно относительно диаметральной плоскости судна), которое, вертикально опускаясь, повышает давление под корпусом в районе транца, что способствует изменению дифферента: корма поднимается, а нос, соответственно, опускается. При этом для создания требуемой подъемной силы в корме достаточно незначительного выдвижения лезвия под днище, и негативное сопротивление интерцептора сказывается меньше, чем у транцевой плиты.

Системы интерцепторов разных производителей по большей части имеют электрический привод. Им требуется минимальная мощность для перемещения лезвия вверх и вниз даже на высокой скорости. Сервопривод полностью выдвигает лезвие всего за 1–2 с — быстрдействие существенно выше, чем у транцевых плит с относительно большой площадью пластины. Интерцепторы легче транцевых плит, их проще монтировать; кроме того, нижняя кромка лезвия может быть «фигурной», соответствуя форме линии пересечения транца с днищем. Что касается установки интерцепторов, их рекомендуют размещать между продольными реданами корпуса.

Интерцепторы изготавливают преимущественно из композитных материалов; это дает небольшой вес устройства, а также исключает коррозию и необходимость использовать расходные аноды.

До недавнего времени интерцепторы применялись только на боевых кораблях; на «гражданский» рынок первой эту технологию вывела компания Humphree (Швеция). Ее интерцепторы первого поколения BTS (Boat Trim System) можно было устанавливать на лодках длиной от 4,5 до 18 м. В 2016 году Volvo Penta купила контрольный пакет акций Humphree, и началось внедрение устройств второго поколения, известных как IS (Interceptor System). Главным отличием второго поколения стала конструкция механизма лезвий, привод (электродвигатель с редуктором) был вынесен из корпуса интерцептора, что позволило повысить мощность привода и быстрдействие системы. Аналогичная система с другими органами управления продается и под маркой Humphree.

В настоящее время три наиболее известных в Европе производителя: Humphree/Volvo Penta, Zipwake (Швеция) и Hydrotab (Греция) — предлагают решения для широкого ряда прогулочных судов — от трейлерных лодок до суперяхт длиной 100+ м.

Интерцепторы Volvo Penta (IS) выпускаются с лезвиями разной длины: 300, 450, 600, 750, 900 и 1050 мм. За блоком интерцептора (слева) виден электрический сервопривод





## Александр Тараненко,

«Компан Марин»

Интерцепторы как системы коррекции положения глиссирующих корпусов по крену и дифференту становятся все более популярными. Причина не только в том, что они обладают меньшим комплексным сопротивлением движению, а в большей степени в скорости их реакции, то есть влиянии на рост/снижение давления под днищем в кормовой части корпуса. Это их качество вкупе с использованием датчиков положения в пространстве, которые теперь есть в любом смартфоне, позволило создавать быстродействующие системы коррекции ходовой посадки корпуса. Например, Zipwake предлагает в дополнение к стандартным функциям автоматический корректор крена в циркуляции, успевающий при входе неудачно спроектированной лодки в поворот менять у нее наружный крен на устойчивый и безопасный внутренний.



## ПЛЮС ЭЛЕКТРОНИКА

Корректировать дифферент и крен на ходу посредством интерцепторов можно вручную, но существуют и автоматические системы. Сегодня наиболее распространены автоматические транцевые плиты брендов Insta-Trim, Lenco, Bennett и Lectrotab. Датчики реагируют на изменение дифферента/крена лодки и посылают информацию на центральный процессор. Последний определяет требуемое положение плит и передает управляющий сигнал мастер-модулю для воздействия на сервопривод.

Похожие системы применяются и для интерцепторов. Например, у Humphree/Volvo Penta более простая система BTS состоит из пары (двух пар) блоков лезвий с интегрированными электродвигателями, панели управления и электронного блока, преобразующего команды. BTS может быть установлена даже на небольших катерах, а в случае отключения электропитания лезвия интерцепторов автоматически убираются в корпус. В такой конфигурации доступно только ручное управление, однако система может быть дополнена блоком положения (двухосевым акселерометром) и антенной GPS. Это позволяет автоматически поддерживать заданный дифферент, парировать крен, вызываемый ветром или перераспределением нагрузки, и не реагировать на естественный крен в повороте.

Более продвинутая система IS оснащается центральным процессором уже с трехосевым датчиком ускорений и также коммутирована с GPS. Использование более точных мгновенных данных о положении корпуса яхты в сочетании с большими (по сравнению с BTS) выбегом лезвий и скоростью их перемещения (вот для чего нужен более мощный электромотор) позволяет превзойти функционал первой системы. И дополнить его возможностью стабилизировать качку во время глиссирования (Active Ride), а также управлять креном в повороте со снижением



воздействия центростремительного ускорения на пассажиров и сокращением радиуса циркуляции. Управление системой IS интегрировано в платформу EVC, и она может работать совместно с функцией PowerTrim Assistant.

Все эти устройства, которые могут управляться как вручную, так и автоматически, способствуют повышению ходовых качеств лодки; предложений с разными размерами, конструкцией и, конечно, эффективностью немало, поэтому остается подобрать устройство, подходящее для вашей лодки и вашего бюджета. Также важно отметить, что во время тестов плиты/интерцепторы приводят в нерабочее положение, чтобы оценить, насколько удачно лодка спроектирована. **МВУ**

**BALU, 2015****180 000 000 RUB**

Длина	49 м	Двигатель	Caterpillar C18 x 2
Ширина	8.5 м	Наработка	3 500 м/ч
Осадка	2.2 м		

Яхта в отличном состоянии и готова для просмотров в Москве.

**Princess 57 (ref. 019), 2005****39 950 000 RUB**

Длина	17.68 м	Двигатель	Volvo D12 (2 x 775 л.с.)
Ширина	4.83 м	Наработка	3 500 м/ч
Осадка	1.27 м		

Яхта растаможена. ГИМС. Готова к просмотрам в России, Черное море.

**Princess V62 (ref.049), 2010****130 000 000 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****560 000 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

Состояние новой яхты. Находится во Франции. НДС не выплачен.

**Beneteau Barracuda 9, 2013****15 000 000 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](http://www.nordmarine.ru), [brokerage@nordmarine.ru](mailto:brokerage@nordmarine.ru)

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

**ПРОДАЖА | TRADE-IN**

**Princess 54 (ref. 045), 2008****850 000 EUR**

Длина	16.57 м	Двигатель	Volvo Penta D12 (2 x 715 л.с.)
Ширина	4.57 м	Наработка	2 100 м/ч
Осадка	1.27 м		

Яхта в отличном состоянии и готова для просмотров в Москве.

**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

**Sealine T52, 2006****41 500 000 RUB**

Длина	15.67 м	Двигатель	Volvo Penta D12 (2 x 675 л.с.)
Ширина	4.52 м	Наработка	750 м/ч
Осадка	1.39 м		

Яхта в отличном техническом состоянии, растаможена и готова к просмотрам на побережье Черного моря.

**Marell 850, 2016****7 900 000 RUB**

Длина	8.8 м	Двигатель	2 x Evinrude G2 250 л.с.
Ширина	3.0 м	Наработка	112 м/ч
Осадка	0.6 м		

Катер в максимальной комплектации и отличном состоянии. Растаможен. ГИМС. находится в Долгопрудном.

**Chaparral 257 SSX, 2019****13 600 000 RUB**

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****10 000 000 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. Прошёл ТО. Растаможен. находится в Москве.



**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 USD**



**Azimut Grande 35M, 2019, Италия**

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

**10 200 000 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**



**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**



**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.

**1 050 000 USD**



**Grandbanks Eastbay 46 SX, 2009 г, Турция**

Длина - 13.94 м | Ширина - 4.45 м | Осадка - 1.00 м  
Двигатели 2 x Cummins 600 л.с.

**485 000 EUR**



**Hallberg-Rassy 52, 2009 г, Швеция**

Длина - 16.74 м | Ширина - 4.70 м | Осадка - 2.30 м  
Двигатели Volvo Penta D4-180

**990 000 EUR**



**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 30M, 2019** **€ 7 900 000**

Длина: 30.45 м Двигатели: MTU 12V 2000 M96 (2 x 1948 л.с.)

Ширина: 7.05 м Каюты: 5+3

Осадка: 2.06 м Яхта находится в Греции. VAT не выплачен.



**BELLKARA, 2016** **€ 5 800 000**

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

Длина: 27.91 м Каюты: 3

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

БОЛЬШЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ  
НА [WWW.NORD-STAR.COM](http://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.

+7 812 325 55 32

brokerage@nord-star.com

www.nord-star.com

/nordstaryachting



## PRINCESS 56, 2014

€ 1 100 000

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



## 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.

**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](http://www.elling-yachting.ru)  
+7 (985) 998-38-34

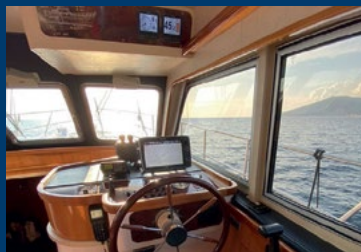


# Брокераж к навигации 2022 года от компании «Адвентор Яхтс»

## 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, кофемашинка, 2-секционная мойка, вытяжка, стиральная машина, винные «погреба»). Хорошая комплектация, включая главный дизельный двигатель Cummins 450 л.с. (наработка 2700 м.ч., скорость около 14 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, радиостанция.

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 1100 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](http://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](http://www.elling-yachting.ru) раздел «Брокераж из NL»

Компания «Адвентор Яхтс» Москва

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

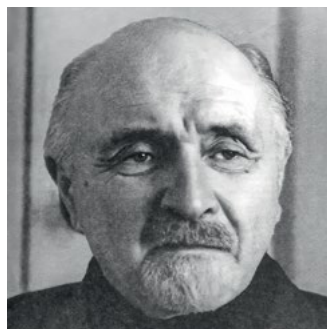
[www.elling-yachting.ru](http://www.elling-yachting.ru)

+7 (985) 998-38-34



# ВОСХОД СОЛНЦА

(рассказ)



**ИВАН  
СОКОЛОВ-  
МИКИТОВ  
(1892–1975)**

Русский  
советский писатель,  
журналист

Еще в раннем детстве доводилось мне любоваться восходом солнца. Весенним ранним утром, в праздничный день, мать иногда будила меня, на руках подносила к окну: — Посмотри, как солнце играет!

За стволами старых лип огромный пылающий шар поднимался над проснувшейся землей. Казалось, он раздувался, сиял радостным светом, играл, улыбался. Детская душа моя ликовала. На всю жизнь запомнилось мне лицо матери, освещенное лучами восходящего солнца.

В зрелом возрасте много раз наблюдал я восход солнца. Я встречал его в лесу, когда перед рассветом проходит сверху над макушками предутренний ветер, одна за другою гаснут в небе чистые звезды, четче и четче обозначаются на посветлевшем небе черные вершины. На траве лежит роса. Множеством блестков сверкает растянутая в лесу паутина. Чист и прозрачен воздух. Росистым утром, смолоу пахнет в густом лесу.

Видел восход солнца над родными полями, над зеленеющим, покрытым росой лугом, над серебряной гладью реки. В прохладном зеркале воды отражаются побледневшие утренние звезды, тонкий серп месяца. На востоке разгорается заря, и вода кажется розовой. Как бы в парной легкой дымке под пение бесчисленных птиц поднимается над землей солнце. Точно живое дыхание земли, легкий золотистый туман стелется над полями, над недвижной лентой реки. Все выше поднимается солнце. Прохладная прозрачная роса на лугах сияет алмазной россыпью.

Наблюдал появление солнца в морозное зимнее утро, когда нестерпимо сияли глубокие снега, рассыпался с деревьев легкий морозный иней. Любовался восходом в высоких горах Тянь-Шаня и Кавказа, покрытых сверкающими ледниками.

Особенно хорош восход солнца над океаном. Будучи моряком, стоя на вахте, много раз наблюдал я, как восходящее солнце меняет свой цвет: то раздувается пылающим шаром, то закрывается туманом или далекими облаками. И все вокруг внезапно меняется. Иными кажутся далекие берега, гребни набегающих волн. Изменяется цвет самого неба, золотисто-голубым шатром покрывающего бескрайнее море. Пена на гребнях волн кажется золотой. Золотыми кажутся летящие за кормой чайки. Алым золотом отсвечивают мачты, блестит крашеный борт корабля. Стоишь, бывало, на вахте на носу парохода, несказанной радостью наполняется сердце. Рождается новый день! Сколько встреч и приключений сулит он молодому счастливому моряку?

Жители больших городов редко любят восход солнца. Высокие каменные громады городских домов закрывают горизонт. Даже сельские жители просыпают короткий час восхода солнца, начало дня. Но в живом мире природы все пробуждается. На опушках леса, над озаренной водою громко поют соловьи. Вздвигаются с полей в небо, исчезая в лучах рассвета, легкие жаворонки. Радостно кукуют кукушки, свистят дрозды.

Только моряки, охотники — люди, тесно связанные с матерью-землей, знают радость торжественного солнечного восхода, когда на земле пробуждается жизнь.

Друзья мои читатели, очень советую вам полюбоваться восходом солнца, чистой ранней утренней зарей. Вы почувствуете, как свежей радостью наполняется ваше сердце. В природе нет ничего прелестнее раннего утра, утренней ранней зари, когда материнским дыханием дышит земля и жизнь пробуждается. **МВУ**

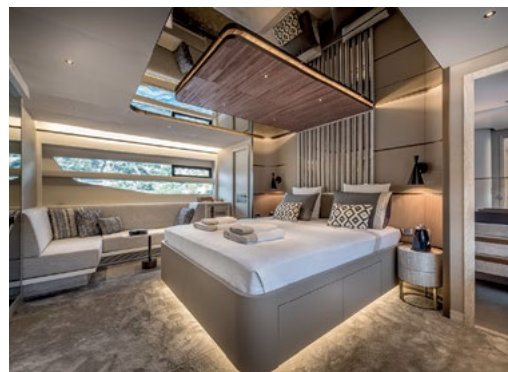
EXPLORER series

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

# BORK

ВЕСКИЙ АРГУМЕНТ В ПОЛЬЗУ ЗАГОРОДНОГО ДОМА



Угольный гриль G610