

МОТОРВОАТ & YACHTING

ЯХТА НОМЕРА

Великолепная FERRETTI 800

80 футов итальянского стиля



ТЕСТ-ДРАЙВЫ

AZIMUT 40S
TARGA 42/44
ПИОНЕР C54

ТЕМА НОМЕРА

ЭВОЛЮЦИЯ ДИЗАЙНА

От катеров вековой давности
до яхт будущего

НОВИНКИ

FAIRLINE SQUADRON 58
FAIRLINE TARGA 50 GRAN TURISMO
JEANNEAU PRESTIGE 500 FLY
NORD WEST 430 SPORT
LINSSEN 430 SEDAN VARIOTOP
SEALINE SC42

20

ЛУЧШИХ ЧАРТЕРНЫХ МЕГАЯХТ

МАРШРУТЫ И КРУИЗЫ

ПОБЕГ ИЗ РУССКОЙ ЗИМЫ

Чартер как лекарство от холода

САЙМА

Два дня на яхте



HISTORY ALWAYS LEAVES A TRACE.*

RADIOMIR REGATTA ONE/EIGHTH SECOND

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



КЧИТАТЕЛЮ

Колонка главного редактора

Привет всем!

Идея этой страницы и помещенного на ней текста состоит, полагаю, в том, чтобы человек, смотрящий на вас с фото, сказал что-нибудь важное. Об этом выпуске журнала, о лодках или лодочной индустрии или... о жизни вообще. Новое лицо, новые слова, новые идеи...

Однако не зря говорят, что новое — это хорошо забытое старое.

Или не совсем забытое и, быть может, не очень старое.

Не боюсь показаться банальным и скажу: если лодки строят, значит, это кому-то нужно. А раз лодки нужны, их будут строить.

Уже лет 15 говорят, что «бумажные» журналы вот-вот отомрут — их вытеснит Интернет. Но такое будущее еще в период мощного развития телевидения предрекали и театру, и кинематографу. Телевидение продолжает развиваться, однако кино и театр пока не умерли. А когда люди научатся управлять гравитацией, когда телепортация со страниц фантастических романов шагнет в нашу жизнь, когда исчезнет необходимость в грузовых поездах, огромных фурах, сухогрузах и танкерах и мы наконец избавимся от автомобильных пробок... Отомрут ли лодки тогда? Уверен: нет!

Как говорили древние, «Navigare necesse est — vivere non est necesse».

Понимать это следует так: «Плавать по морям необходимо, а жить не так уж обязательно». Первую часть фразы оспорить трудно, что же касается второй...

Лодки нужны не только в транспортных целях, но и для чего-то еще, вовсе не материального. Без чего жизнь многих станет скучной или даже невозможной. И тут возразить нечего: зачем тогда жить, если не плавать по морям?!

До встречи!



*Если лодки строят,
значит,
это кому-то нужно.
А раз лодки нужны,
их будут строить*

Главный редактор
Зарий Черняк

НАВИГАЦИЯ ПО НОМЕРУ

Новости и
события из мира
яхт и на берегу
с.16-47




История
яхтенного
дизайна.
Тест-драйвы новых
моделей ведущих
верфей
с.48-83

Важные атрибуты
жизни в море
и на берегу
с.108-121



Журнал остается
незаменимым
источником
практических
рекомендаций
для опытных
и начинающих
яхтсменов
с.122-154



Edmiston предлагает эксклюзивные условия по аренде моторных и парусных яхт в любой части мирового океана.

ЖИЗНЬ В СТИЛЕ EDMISTON

МОСКВА (495) 786 05 55

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ (812) 961 98 24

www.edmistoncompany.ru

ПРОДАЖА ЧАРТЕР МЕНЕДЖМЕНТ СТРОИТЕЛЬСТВО

EDMISTON – МИРОВЫЕ ЛИДЕРЫ НА РЫНКЕ ЯХТ



EDMISTON

СОДЕРЖАНИЕ

Январь — февраль 2011

НОВОСТИ

16 СОБЫТИЯ

Примечательные сюжеты из яхтенной и светской жизни

38 ИНТЕРВЬЮ МВУ

Известный дизайнер Бард Экер о скоростных катерах Hydrolift

40 СОСТАПЕЛЯ

Art of Kinetik Hedonist, Nord West 430 Sport, Sessa C32, Fairline Targa 50 Gran Turismo, Linssen 430 Sedan Variotop, Fairline Squadron 58, Sealine SC42, Jeanneau Prestige 500 Fly

46 НОВЫЕ СУПЕРЯХТЫ

Luerssen *Hermitage*, Amels 199 Limited Editions, Moonen 97 *Livia*, Blohm & Voss *Palladium*

ПЛАВАЛИ, ЗНАЕМ!

32 ПОГОВОРИМ О МОРЕ

Как избежать участи лорда Байрона, путешествуя у побережья Греции

34 ХОДИТЬ ПО ПРАВИЛАМ

Соблюдение правил избавит от проблем всех — и яхтсменов, и инспекторов ГИМС

36 АХИЛЛЕСОВЫ ПЯТКИ

Дэвид Марш о компромиссах между дизайном и функциональностью

НАЧИНАЮЩИМ

122 ДОЛЕВОЕ ВЛАДЕНИЕ ЯХТОЙ

Как стать владельцем суперяхты за относительно небольшие деньги

134 ШКОЛА МВУ

Овладеваем базовыми навыками управления моторной яхтой



48 Эволюция яхтенного дизайна



58 Тестируем Ferretti 800

66 Ходовые испытания Azimut 40S



CAPTURE THE DREAM.



РЕКЛАМА



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

—38—

*Gateway to
Motoryachting*

WWW.AZIMUTYACHTS.RU

AZIMUT
YACHTS



ULTRAMARINE

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

ПОСТОЯННЫЕ РУБРИКИ**106 КАМБУЗ МВУ**

О серьезной русской кухне и ее вариантах на борту яхты

154 ДЕНЬ ИЗ ЖИЗНИ

Как по неопытности можно влипнуть в историю

МЕХАНИКА**138 ГИБРИДНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ**

В модельном ряду Sunseeker появится яхта с гибридной силовой установкой

**139 МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ**

В чем суть плазменного напыления стенок алюминиевых цилиндров

140 НЕЗАВИСИМАЯ ПОМПА

Трюмный насос на солнечных батареях

140 ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ СТАБИЛИЗАТОРЫ

Как электрика приходит на смену гидравлике

141 СТРАННОВЕДЕНИЕ

Гоночный болид *Spirit of Qatar*

НАВИГАЦИЯ**142 НОЧНОЕ ЗРЕНИЕ**

Новые тепловизоры Raymarine

143 СПУТНИК В КАРМАНЕ

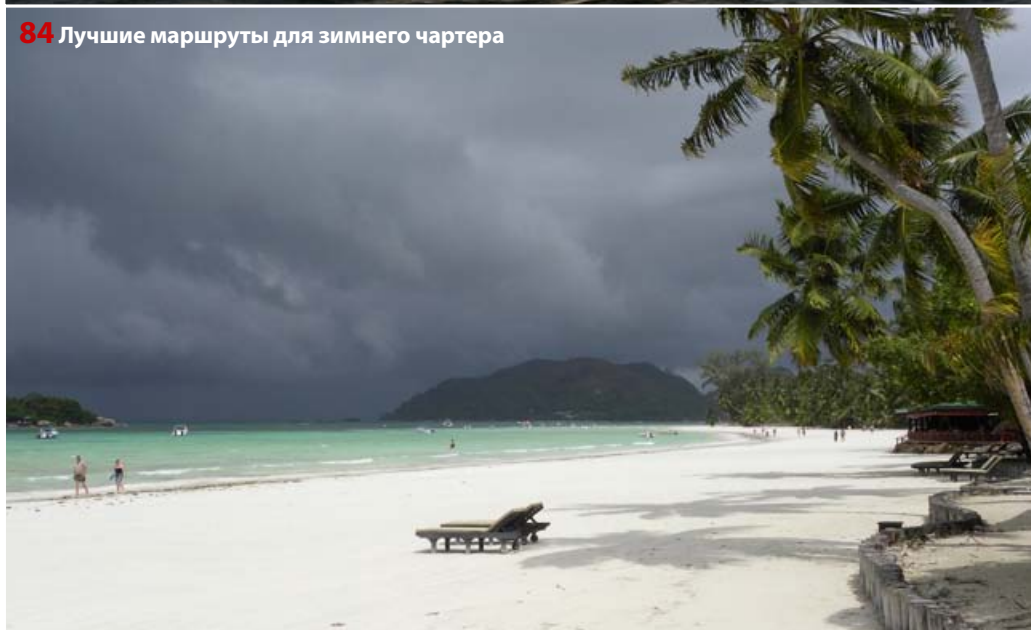
Портативный телефон Inmarsat

143 УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ПЛАНШЕТ

Технология AIS для iPad

144 ВСЕ В ОДНОМ

Комбинированная УКВ/DSC-радиостанция

**72 По водному бездорожью на Targa 42/44****84 Лучшие маршруты для зимнего чартера****78 Яхта по-русски: Пионер С54**



КЛУБ ИЗБРАННЫХ



РЕКЛАМА



PremiumYachts — моторные яхты класса люкс: продажа, финансирование, сервис
Royal Yacht Club, 125212 Москва, Ленинградское шоссе, д. 39, стр. 7
тел.: +7 (495) 741 00 03, +7 (495) 662 55 65 info@premiumyachts.ru

www.premiumyachts.ru

НАВЫКИ И ЗНАНИЯ

133 ЧТО ДЕЛАТЬ, КЭП?

Решаем проблему с запутавшимися винтами

146 ТАЙНЫ ГЕЛЬКОУТА

Как покрытие корпуса влияет на внешний вид яхты и что следует делать, чтобы поддерживать его в хорошем состоянии



150 ПРОВЕРЕНО МВУ

Навигация и чехол для iPad; бортовой чемоданчик для ценных вещей; подводная система для осмотра днища; лучшие куртки для яхтсменов

LIFE STYLE

108 ШАМПАНСКОЕ

Настоящее шампанское — компонент настоящей жизни

112 ЧАСЫ — ЭТО НЕ ТОЛЬКО ВРЕМЯ

Officine Panerai — история и совершенные технологии



120 ЧТО НАДЕТЬ ЯХТСМЕНУ?

Модные куртки Musto для тех, кто в море



НАШИ ЯХТЫ



152 LAKY VERF 23M

Капитан построенной в России моторной яхты «Охта» делится опытом эксплуатации судна

92 Суперяхты: флотилия лучших чартерных лодок



116 Range Rover: короли дорог



126 Сайма — далекая и близкая



ИСТИННОЕ ПОНИМАНИЕ СУТИ ВЕЩЕЙ БРОСАЕТ ВЫЗОВ РЕАЛЬНОСТИ.



Petralia



PREMIUM YACHTS

Эксклюзивный дистрибьютор на территории России и Украины +7 (495) 741 0003 www.premiumyachts.ru

MOVING IDEA

PERSHING 115' 108' 92' 80' 72' 64' 58' 50'1
NEXT

PERSHING-YACHT.COM

a FERRETTIGROUP brand

MOTORBOAT & YACHTING

Published since 1904

МВУ Россия

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

Офис в Санкт-Петербурге

197022, Песочная наб., 18А
Тел./факс +7 (812) 244-24-07

Офис в Москве

Royal Yacht Club, 125212, Ленинградское шоссе, 39, стр. 7
Тел./факс +7 (495) 225-62-03
E-mail: info@mby.ru

Веб-сайт www.mby.ru

Редакция

Генеральный директор Сергей Артемов
Тел +7 (921) 945-64-32, e-mail: director@mby.ru

Главный редактор Зарий Черняк
e-mail: editor@mby.ru

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

Выпускающий редактор Антон Черкасов
e-mail: anton.cherkasov@mby.ru

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

Корректор Нина Постникова

Над номером работали

Михаил Романов, Василий Киселев, Мария Попова, Тимур Бараев,
Игорь Сирин, Валерий Борянов

Отдел рекламы

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

Менеджеры по рекламе

Евгений Кольтяпин e-mail: ek@mby.ru
Евгения Повышева e-mail: povysheva@mby.ru

МВУ UK

Motor Boat & Yachting, IPC Media, Blue Fin Building,
110 Southwark Street, London SE1 0SU

ISSN: 770027 178204

Tel: +44 (0)20 3148 4651

Fax: +44 (0)20 3148 8127

E-mail: mby@ipcmedia.com

Website www.mby.com

Editorial

Editor Hugo Andreae

Deputy Editor Rob Peake

Consultant Editor Alan Harper

Technical Editor David Marsh

Art Editor Caroline Creighton-Metcalf

Sub Editor Chantal Borciani

Technical Writer Greg Copp

Staff Writer Jack Haines

Chief Photographer Lester McCarthy

Photographer Graham Snook

Publishing Team

Publishing Director Simon Owen

Publisher Steve Kendall

Head of Marketing Richard Shead

Мнение авторов может не совпадать с мнением редакции.

Редакция не несет ответственности за содержание рекламы.

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

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

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

Тираж 35 000 экз.

Свидетельство о регистрации СМИ

ПИ № ФС77-38759 от 28.01.2010

2010-2011 Copyright of IPC Media Limited. All rights reserved.

Цена свободная

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

ParaType PunaMusta

ВЕНЕЦИАНСКИЕ ЗЕРКАЛА РУЧНОЙ РАБОТЫ FRATELLI TOSI



НАСТОЯЩИЕ ШЕДЕВРЫ ВРЕМЯ ДЕЛАЕТ ДОРОЖЕ



реклама

Новинский бульвар, 31
Новинский пассаж, -1 этаж
тел.: +7 (495) 258-88-77
info@lotosig.ru

www.lotosig.ru

LOTOS IG

Крупным планом

Красота судна не только в эффектной архитектуре его надводной части. Взгляните — изящные обводы, винты сложной геометрии, огромные рули имеют собственную, обычно скрытую от глаз красоту. Так было в прошлые века, и так будет всегда



«Создать лучшее творение в жизни можно лишь вложив в него всего свою страсть».

Иоганн Вольфганг Гёте

Lorenzo Marini & Associati

РЕКЛАМА

● New CL 124'

● CL 112' Next

● New CL 100'

● CL 97'

● New Navetta 26 Crescendo

● New Navetta 33 Crescendo

Яхта уносит нас в будущее.

Custom Line проектирует и строит морские яхты нового поколения. Именно они создают современную историю мореплавания. Потому что яхты Custom Line так же уникальны, как и их владельцы.

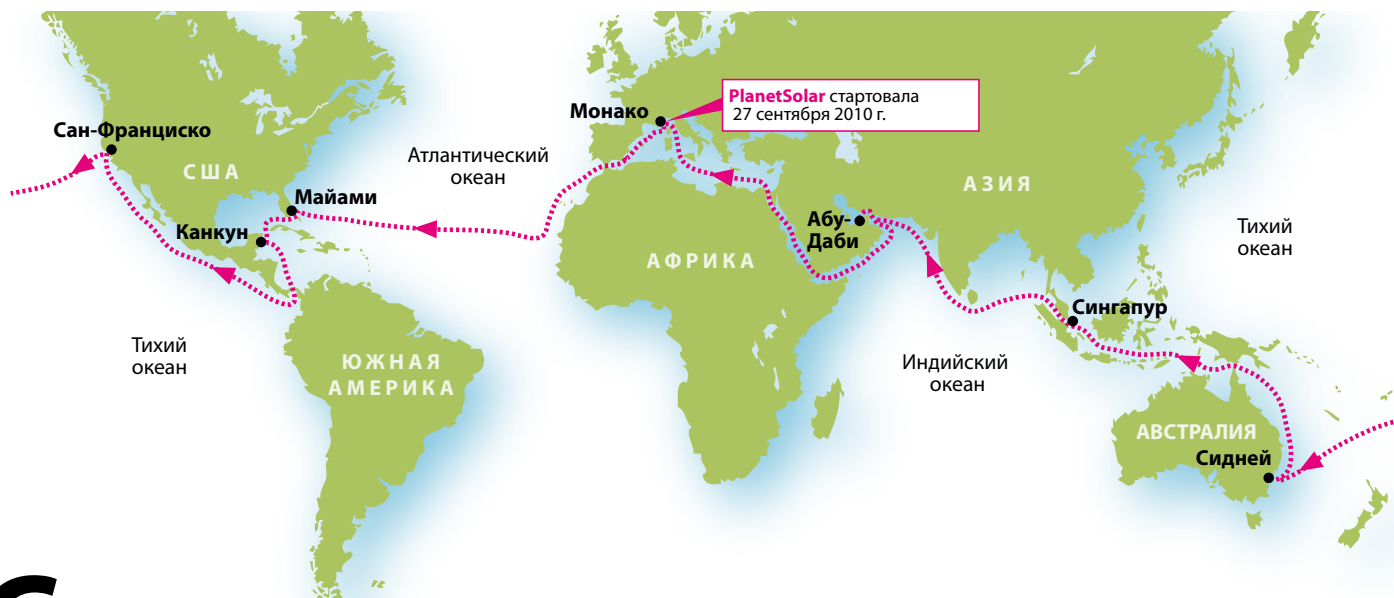
customline-yacht.com info@customline-yacht.com



CUSTOM LINE

BE UNIQUE, BEING FERRETTI

a FERRETTIGROUP brand



Солнечная кругосветка

30-метровый катамаран отправляется в восьмимесячное путешествие

Самая большая в мире лодка, которая движется за счет энергии солнца, покинула Монако в конце сентября, чтобы отправиться вокруг света. Стофутовый катамаран под названием Tuganor покрыт фотогальваническими панелями общей площадью 537 кв. м. Они преобразуют достаточное для обеспечения судна средней скорости около 7,5 узла количество солнечной энергии. Если по пути встретится плотная облачность, Tuganor сможет трое суток пройти на запасном в аккумуляторах электричестве. Чтобы снизить вес судна и достичь максимальной скорости, во время кругосветки управлять им будут всего

шесть членов экипажа, хотя катамаран может взять на борт до 40 пассажиров. «Наша цель состоит в том, чтобы предложить экологически чистые способы жизни и передвижения в больших городах, — говорит владелец катамарана немец Иммо Штроер. — Энергия солнца может в этом отношении дать многое». В первой части маршрута Tuganor пересечет Атлантику с заходом в Майами, а затем отправится вниз, к Центральной Америке, и пройдет в Тихий океан через Панамский канал. Подробности проекта можно узнать на сайте www.planetsolar.org



537 кв. м фотогальванических панелей обеспечивают судну среднюю скорость около 7,5 узла

Виртуальный ветер странствий

Сетевая игра для яхтсменов набирает обороты

Изворотливые умы индустрии компьютерных развлечений не прекращают попыток усадить за монитор всех и каждого. Пока миллионы подростков сутки напролет бродят по магическим мирам World of Warcraft, яхтсменов тоже решили занять делом: для них создали веб-сайт, где каждый может принять участие в виртуальной регате и вести свое судно через океаны, соревнуясь с сетевыми соперниками. Игрокам предлагают на выбор несколько регат,

и во время написания этой заметки шли четыре соревнования: парусная кругосветная гонка на Кубок Жюль Верна (80 000 «капитанов»), одиночная гонка «Ромовый рейс» (262 000 претендентов), регата «Velux Пять океанов» (59 000 участников) и, наконец, виртуальная кругосветка Planet Solar на катамаране Tuganor (43 000 игроков).

Сложность виртуального управления лодкой в игре пока невелика: нужно лишь время от времени заходить

на сервер, читать метеопрогноз, контролировать курс, менять паруса в зависимости от ветра и следить за конкурентами. Затея оказалась бы не такой интересной, если бы в ней не были замешаны деньги, причем интерес этот двусторонний. Например, игроки для экономии времени могут с помощью кредитной карты приобрести помощника в виде авторулевого, который проведет судно через заранее выбранные точки, а победители этапов и всей регаты



получают вознаграждение до €1000. Конечно, сетевая игра не самый лучший заменитель настоящего яхтинга, но когда за окном зима, почему бы не поиграть?! Интернет: www.virtualregatta.com

Выберите яхту
своей мечты
вместе с Burgess

Получите незабываемые впечатления
от отдыха на борту яхты:
Средиземное море, Мальдивы
Карибский бассейн, Австралия...



DEJA TOO

52 м (170 футов) | Amels | 2003

Стоимость аренды в неделю от 210 000 евро



MEAMINA

59,3 м (194,6 фута) | Benetti | 2009

Стоимость аренды в неделю от 329 000 евро



MAJESTIC

61,2 м (200,9 футов) | Feadship | 2007

Стоимость аренды в неделю от 378 000 евро

BURGESS

Москва +7 495 220 24 02
Лондон +44 20 7766 4300
Монако +377 97 97 81 21
Нью-Йорк +1 212 223 0410
Майами +1 305 672 0150
Сиэтл +1 206 285 4561
Афины +30 6932 408 285
Пальма-де-Майорка +34 672 179 008

Для получения дополнительной информации об этих и других яхтах, доступных для аренды, Вы можете связаться со специалистами в одном из наших офисов.

www.burgessyachts.com

email: moscow@burgessyachts.com



Фото Franklin Tello

Налоговая оппозиция

Испанские политические партии решают судьбу яхтенного налога

Битва за будущее яхтинга на принадлежащих Испании Балеарских островах переместилась на политическую арену: две оппозиционные партии решили определить судьбу налога на регистрацию лодок до муниципальных выборов.

Юнионистская партия Майорки (MUP) называет непопулярный налог ошибочным, тогда как правая

Народная партия, которая опережает Социалистическую рабочую партию на национальных выборах, в своем предвыборном манифесте пообещала вообще отменить этот сбор.

В настоящее время 12-процентным налогом облагаются все новые купленные в Испании лодки длиной свыше 8 метров и все чартерные яхты более 15 метров. Однако недавно

правительство потребовало уплаты налога с владельцев лодок меньших размеров. Оппозиционеры подчеркивают, что в государственный бюджет в 2009 году по этой статье поступило всего €1,5 млн, тогда как подобные законы ставят под угрозу весь 200-миллионный чартерный бизнес.

«У яхтенного сектора есть огромный потенциал для роста, и его ограничивает этот непонятный и единственный в Европе налог», — заявили лидеры MUP на форуме, который прошел в июне на Майорке.

Тем временем Антонио Лопес-Истуриз, генеральный секретарь

Европейской народной партии, объявил: «Я использую все свое влияние и связи в Евросоюзе, чтобы добиться от Мадрида пересмотра этих противоречивых налоговой системы».

Местный журналист и пресс-секретарь Морской ассоциации Балеарских островов Питер Франклин рассказал МВУ, что из-за этого налога крупные чартерные яхты избегают заходить на Майорку, да и яхтсменов на небольших судах он тоже отпугивает.

«Я думаю, если к этому вопросу обратилось столько политиков, у нас есть хороший шанс добиться отмены налога», — заключил Франклин.

Раз к этому вопросу обратилось столько политиков, у нас есть хороший шанс добиться отмены налога

Персональный подход

Часы с «тысячей лиц»

Старейшая швейцарская часовая мануфактура Vacheron Constantin пополнила свою самую современную коллекцию Quai de l'Île новой моделью Retrograde Annual Calendar.

Корпус часов диаметром 43 мм скрывает в себе мануфактурный механизм с автоматическим подзаводом. Механизм дополнен двумя «усложнениями» — годовым календарем и ретроградным указателем даты.

Годовой календарь модели Quai de l'Île Retrograde Annual Calendar усовершенствован и не требует корректировки дат каждые два месяца: 30- и 31-дневные месяцы регистрируются без дополнительной регулировки. Корректировать дату нужно лишь в феврале. Календарь

оснащен также индикатором месяцев и лунных фаз.

Корпус часов состоит из семи частей, которые могут быть скомпонованы по желанию заказчика. С учетом различных деталей циферблата Quai de l'Île Retrograde Annual Calendar предлагается в 700 различных вариантах. Материал корпуса также можно выбрать — предлагаются розовое, белое золото или комбинация этих металлов. В комплекте к каждой модели часов прилагаются два ремешка — из черной или коричневой кожи аллигатора и черного или коричневого каучука. Часы с «тысячей лиц» — уже настоящее.





РОСКОШНЫЙ ДОМ У БОЛЬШОЙ ВОДЫ

ПЯТНИЦКОЕ Ш., БЕРЕГ ИСТРИНСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА

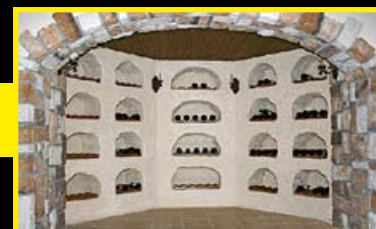
У каждого человека есть мечта, которая сначала кажется невыполнимой, но если следовать заветной цели, то она обязательно воплотится в реальность. 10 лет назад один человек воплотил в жизнь такую мечту – построил дом для себя и своей семьи. Проект обдумывался и планировался не один год, чтобы в итоге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

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

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

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

Тел.: 763-60-30
www.roskosh.su



Правильный курс

Верфь Princess Yachts вошла в список лучших британских компаний

Авторитетная газета Sunday Times и банк HSBC признали верфь Princess Yachts одной из самых преуспевающих компаний Великобритании. Уже второй год подряд верфь входит в престижный рейтинг TOP-250 частных компаний, поднявшись со 174-го места на 137-е. Рейтинг составлен на основании товарооборота предприятий, который ежегодно публикует Sunday Times.

Весь год ведущий британский яхтенный бренд активно инвестировал в развитие

и обновление своего модельного ряда. В 2010 году появилось несколько моделей Princess от 52 до 72 футов, в которых реализованы новые пространственные решения и стандарты дизайна. Кроме того, верфь Princess покорила 100-футовый рубеж. Первая модель Princess

32M будет продемонстрирована на Лондонском боат-шоу уже в январе 2011 года. А в следующем, 2012 году будет спущена Princess 40M — первая трехпалубная мегаяхта от Princess Yachts, способная пересекать Атлантику. Обе модели возводятся на Южной верфи, суммарные инвестиции в которую превысили £45 млн.

Улучшение позиции в рейтинге связано с отсутствием долгов у британского производителя и сбалансированным развитием.

«В 2009 году все отрасли сталкивались с определенными проблемами, — говорит управляющий директор Princess Yachts Крис Гейтс. — Это касалось не только люксового сегмента рынка. Наша верфь была сфокусирована на оптимизации расходов, активно расширяла свои рынки сбыта и наращивала производственные мощности. Эта стратегия позволила предложить принципиально новый продукт отрасли, которая вышла из стагнации и снова динамически развивается».



Рольф Шнайдер и Анна Чапман

Верность времени

В Москве открылся бутик Ulysse Nardin

11 ноября ровно в 11 часов 11 минут в Москве открылся первый бутик Ulysse Nardin. Только одна из самых уважаемых швейцарских часовых марок может позволить себе столь дружеские отношения со временем. История Ulysse Nardin тесно связана с морем. Мануфактура была образована в 1846 году как производитель высокоточных морских хронографов. Уже к концу века Ulysse Nardin числилась поставщиком японского и российского адмиралтейств. За более чем 150 лет существования мануфактура получила десятки патентов и попала в Книгу рекордов Гиннеса.

Неудивительно, что в оформлении московского бутика Ulysse Nardin превалирует морская тема. За стеклами витрин-иллюминаторов выставлены часы из каждой коллекции марки: Complicated Timepiece, Exceptional Timepiece, Marine, Macho Palladium, Ladies Timepiece, Dual Time, Classico и других. Российское отделение

Ulysse Nardin постаралось представить каждую коллекцию наиболее полно. Здесь можно познакомиться поближе с одной из последних новинок Ulysse Nardin — часами Freak Diavolo LE, выпущенными к 75-летию президента и владельца мануфактуры Рольфа Шнайдера, и даже приобрести их.

Сам господин Шнайдер, конечно, приехал в Москву по случаю открытия бутика. Утром 11 ноября в сопровождении новой российской знаменитости Анны Чапман он торжественно перерезал ленточку на входе в бутик Ulysse Nardin на Никольской улице, а затем передал чек на сумму 1 111 111 рублей представителям благотворительного фонда «Линия жизни», с которым часовую марку связывает давняя дружба. Вечером того же дня состоялся торжественный прием Ulysse Nardin в Камерном музыкальном театре им. Б. Покровского, в двух шагах от бутика.

Гости играли в покер и рулетку, принимали участие в номерах иллюзионистов, слушали прекрасное исполнение песен золотого века Голливуда.

А по завершении вечера были разыграны мужская и женская модели часов Ulysse Nardin — Executive Lady и Twelve Seas — каждая под символическим номером 11.11.

Несмотря на то что в столице это первый монобрендовый бутик Ulysse Nardin, москвичи ценят эти брутальные и вместе с тем элегантные часы. Так, первые часы в московском бутике были приобретены в день его открытия, а поток гостей торжественного вечера, желающих примерить новые модели, не ослабевал до окончания мероприятия.

Напомним, что первый в России бутик Ulysse Nardin был открыт в 2009 году в Санкт-Петербурге.



PIONEER
MOTOR YACHTS



**Скоростная
моторная яхта
«Пионер С54»**

Сделано в России

**141407, Россия, Московская обл.,
г. Химки, ул. Панфилова, 19/1
+7 (495) 783 43 98
www.pioneer-yachts.ru**



Модельный ряд Lazzara начинается с 76 футов

Полку прибыло

Верфь Lazzara выходит на российский рынок с компанией Royale Marine

Хорошо известная в США и Европе флоридская верфь Lazzara пришла на российский рынок. Этот шаг продиктован высоким интересом и уже обозначенным спросом на продукцию верфи среди россиян. С момента основания в 1956 году верфь Lazzara следует концепции «Imagine perfection». Подразумевая под этим воплощение самых современных идей и решений, компания добилась значительных успехов в создании моторных яхт. В современной истории строительства яхт лодка именно этого бренда была впервые оснащена четырьмя установками Volvo Penta IPS. Модельный ряд Lazzara включает шесть судов длиной от 76 до 120 футов.

Официальным дилером верфи была выбрана московская компания Royale Marine, которая обладает развитой региональной сетью и большим опытом обслуживания моторных яхт. Для конечного покупателя это означает, что теперь существует возможность не только приобрести яхту в США по заводским ценам, но и получить качественное обслуживание на территории Российской Федерации, которое включает решение всех вопросов транспортировки и оформления судна. Кроме того, компания Royale Marine предлагает услугу trade in для тех, кто решил перейти с лодки меньшего размера на больший.

Боат-шоу Linssen Yachts

Голландская верфь представила новую линейку Range Cruiser

В конце ноября в Голландии, в небольшом, но известном с давних времен портовом городке Маасбрахт, где находится верфь Linssen, прошла традиционная «домашняя» выставка Linssen Yachts Boat Show. Это событие, проходившее уже в 12-й раз, посетили несколько сотен гостей — владельцы лодок Linssen из Голландии, Бельгии, Германии и Англии, дилеры компаний из разных стран, а также те, кто только еще присматривается к этим лодкам.

В нынешнем году публике представили 15 моделей к сезону 2011 года, среди которых было несколько премьер вроде Linssen Grand Sturdy 25.9 SPORT SCF, Grand

Sturdy 43.9 Sedan, 430 Sedan Variotop.

Последняя модель открыла новую линейку Range Cruiser и стала наиболее заметным экспонатом выставки, вызывавшим интерес посетителей. Особенно интересно то, что совсем недавно построенная лодка оказалась уже проданной, как, впрочем, и несколько последующих корпусов серии. Люди подписали контракт еще на стадии завершения проекта, а это уже серьезный показатель доверия к верфи и ее лодкам. Планов у голландцев много, и впереди нас ждет продолжение серии — Range Cruiser 430 Sedan Wheelhouse...



Водоизмещающие «тихоходы» пользуются большой популярностью

Зимняя жизнь

С холодами яхтенная жизнь не заканчивается, во всяком случае в Royal Yacht Club

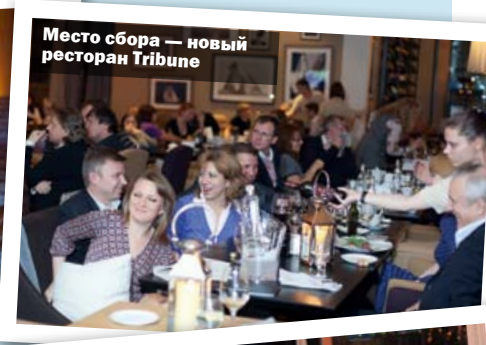
6 октября 2010 года в Royal Yacht Club на территории исторического архитектурного комплекса «Водный стадион» состоялось официальное открытие ресторана Tribune. Теперь, чтобы посидеть в аутентичном итальянском ресторане на воде, выбираться за пределы города совершенно не обязательно, к тому же работает Tribune круглый год. Отныне яхтсменов и «сочувствующих» здесь всегда ждут на клубные мероприятия: фестивальное кино по четвергам; семейные праздники по выходным; джазовые вечера; концерты популярных групп, модные показы и многое другое. Можно и просто

приехать отдохнуть: зимой на территории Royal Yacht Club работает каток, а летом будет плавучая сцена для концертов под открытым небом.

Одно из первых больших мероприятий в Tribune уже состоялось: 18 ноября работающие на территории клуба яхтенные компании и их гости весело отпраздновали закрытие яхтенного сезона — 2010. Подразумевавшуюся по умолчанию теплую домашнюю атмосферу и интересное общение украсили



Антон Долотин, Azimut Yachts Russia



Место сбора — новый ресторан Tribune

сюрпризами. «Азимут СП» — официальный дилер BMW — доставил для тест-драйва BMW 7-й серии и провел лотерею с призами от легендарного немецкого автоконцерна. Ну и конечно, не обошлось без музыки — на бис Валерий Сюткин выходил неоднократно.



На закрытии сезона выступил Валерий Сюткин

Чтобы посидеть в итальянском ресторане на воде, выбираться из города необязательно



СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

Проект 24-метровой яхты



Длина габаритная	23.86 m
Ширина габаритная	6.17 m
Осадка при загрузке 50%	1.7 m

Guido de Groot design

Новая 23-метровая яхта - в продаже!



www.lakyverf.com



Время футбола

Серьезная награда за хорошую игру

Часовая мануфактура Parmigiani по давно сложившейся традиции поддерживает активные виды спорта и отдыха, в том числе парусный спорт и триатлон. Недавняя победа марсельского Olympique во французской футбольной лиге не оставила швейцарских часовщиков равнодушными. Руководство футбольного клуба выбрало часы Parmigiani в качестве награды игрокам и тренерскому составу за важную победу — так мануфактура стала первым официальным часовщиком



команды Olympique. Однако этим партнерство не ограничилось. Часовая марка учредила награду Parmigiani Spirit Award, которой по завершении футбольного сезона-2010/2011 будет удостоен лучший игрок юниорской команды Olympique. Призом станут часы Parmigiani спортивной серии с памятной гравировкой на корпусе.

Parmigiani, как официальный timekeeper марсельского Olympique, также получает право держать VIP-места на футбольных матчах с участием команды за своими постоянными клиентами. Стать таковыми скоро смогут и москвичи — 16 декабря в столице открывается первый бутик Parmigiani.



Произведение современного искусства

Новый флагман в линейке Audi

В последний день осени в театре «Новая опера» состоялась презентация автомобиля Audi A8 Long. Специально к этому событию в Москву по приглашению автомобильного концерна приехало трио Bauhaus. Совместно с Российским национальным оркестром мастера видеоарта исполнили написанную в честь Audi симфонию. А потом всех собравшихся пригласили на сцену, чтобы поближе познакомиться с автомобилем.

Базой новой Audi A8 Long является модель A8. Корпус был увеличен на 13 см, поскольку автомобиль создавался для тех, кто предпочитает

занимать заднее сиденье. Комфорт пассажирам обеспечивают индивидуальный климат-контроль, кресла с функцией массажа и фактически «автомобильный» кинотеатр.

На презентации глава Audi Russia Тилл Браунер заверил, что российский рынок входит в десятку приоритетных для компании, и потому появление флагманской модели, оснащенной по последнему слову автомобильной техники, было обставлено с такой помпой. Теперь нет никаких сомнений в том, что Audi — не только совершенные автомобили, но и произведение дизайнерского искусства.



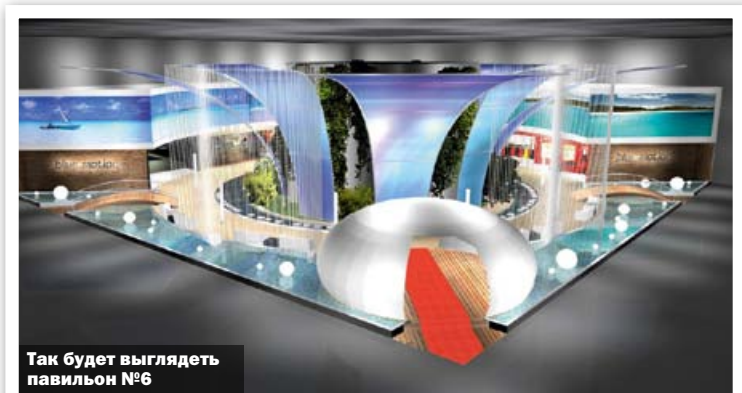
Российский рынок является для компании приоритетным

boot Dusseldorf — новая концепция

Боат-шоу в Дюссельдорфе ждут перемены

Январская выставка яхт в Дюссельдорфе — самое большое зимнее боат-шоу в Европе, собирающее более тысячи компаний морской индустрии и сотни тысяч посетителей со всего мира, в том числе из России. У Messe Dusseldorf давно сложившийся характер: это одна из самых серьезных бизнес-площадок, по которой судят о состоянии всей отрасли в целом. В то же время выставку всегда отличал излишне сухой и деловой характер — в павильонах Дюссельдорфа прежде не было места «празднику жизни», который неизменно присутствует в Генуе или Каннах.

Однако теперь boot Dusseldorf ждут серьезные перемены. На волне финансового кризиса выставку возглавил новый директор Гётц-Ульф Юнгмихель, решивший круто сменить концепцию. Новаций ожидается немало. В частности, знаменитый шестой павильон, где традиционно выставляются самые крупные и дорогие яхты, получит «прививку элегантности»: вместо привычных стендов здесь появится единое бизнес-, шопинг- и гастрономическое пространство с бутиками,



Так будет выглядеть павильон №6

ресторанами, удобными VIP-зонами для общения и переговоров. Сами лодки, конечно, никуда не денутся, а, наоборот, еще и вырастут в размерах — самыми крупными будут модели Sunseeker и Princess длиной около 90 футов, всего же будет выставлено 50 яхт.

ANDREY FRANGULYAN

DESIGN BUREAU. SCULPTURE



Яхта Timmerman 33, проект Ginton Naval Architects/Guido de Groot Design



117393, г. Москва, ул. Профсоюзная, 76
Тел./факс: +7 495 775-15-37. Email: andrey@frangulyan.ru

Больше, чем смартфон

Constellation Quest — новая модель от Vertu

18 ноября в Москве, в Доме Пашкова, состоялась премьера смартфона Constellation Quest от Vertu. Каждый телефон этой марки, собранный вручную и отделанный дорогими материалами, — событие в сфере роскоши и мобильной связи. Но первый смартфон Vertu, пожалуй, открывает новую главу в истории услуг класса люкс.

Общение с Vertu Constellation Quest начинается с настройки функции My Key, которая поможет вывести на экран смартфона четыре самые востребованные функции, и с открытия доступа к аккаунту vertu.me, позволяющему синхронизировать данные нескольких почтовых ящиков. Если же покупатель на вы с техникой, ему предлагается воспользоваться сервисом Vertu Remote Assist: служба технической поддержки с разрешения клиента удаленно настроит смартфон.

Специально к выпуску Constellation Quest была усовершенствована работа легендарной консьерж-

службы Vertu. Обладателю смартфона предлагаются три варианта консьерж-услуг, в зависимости от того, как часто он к ним обращается.

Эксперты Vertu Consierge работают 24 часа в сутки в крупных городах по всему миру и говорят на девяти наиболее распространенных языках.

Обладателям нового смартфона предлагается также доступ к информационным дайджестам — Vertu City Brief и Vertu Select. Здесь можно найти советы по стилю и этикету, расписание международных праздников и описание обычаев разных стран мира, а также свежие материалы ведущих мировых газет и журналов.

Что касается технических характеристик, то и тут Vertu Constellation Quest идет в ногу со временем: смартфон поддерживает стандарты 3G, многодиапазонную GSM-связь, подключение к высокоскоростным сетям WLAN, а 40 GB встроенной памяти позволят хранить множество документов и изображений.



Суперяхтам быть!



Princess Yachts утвердилась в сегменте суперяхт

На январской выставке в Лондоне верфь Princess Yachts представит первую яхту M-класса, которая перевалила за отметку 100 футов. Princess 32M будет самым большим судном, когда-либо представленным внутри выставочных залов Excel. Организаторам боат-шоу предстоит решить головоломку: как поместить 32-метровую яхту высотой более

13 метров в павильоне, поскольку она с трудом проходит через Южные ворота выставочного центра. Новый флагман верфи Princess Yachts станет украшением яхтенного шоу и самым большим судном всей экспозиции, а его стоимость с самыми мощными двигателями (MTU V16, 2637 л. с.) в базовой комплектации составит 6,4 млн фунтов стерлингов.

32M демонстрирует ряд интересных решений: уникальная двухуровневая мастер-каюта, опускающийся «балкон» по правому борту, огромная каюта для VIP-гостей. Благодаря продуманной планировке жилые зоны членов экипажа полностью отделены от гостевых зон, что очень удобно для чартера.

Появление Princess 32M еще раз подчеркивает успешность инвестиций Princess Yachts. В 2010 году работа верфи оказалась очень плодотворной; помимо создания своей первой суперяхты она выпустила на рынок еще несколько новых моделей, которые тоже будут представлены в Лондоне.

...The art of yacht design

Continental II - 20.00 | Wheelhouse

- ▶ 4 серии яхт с рулевой рубкой или флайбриджем
- ▶ Модельный ряд от 15 (45 футов) до 28 метров (93 футов)
- ▶ Сталь (водоизмещающее судно) / алюминий (полуглиссирующее судно)
- ▶ Стандартный привод или привод Volvo Penta IPS
- ▶ Строительство под заказ
- ▶ Производство голландского искусства кораблестроения

Boot Düsseldorf
22 – 30 Января 2011 года



Зал №6 Стенд №: A42



Continental II - 23.00 | Flybridge



Continental Trawler - 17.00 | Flybridge



Компания «Голландские яхты» в России:
Россия, Санкт-Петербург

Телефон: +7 (812) 703 84 62
E-Mail: office@hollandyachts.ru

www.hollandyachts.ru
www.wimvandervalk.com



Prestige Yachts
Москва, Ленинградское шоссе, д. 39 стр. 7.

Телефон: +7 (495) 780 44 44
E-mail: sales@p-y.ru

www.p-y.ru
www.wimvandervalk.com



Скромное обаяние: новый взгляд

Верфь Timmerman Yachts спустила на воду 33-метровую яхту La Stella dei Mari с интерьером работы Андрея Франгуляна

Минувшей осенью российско-голландский консорциум Timmerman Yachts закончил работу над вторым корпусом по проекту Timmerman 33 — La Stella dei Mari. 33-метровая моторная яхта была построена на Московском судостроительном и судоремонтном заводе, разработкой проекта занималось голландское бюро Ginton Naval Architects. За экстерьер судна отвечали тоже голландцы — студия Guido de Groot Design, а вот цвет корпуса и интерьеры принадлежат российскому дизайн-бюро Андрея Франгуляна.

Давно прошли времена, когда словосочетание «российская яхта» вызывало стойкие ассоциации с «цековско»-имперским стилем: инкрустации-маркетри, тяжелые ткани и золото-золото-золото... Да, мы по-прежнему любим солидность, но теперь подход к понятию «роскошь» стал тоньше и разнообразнее. Дизайн-бюро ANDREY FRANGULYAN опыта в этом вопросе не занимать: компания специализируется на больших интерьерных проектах и хорошо умеет угадывать подтекст и «тайные желания» заказчика. Неслучайно выбран, например, глубокий черно-коричневый тон стеновых панелей из ореха: в сочетании со сливочными оттенками пола и потолка он придает интерьеру яхты статусность и известную степень brutality.

Мы по-прежнему любим солидность, но теперь подход к понятию «роскошь» стал тоньше

Все помещения La Stella dei Mari связаны единым классическим стилем, однако строгость контрастной отделки оживляет яркий и разнообразный по фактуре декоративный текстиль. Атмосфера классического интерьера была бы неполной без уникальных предметов, сделанных вручную в Италии и Франции специально для этого проекта: мебели, люстр и светильников, фурнитуры. Цельность концепции — сильная черта работ Андрея Франгуляна: чтобы не вносить диссонанс в классическое убранство, все современное оборудование скрыто от глаз, хотя и находится под рукой. Экраны TV спрятаны за черненными стеклами и утоплены в нишах, обрамлены в багет или встроены под мебельные столешницы, откуда они «выезжают» на специальных лифтах. В комнате отдыха при сауне на первый план выступают элементы ар-деко. Простые четкие линии стеновых панелей из золотистого брашированного тика, крупный цветочный рисунок на подушках и шторах, теплый свет бра делают этот приватный салон комфортным и по-домашнему уютным. Интересна и проработка открытых зон отдыха на палубах, оформленных текстилем Ralph Lauren и традиционной для яхт тиковой мебелью.





19-я Московская международная выставка
Катера и Яхты
Апрель 2011

14 – 17 апреля | Москва, Крокус Экспо

BOAT & YACHT SHOW

Жизнь на воде

Организатор:

Под Патронатом
Правительства
Москвы:



Ваш именной билет на выставку:
www.mibs-expo.ru



РЕКЛАМА

«Раздевание» по-гречески

Новый способ вытрясти деньги из яхтсменов

Будьте осторожны, когда незнакомцы на причалах греческих островов предлагают вам помощь со швартовкой. Британская круизная ассоциация выступила с предупреждением после того, как у одного из ее членов местный житель потребовал целых €50 за то, что помог завести и закрепить швартовы.

Инцидент произошел в Нафплионе на Пелопоннесе, где Саймон Джил собирался пришвартовать 22-метровую стальную яхту. Мужчина на причале услужливо предложил закрепить концы за кнехт, после чего потребовал за это заоблачную сумму.

«Он выставил мне счет на €50, сказав, что является членом «союза швартовщиков». К счастью, со мной на борту был приятель-грек, и, немного поспорив, мы направились в портовую полицию. Там подтвердили, что действительно за такие услуги могут взимать плату, но вот стоимость их удивила», — рассказывает Саймон.

Вскоре прибыл еще один представитель «союза», который начал угрожать судебным иском в случае неуплаты, но быстро испарился, когда Саймон ответил отказом.

«Существует устоявшаяся традиция — помогать подходящим лодкам швартоваться, и она особенно актуальна для гостеприимной Греции, где часто приходится вставать кормой к носу, а это непросто, — говорит президент Британской круизной ассоциации Стюарт Брэдли. — Жаль, что теперь приходится задумываться, прежде чем кидать конец кому-то на причале. Это нехорошая тенденция, мы наблюдаем за ней и надеемся, что она не перерастет в повсеместную практику».

Если вы попали в такую ситуацию, пишите нам, и мы попытаемся вам помочь, связавшись с Круизной ассоциацией.



В Греции с вас могут попросить €50 за помощь при швартовке

Куда идти за «серебром»?

У Silver появится новая выставочная площадка

В конце февраля 2011 года в Санкт-Петербурге открывается крупнейший в Европе монобрендовый выставочный комплекс водно-моторной техники. Петербургская компания «Спортсудпром-СПб» завершает строительство шоу-рум площадью 3000 кв. м. в новом просторном здании с интересным дизайнерским интерьером будет представлен весь модельный ряд катеров Silver, NorthSilverPRO и NorthSilver (около 40 моделей), а также лодки из ПВХ, моторы, навигационное оборудование, квадроциклы, снегоходы, аксессуары

и различное рыболовное снаряжение, одежда для рыбалки и охоты и еще много других товаров для активного отдыха. Новый выставочный зал располагается на территории завода компании по адресу: Санкт-Петербург, Выборгское шоссе, 362.

Компания «Спортсудпром-СПб» пришла на российский рынок малого судостроения 10 лет назад. Часть прибыли она вкладывает в свое развитие, постоянно совершенствуя техническую базу предприятия, а при производстве продукции использует дорогостоящие качественные материалы. Благодаря



этому выпускаемые заводом катера сегодня являются лучшими в России в своем сегменте.

ПОЛНЫЙ БАК



СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ RANTAENIUS запустила приложение для iPhone, которое позволяет сообщать о страховом случае 24 часа в сутки, обеспечивает доступ к прогнозу погоды и расписанию приливов.



ЕДИНСТВЕННЫЙ В СЕВЕРНОЙ АМЕРИКЕ ПАРОМ

работаящий на каменном угле, не будут переводить на дизельное топливо. Судно *SS Badger* было построено в 1953 году и занимается перевозкой автомобилей на озере Мичиган. Чтобы перевести его на солянку и прекратить сброс шлака в озеро, понадобилось бы \$14 млн.



ПУСТОЙ БАК



В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ в Санкт-Петербурге, на полуострове Безымянный произошел пожар

в яхт-клубе «Невка» и на находящейся рядом водной стоянке ВИФК (Военного института физической культуры). Огнем была охвачена значительная площадь; к счастью, никто не пострадал, но сгорели шесть парусных яхт и четыре катера.



ПОПЫТКА ВЕДУЩИХ научно-популярной программы Би-би-си пройти на сделанной изо льда 16-футовой лодке от Госпорта до Кауса провалилась, когда «судно» затонуло в Портсмутской губе. Команда энтузиастов решила проверить выдвинутую во время Второй мировой войны теорию, согласно которой проблему обледенения судов в Арктике можно решить за счет строительства «ледяных» кораблей.



СОТРУДНИКИ ВЕТЕРИНАРНОГО КОНТРОЛЯ

в Новом Орлеане обнаружили в грузе с корабля из России кладки яиц азиатского шелкопряда. В рацион гусениц этого насекомого входит более 500 видов растений, и его распространение в США может вызвать катастрофу.



О ЧЕМ ОНИ ДУМАЛИ?

США: Эти колоритные снимки разлетелись по всему миру за считанные дни и чем-то напомнили нам случай, когда несколько лет назад капитан Fairline Targa на Темзе также решил срезать путь через поле. Похоже, этот рыболовный катер Contender шел со скоростью всего 28 узлов... Неслабо!





РЕКЛАМА

SPORT 28 SPORT 34 SPORT 38 **SPORT HT 38** SPORT 42 SPORT HT 42 SPORT 43 SPORT HT 43 DEEP BLUE 46 DEEP BLUE HT 46

THE MOST BEAUTIFUL WAY TO EXPERIENCE THE SEA. SPORT HT 38.

Bavaria Yachts представляет идеальное сочетание эстетики и функциональности: SPORT HT 38
Совместная разработка Farr Yacht Design и BMW Group DesignworksUSA

Назначьте персональную встречу с Вашим местным дилером. Дополнительная информация опубликована на сайте www.bavaria-yachts.ru

Бавария Яхтс
141707, Московская область,
г. Долгопрудный, ул. Набережная, 22
Тел: +7 495 5006789
info@bavaria-yachts.ru





ПОГОВОРИМ О МОРЕ

ДЭВИД КРОССЛАНД: *Искушение посетить острова велико, но мы решили уйти от избитых маршрутов, чтобы, отбиваясь от мошкары, понаблюдать за дикой природой.*

Острова притягивают большинство яхтсменов как пламя свечи манит к себе мотыльков. Когда планируешь путешествие по акватории Ионического моря, то практически все промежуточные точки оказываются привлекательными островами, коих там великое множество. К сожалению, в горячий сезон многие из них оказываются перенаселенными. Именно в такой период мы решили ненадолго забыть про острова и исследовать побережье материка. В частности, меня влекла область, известная как залив Амвракикос, лежащий к востоку от Превезы. На карте залив напоминает скорее огромное озеро, соединенное с морем узким проливом. По сути, это один из самых крупных закрытых заливов в Греции со входом-каналом шириной всего 370 метров. Лорд Байрон, который путешествовал в этих местах в XIX веке, сравнивал акваторию Амвракикоса с озером Виндермер.

Большая часть залива заслуженно объявлена природоохранной зоной, и нетрудно понять почему. По мере того как мы входили туда через бутылочное горлышко пролива, борясь со встречным течением, прозрачная бирюзовая вода постепенно становилась темно-зеленой. Почти полная замкнутость залива позволяет массово размножаться планктону, которым кормятся многочисленные морские животные. Удивительно, но в этом планктонном «супе» можно обнаружить виды животных, отсутствующие в бассейне Средиземного моря. Мы направились к северному берегу, вдоль которого тянутся километры болот, и в одиночестве встали на якорь около Мениди, а позади нас раскинулись бесконечные лагуны и соленые болота. Чувствовалось, что мы находимся в удаленном диком краю и окружают нас лишь животные. Крачки, пеликаны, аисты, белые и серые цапли водятся тут в изобилии, а вокруг то и дело всплывали питанные черепахи.

Вид на залив Амвракикос со стен замка в Вониче



Сразу после захода солнца мы с сожалением обнаружили, что заповедник этот является пристанищем не только диковинных морских обитателей, но и полчищ голодных комаров и мух, которые загнали нас в каюты, где пришлось провести жаркую ночь с наглухо задраенными люками и иллюминаторами. На следующее утро моя жена Сюю вспомнила, что вышеупомянутый лорд Байрон умер недалеко от этих мест в 1824 году от лихорадки после укуса комара. Поскольку стать народным героем Греции мне точно не суждено, я решил не искушать судьбу и перейти ближе к холмистому южному берегу. По пути сильный западный ветер поднял зыбь, а лодку некоторое время сопровождали бутылконосые дельфины.

Мы бросили якорь на подветренной стороне маленького острова рядом с Воничей среди горстки лодок. Вода все еще оставалась темно-зеленой, но в целом выглядела лучше, и я нырнул с целью освежиться. Облегчения

“ После захода солнца мы обнаружили, что залив является пристанищем не только диковинных морских обитателей, но и полчищ голодных комаров и мух ”

от 38-градусной жары купание не принесло — более теплого моря я просто не помню. С наступлением вечера комары не появились, и мы отправились на динги к берегу, где прогулялись около мили до Воничи. В этом поистине греческом приморском городке мы перекусили в одной из гостеприимных таверн. В таких редких местах официанты все еще интересуются, откуда вы прибыли, и с радушием говорят: «Добро пожаловать в наши края».

Мы провели на южном побережье залива несколько чудных дней, наслаждаясь видами на море со стен расположенного на возвышении античного венецианского замка. Для нас это было действительно чем-то новым, но, сидя над лощинами и размышляя о дальнейшем маршруте, мы почувствовали, что острова притягивают к себе, словно магнит. Путешествие продолжается, и наша лодка вновь возвращается в прозрачные воды Ионического моря. **IMBY**

УВЕРЕННОСТЬ В УНИКАЛЬНОСТИ!

«Aquador 32С» – флагман



HARDTOP MARINE
St. Petersburg Russia 1998

России, Санкт-Петербург, тел. (812) 715-4578,
(901) 300-3206, факс (812) 421-1225, htmarine@mail.ru
www.aquadorboats.ru, www.htmarine.ru



AQUADOR

Только у нас единство уникальных черт
современного дизайна:

- закрытый пост управления
- сдвижные боковые двери
- бортовые проходы
- VIP-интерьеры и отделка

Мы — элита скандинавского
судостроения!

Всегда в России – весь модельный ряд

GRAND BANKS®

легенда мирового катерства



Официальный дистрибьютор
в России и странах СНГ

HARDTOP MARINE
St. Petersburg Russia 1998

Санкт-Петербург, тел. (812) 715-4578
(901) 300-3206, факс (812) 421-1225

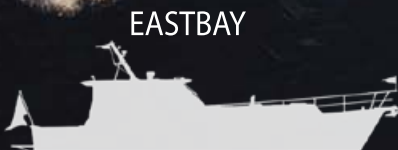
GB

www.grandbanks.ru
www.grandbanks.com
htmarine@mail.ru

HERITAGE

EASTBAY

ALEUTIAN



Несоблюдение правил судоходства — основная причина несчастных случаев



ХОДИТЬ ПО ПРАВИЛАМ!

АЛЕКСЕЙ ГАВРЕЕВ, начальник отдела Государственной инспекции по маломерным судам ГУ МЧС России по Московской области: «Грамотный капитан ведет себя корректно»

С 2005 года ГИМС входит в МЧС России, а до этого кому мы только ни подчинялись: Минприроды, ЖКХ... В Московской области у нас 5 отделений: Центральное базируется на Пироговском водохранилище, где находится большая часть лодок; Северное — в Дубне; Южное — это Серпухов, Западное — Солнечногорск, Восточное — Жуковск. Всего в ГИМС МО работают около 100 человек, 60 из них — инспекторы. Каждый инспектор является универсальным специалистом; он проводит техосмотр, регистрацию, занимается патрулированием.

Минувший сезон в плане аварийности на воде в целом прошел спокойно, было всего два серьезных инцидента. Это известный случай с наездом лодки на купальщика и столкновение двух катеров, где обошлось без пострадавших. А вообще причиной инцидентов чаще всего становится несоблюдение правил судоходства.

Многие владельцы яхт имеют права судоводителя и управляют лодками сами. Но на судах длиной более 40 футов ходят, в основном, с капитанами — люди же хотят отдыхать. Бывает, что на маленьких лодках, остановленных инспекторами для проверки, возмущаются: «Что же вы тех, больших, не трогаете?! Они там пьют-гуляют!» Если там за штурвалом трезвый человек, который понимает всю ответственность, какие могут быть претензии? Кстати, в этом году мы обзавелись медицинским катером-лабораторией, где можно провести тест на алкоголь. Можем и догнать нарушителя, но куда он денется в закрытой системе водохранилищ? Если убежит, то только до ближайшего шлюза или бросит катер и скроется. И какой смысл это делать, если у человека документы в порядке? Ну остановит его инспектор, проверит; может на первый раз сделать предупреждение в устной или письменной форме, выписать штраф. Штрафы пока невысокие — от 500 до 1500 рублей, хотя новый закон



Проведение любых соревнований на воде нужно согласовывать с ГИМС

на эту тему уже готовят. Но и без этого есть позитивные изменения. Часто директора яхт-клубов перед выходом лодок проводят беседы, объясняют, что не надо ругаться и спорить. Наши инспекторы стараются не мешать людям отдыхать, но при условии, что и те не мешают отдыхать остальным. А для любителей нарушать скоростной режим в канале появятся радары; они будут фиксировать скорость с фотографией лодки. Хотите погонять — гоняйте там, где нет яхт-клубов, пляжей, причалов. Большая скоростная лодка создает волну, которая может помешать людям или повредить пришвартованные лодки: их раскачивает, бьет или даже выбрасывает на берег. Грамотный капитан ведет себя корректно.

Часто люди интересуются, надо ли регистрировать парусные лодки. В ГИМС регистрируют все малые суда, за исключением спортивных парусных для соревнований. Но крейсерские парусные яхты надо регистрировать в установленном порядке. Если планируется парусное соревнование или тренировка, это тоже должно быть согласовано. Есть схемы, на которых

обозначены места, где можно тренироваться. Нельзя же устраивать тренировку на судоходном фарватере! Этим летом в Московской области было много спортивных яхтенных мероприятий. Все они обязательно согласовываются с нами: для обеспечения безопасности на соревнованиях присутствуют инспекторы ГИМС, подразделения спасателей. Сейчас уже более или менее порядок, люди в основном соблюдают правила. Но временами парусные лодки норовят вылезти на судовой ход. Вот у нас на каждом водоеме и патрулируют один-два катера. Еще один важный вопрос — признание международных и национальных лицензий. В России по закону требуется удостоверение судоводителя маломерного судна. Можно прийти к нам со своей зарубежной лицензией (с переводом на русский язык), пройти собеседование и получить удостоверение установленного образца. Повторно сдавать экзамен не нужно.

И напоследок вопрос, часто вызывающий споры. Можно ли на своей лодке заходить по Москве-реке в пределы столицы? Так вот, ходить можно, и уведомлять об этом никого не надо. Но ходить согласно правилам! **МВУ**

Яхтенный порт в Котке

Современный порт, оснащенный новейшим оборудованием для высококлассного сервиса яхт и катеров.



Реклама.

Новый современный комплекс
для зимнего хранения яхт и катеров.

ОТКРЫТИЕ В СЕНТЯБРЕ 2011 г.

Абсолютно новый ангар, 5000 м², специально оборудованный
для зимнего хранения яхт и катеров

Подъемник мощностью до 200 тон. Высота ангара 14 м.

Надежный европейский сервис для Вас и Вашей яхты

Полный спектр услуг по обслуживанию частных судов

От мелкого ремонта и диагностики до рефита

**Заказ мест под зимнее хранение
на сезон 2011-2012 г. по тел.**

+358 5 225 0044

Профессиональный сервис для яхт и катеров, соответствующий всем европейским стандартам.

Острые углы могут украшать
апартаменты на берегу,
но на прыгающей лодке
это чистое безумие



АХИЛЛЕСОВЫ ПЯТКИ

ДЭВИД МАРШ: Шальная волна еще раз доказала, что даже самые современные и стильные яхты должны быть практичными и мореходными.

Прогулочные лодки по-прежнему ходят в море, не так ли? Более того, ходят даже те, которые созданы для показной жизни в шикарных маринах.

Недавно, пересекая в сумерках пролив Солент на борту новой Sealine F42, мы ощутили на себе, что даже во время короткого перехода можно получить травмы. Поэтому, раз уж мы используем наши яхты в качестве плавучих апартаментов, дизайнерам приходится учитывать, что жизнь на них продолжается и на океанских волнах.

В основном они отлично справляются с задачей. За те 13 лет, что я тестирую лодки, поручни «проросли» на борту даже самых модных и шикарных яхт. Если забыть о том, что достопочтенные штурманские столики почили в бозе, можно признать: посты управления на современных лодках стали многократно лучше прежних. И хотя всегда будут существовать личные симпатии и антипатии, нынче на тестах все реже попадают лодки с действительно серьезными недостатками.

Однако есть три важных момента, которые могут представлять большую опасность, если дизайнеры не уделяют должного внимания аспектам практичности и мореходности судна. Когда на Sealine F42 мы внезапно натолкнулись на волну, поднятую супертанкером, один из журналистов, отдыхавший на кровати в носовой каюте, с такой силой ударился о подволоку, что выскочили саморезы крепления зашивки. К счастью, на F42 все деревянные детали разумно скруглены и серьезной травмы удалось избежать, но явно обозначилась первая из возможных проблем — острые выступающие углы.

Вспоминая модные дорогие отели, следует признать, что современная мода требует наличия прямых, резких линий в интерьере, из-за чего, к сожалению, углы становятся еще более острыми. Они могут украшать апартаменты на берегу, но на прыгающей лодке это чистое безумие. Больше всего таких



Нам повезло, что F42 создавали грамотные люди, иначе прыжок на волне мог бы кому-то дорого стоить

углов, конечно, у деревянных деталей отделки, но умывальники и стеклянные обеденные столы не отстанут. Забавно, когда углы встречаются прямо на поручнях, созданных для безопасности.

Углы, кстати, со временем доставляют проблемы и производителям, поскольку непрочный ламинат в таких местах легко сбить случайным ударом. Я видел сравнительно новые лодки, которые выглядели старше своего реального возраста только из-за драной деревянной мебели и отделки, а это сильно снижает стоимость при продаже. Несомненно, пришло время, когда острые углы на яхтах нужно просто запретить.

Обычно тест-драйвы лодок обходятся без присутствия специалистов из общества охраны животных, но когда на одном судне я услышал жалобный писк зверушек, которых кто-то резал заживо, то едва не схватился за телефон. Позже производители признались, что эти звуки издавала сама лодка. К сожалению, скрип и треск — этот второй симптом современного дизайна — встречаются все чаще, и особенно у приборных панелей и в помещениях нижней палубы. Верфи активно используют сложные матрицы из стеклопластика для

внутренних конструкций, чтобы снизить производственные издержки и улучшить отделку внутренних поверхностей. Однако минус этого подхода — «скрипучесть» стыков между элементами. Возможно, производителям стоит поучиться у автомобильной индустрии, где с этой проблемой давно справились.

Если вытащить все содержимое из кладовок Sealine F42 на плавучий причал, то он может пойти ко дну. Однако не всем лодкам с днищевыми колонками так повезло. В этом заключается третья опасность или обман доверия покупателей. Производитель заявляет, что днищевые приводы волшебным образом позволяют высвободить пространство, а в качестве доказательства приводят просторные, больше, чем у конкурентов, каюты. Человек покупает яхту и лишь в море узнает, что на борту нет приличного палубного рундука. Днищевые колонки становятся все более популярными, но важно понимать, что они не столько освобождают объемы, сколько перераспределяют их. К сожалению, некоторые производители, пытаясь решить одну проблему, создают кучу других. Но, судя по новой F42, так поступают не все. **IMBY**

Теперь Вы можете читать
Motor Boat & Yachting на своем
компьютере, iPhone или iPad.

*Даже если Вы где-то между
Бермудами и Антигуа,
найдите способ выйти
в Интернет и читайте
Motor Boat & Yachting!*



Электронная версия доступна на сайте журнала
www.mby.ru

Команда МВУ желает Вам приятного чтения!

ИНТЕРВЬЮ МВУ

Мир моторных яхт: мнения и комментарии профессионалов



Hydrolift C-27 Cab



Hydrolift S-24 Platinum

Знаменитый норвежский дизайнер Бард Экер о катерах Hydrolift, карбоновых корпусах и высоких скоростях

Творениям Барда Экера можно посвятить не одну страницу в летописи промышленного дизайна. Вместе с коллегами по ателье Eker Design норвежец создает детские коляски, мотоциклы, гоночные автомобили и скоростные катера. Он не только владеет верфью Hydrolift, входящей в Eker Group и производящей скоростные катера, но и добился успеха за штурвалом, став в 2005 году чемпионом мира в UIM Class One Offshore.

По какой технологии изготавливают корпуса Hydrolift?

Мы используем одинаковые матрицы для корпусов из угле- и стеклопластика, поскольку их геометрия совпадает. Применяем винилэфирные смолы, которые эластичны и дают лучшую адгезию с армирующими материалами. С ними проще проводить ламинирование

и осуществлять контроль. Кстати, в моделях Hydrolift мы комбинируем карбоновые корпуса с надстройками из стеклопластика и продолжаем экспериментировать с материалами.

В чем преимущество карбона? Влияет ли его применение на цену катера?

Да, карбон дороже. Разница в стоимости корпусов из карбона и стеклопластика составляет, к примеру, €15 000 для 24-й модели и € 25 000 для 31-й. Карбон легче и прочнее на сжатие. Лодка из карбона заметно отличается и в управлении, идет более жестко, но вместе с тем легко и быстро. Только чтобы это ощутить в полной мере, нужен опыт вождения.

Какая модель из линейки Hydrolift обладает лучшей динамикой?

Все зависит от стиля вождения – предпочитаете ли вы гнать

на maximum по прямой или любите маневрировать. Одна из самых быстрых моделей C-24 RR оснащается 750-сильным бензиновым двигателем и способна развивать скорость 87 узлов. От Фредрикстада, где находится верфь, до границы с Данией 80 миль, и мы проходим это расстояние всего за час даже при волнении. Учтите, что на максимальных оборотах мотор потребляет около 250 литров горючего в час. На катере C-24 маршрут можно пройти за полтора часа при средней скорости 52 узла, а расход топлива составит 130 л/ч.

Производит ли Hydrolift катера с подвесными двигателями?

У нас появилась новая модель SX-22, рассчитанная на подвесной мотор. Это будет самый быстрый в мире катер такого размера из существующих. На него можно повесить двигатель от 90 до 350 л.с. или даже больше, однако в огромных моторах нет особого смысла. К примеру, с 250-сильным двигателем этот корпус идет быстрее, чем с 300-сильным. Все дело в весе и центровке.

Существуют ли модели Hydrolift с водометными движителями?

Мы пытались ставить водометы на наши корпуса, но отказались от этой идеи, поскольку водометные движители дорого стоят, не могут выдать более 50 узлов и требуют «поскодонного» корпуса. Наша цель – быстрые мореходные катера.

На какого покупателя рассчитаны катера Hydrolift?

Вероятно, вы удивитесь, но мы позиционируем лодки не как гоночные болиды, а как семейные катера, на которых можно перемещаться с высокой скоростью. Наши спортивные лодки практичны и одинаково пригодны как для небольших путешествий, так и для повседневного использования. Немало норвежцев предпочли их личным автомобилям и круглый год добираются на Hydrolift до работы там, где путь по суше занимает гораздо больше времени.

Кто ваши основные конкуренты в этом классе лодок?

Мне кажется, нам приходится

Скорость —
главная часть
жизни Барда
Экера



На этих лодках можно жить! Полет без крыльев



CV БАРД ЭКЕР



Возраст: 49 лет
Место жительства: Фредрикстад, Норвегия
Увлечения: спортивные лодки и автомобили.
Бард — совладелец завода по производству суперкаров Koenigsegg



«Вероятно, вы удивитесь, но мы позиционируем наши лодки не как гоночные болиды, а как семейные катера»

в основном соперничать не с производителями лодок, поскольку прямых конкурентов среди лодочных брендов нет: подобные катера, кроме нас, никто не делает. С нашими лодками за кошелек покупателя соперничают скорее загородные виллы, эксклюзивные автомобили и прочие дорогие вещи.

Сколько человек работает в вашей компании?

Во всей Eker Group трудятся полторы сотни человек: дизайнеры, инженеры, PR-специалисты. Не забывайте, что наша группа компаний, как и ателье Eker Design, занимается не только катерами и автомобилями. Мы выполняем самые разнообразные заказы.

Сколько корпусов вы делаете в год?

Все зависит от заказов: в лучшие годы мы строили по 70 штук, а когда спрос падал, то порядка 30. Из углепластика обычно мы делаем 5–10 корпусов в год. Что любопытно, во время кризиса преобладали заказы на дорогие карбоновые катера.

Как сказался кризис на вашем бизнесе и на индустрии в целом?

Рецессия затронула Норвегию в меньшей степени, чем другие страны, однако все мы так или иначе ее почувствовали. Сократили выпуск катеров, поскольку число заказов хоть и не катастрофически, но снизилось. Зато у нас появилось больше времени на разработку лодок. Мы создали 22-ю, 28-ю и 32-ю модели и активно продолжаем искать эффективные пути выхода на новые рынки.

В каких странах покупают ваши лодки?

В разных, например в США. Не секрет, что американцы любят скоростные катера. В 2003 году после одного из боат-шоу мы за неделю получили около 150 заказов. Увы, в то время мы не могли производить более 50 корпусов в год, поэтому приняли решение

ограничиться продажами в Европе и не строить завод в США.

Известно, что катера часто травмируют купальщиков. Не планируют ли в Норвегии ввести требование устанавливать ограждение на винты?

Обычно несчастные случаи происходят по вине того, кто управляет катером, и я не вижу никакой связи с конструкцией привода или корпуса. К счастью, нашей страной правят не адвокаты, поэтому проблем с введением нелепых законов в Норвегии нет. К тому же скандинавы водят суда осторожно.





ОСОБЕННОСТИ

- Необычный корпус из красного дерева
- Три водомета Rolls-Royce Kamewa
- Тендер-двойник



Art of Kinetik Hedonist

С тех пор как компания Wally вышла на рынок с оригинальной линейкой Wally Power, серьезных конкурентов в сегменте лодок подобного дизайна у нее не было. Но вот молодая сербско-немецкая верфь решила положить конец монополии. На Каннской выставке около их лодок, которые, кстати, стояли в двух шагах от стенда Wally, всегда было многолюдно, так что дерзкий выпад не остался незамеченным.

Hedonist построена из красного дерева и кевлара по проекту Art of Kinetik и представляет собой сложное сочетание традиционного судостроения и передовых технологий. Надпалубные конструкции покрыты семью слоями эпоксидной смолы, а затем 15 слоями лака. Каждая петля, ручка и люк выполнены из нержавеющей стали специально для этого судна.

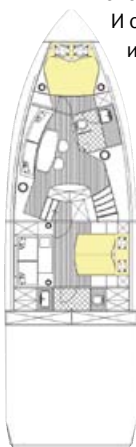
В моторном отсеке на прочных балках из красного дерева установлены три 800-сильных

двигателя MAN, работающие на водометы Rolls-Royce Kamewa. Корпус Hedonist умеренной килеватости выделяется своеобразной формой носа с обратным наклоном и скрытым складным якорным устройством. Более всего на лодке поражает кокпит: трудно догадаться, что под стреловидным приподнятым лежаком хранится... тендер.

И он здесь не безликая надувная игрушка, а уменьшенная копия самого Hedonist, способная развивать скорость до 50 узлов!

Планировка нижней палубы на пилотной лодке максимально открытая: носовая каюта с большой двуспальной кроватью, притопленный камбуз, огромная душевая кабина. Рядом с трапом в кокпит вход во вторую каюту; она небольшая, с низким подволокм и двумя маленькими иллюминаторами, поэтому гостям вряд ли понравится оставаться там долго.

Но это мелочи — ведь лодка и не задумывалась как плавучая квартира.



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 62 ф (19,00 м) **Ширина** 17 ф (5,28 м) **Двигатели** 3×MAN (800 л.с.)
Максимальная скорость 40 узлов
Стоимость в Европе от €2 600 000

**Специальная цена!
До Нового года -
800000 евро!**

Длина 17,2 м
Ширина 4,9 м
Водоизмещение 28 т
Двигатели 2x575 л.с.
Скорость 22 узла

В октябре 2010 года была спущена самая «маленькая» яхта экспедиционно-го класса проекта BSY-57. Владелец яхты испытал ее на мореходность самым простым способом. Яхта отправилась из Одессы на яхтенную выставку в Турцию напрямик через море без захода в порты и дозаправок.

На выставке яхту посетило огромное количество людей, отмечавших новизну внешней архитектуры и высококачественный дизайн внутри. Испытания прошли успешно. На борту яхты во время испытаний проводил тест-драйв главный редактор журнала «Шкипер» Сергей Полищук. Отчет о тест-драйве вы можете посмотреть на сайте www.skipper.kiev.ua



НОВИНКА!

Стальные моторные яхты экспедиционного класса

По желанию заказчика ООО «Черноморская яхтенная верфь» внесла изменения в экстерьер надстройки. Яхта стала выглядеть «больше». Строительство идет согласно графику.

**Черноморская яхтенная верфь
принимает заказ на 2011 год.
Цена - от 2400000 евро**

Длина 23,9 м
Ширина 6,6 м
Ср. скорость 11узлов
Дальность хода около 2200 м. м.

ЧЕРНОМОРСКАЯ ЯХТЕННАЯ ВЕРФЬ
Украина, Николаев, Индустриальная ул., 1/21
+380512489041, e-mail: info@bsy.com.ua

**ДАННЫЕ ЯХТЫ БУДУТ ПРЕДСТАВЛЕНЫ НА НАШЕМ
СТЕНДЕ НА ВЫСТАВКЕ В ДЮССЕЛЬДОРФЕ.
СТЕНД 7АВ20**

Nord West 430 Sport

Вслед за предыдущими успешными моделями компания Nord West (Швеция) готовит к показу сразу пару флагманских лодок.

Это две модификации — открытый спортивный круизер Nord West 430 Sport, дающий максимальный контакт с природой, и практичный вариант Nord West 430 Sports Top с надстройкой спортивной формы, верх которой имеет складную крышу с электроприводом. Компоновка также предполагает выбор между двумя двухместными каютами с гальюнами и душем и тремя каютами с одним гальюном.

Кокпит лодки, единый для всех вариантов, включает двойное сиденье у рулевой консоли с bolsterами, позволяющими сидеть или стоять за штурвалом. Углы обзора приборов тщательно рассчитаны, чтобы дать отличный охват взглядом, матовая отделка приборной панели исключает раздражающие блики. Напротив, у левого борта устроена лежанка, на ней можно загорать (в открытой модели), но также удобно и сидеть. Стол обеденной зоны на 8 человек

в корме оборудован электроподъемником; при опущенном столе здесь получается «пляжная» зона. Удобно, что рядом с ней устроен ветбар — электрогриль, холодильник, генератор льда, мойка.

Гарантом скоростных и маневренных качеств Nord West 430 Sport как всегда выступил Бенни Мартинссон, предложивший обводы, обеспечившие преимущества неоднократно отмеченных премиями

предыдущих моделей линейки.

А в качестве моторной установки предложены два Volvo Penta D6 (370 л. с.) с транцевыми колонками и IPS500 (435 л. с.).

Если к сказанному добавить репутацию Nord West, способность компании предложить высокое качество постройки, тот факт, что на «новоиспеченные» модели уже подписаны контракты на поставку, удивления не вызывает.



ОСОБЕННОСТИ

- Несколько вариантов планировок
- Высокое качество постройки

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 44 ф (13,50 м) **Ширина** 12 ф (3,90 м)
Двигатели 2×Volvo Penta D6/IPS500 (370/435 л.с.)
Максимальная скорость 40 узлов
Стоимость в Европе от €510 000

Sessa C32

Владельцам этого небольшого, но по-итальянски стильного круизера Sessa C32, о котором объявили только в ноябре, нет нужды завидовать тем, у кого более крупные C35 и C38. Несмотря на скромные размерения, лодка будет просторной, светлой и эргономичной, предлагая характерные для торговой марки Sessa дизайн и материалы высокого качества.

Стратегия итальянской верфи, более полувека поставляющей лодки на многие рынки мира, направлена на создание выигрышного дизайна для всех своих моделей, обеспечение совокупности качества, комфорта и высоких ходовых характеристик, что на небольших лодках достичь труднее.

Новую лодку, цепляющую привлекательно обтекаемыми линиями, выделяет блестящий функциональный хард-топ с мягким складным верхом. Когда его открывают, полотно, складываясь гармошкой, сдвигается назад, открывая окно в небо. Хардтоп и его прозрачные боковины выполняют роль защиты от ветра и солнца, не препятствуя попаданию света в кокпит, как и большие боковые окна, лишённые мешающих обзором стоек.



ОСОБЕННОСТИ

- Дизайн хардтопа
- Трансформируемый салон

Спустившись в каюту, попадаешь в мир Sessa: шоколадная кожа, светлый орех, ткани... теплые и современные материалы близки итальянскому бренду. В мастер-каюте, устроенной посередине, комфорт обеспечен приятно удивляющей высотой, оригинальными шкафами между туалетной комнатой и двуспальной кроватью, что нечасто

видишь в каютах подобных лодок. Салон в носовой части можно превратить во вторую каюту. Отдельная душевая, место в корме для мини-тендера, большая палуба для загара. На C32 легко может путешествовать пара с двумя детьми на каникулах...

Лодка оборудуется двумя дизельными Volvo Penta D3

(2×200 л. с.) с джойстиком или бензиновыми GXi 5.0 той же мощности. А увидеть ее можно будет уже на следующей яхтенной выставке в Париже.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 32 ф (9,75 м)
Ширина 9 ф (3,00 м)
Двигатели 2×Volvo Penta D3 (200 л.с.)
Стоимость в Европе от €159 000

Fairline Targa 50 Gran Turismo

На Лондонском боат-шоу, которое пройдет с 11 по 16 января, британская верфь Fairline покажет новую спортивную Targa 50 Gran Turismo. Напомним, что годом ранее там же Fairline представила модель Targa 58 Gran Turismo, которая совершила определенный прорыв в сегменте спортивных яхт с хардтопом. Свежий интерьер в стиле hi-tech, полностью опускающееся остекление надстройки (как в автомобиле), нестандартная планировка мастер-каюты с огромной ванной комнатой в носовой части корпуса обеспечили лодке повышенное внимание, а верфи — рекордные продажи. Новый 50-футовик унаследует многие достоинства предшественницы, ее дизайнерские черты и возможность почти полностью открыть верхнюю палубу. А вот компоновка нижней

палубы (в силу меньшего размера) будет более традиционной: мастер-каюта в носу, две одинаковые по размеру каюты для гостей в центральной части корпуса, два санузла и небольшая каюта шкипера в корме. Салон верхней палубы выполнен в одном уровне, без ступеней, разве что пост управления поставлен на подиум для лучшего обзора. Еще одно удобное новшество — разработанная недавно Fairline собственная система спуска-подъема тендера: часть кормовой платформы вместе с закрепленной на ней лодкой нажатием кнопки опускается и поднимается. «Автоматизирован» и кормовой кокпит: диван превращается в лежак для загара при помощи электропривода; опционально над кокпитом можно установить и тент — с ним тоже не придется возиться вручную.

ОСОБЕННОСТИ

- Система спуска тендера
- Планировка главной палубы



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 49 ф (14,96 м)
Ширина 14 ф (4,47 м)
Двигатели 2×575/670/710 л.с.
Максимальная скорость 33 узла
Стоимость в Европе от £525 000

Linssen 430 Sedan Variotop



ОСОБЕННОСТИ

- Автоматический тент
- Гидравлическая платформа

В новой модели верфь сохранила все то, за что голландцы так любят Linssen, — классические обводы с чуть вздернутым «носом», длинную надстройку, удобную ходовую рубку и специфическую «тихоходную» философию. На яхту можно поставить один или два мотора, но даже с ними скорость водоизмещающего корпуса все равно будет в районе 10 узлов. Однако именно в этом и состоит задумка, ведь дальность в обоих случаях составит более 900 миль. Для комфортных



неторопливых путешествий на лодке есть две каюты, отдельный салон с обеденной зоной, из которого ведет дверь в кокпит. Названием Variotop яхта обязана складывающемуся тенту над ходовой рубкой, который убирается, как в кабриолете, нажатием кнопки. Ходить с открытым тентом на 430 Sedan Variotop — одно удовольствие, так как ее приводит в движение малошумный 6-цилиндровый дизель Steyr M0156K25-D мощностью 120 л.с., соответствующий к тому же строгим экологическим нормам Bodensee Stufe II. На транце лодки конструкторы разместили опускаемую гидравлическую платформу, которую мы до сих пор не встречали на стальных «тихоходах» такого размера.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 45 ф (13,90 м)
Ширина 14 ф (4,35 м)
Двигатель Steyr M0156K25-D (120 л.с.)
Максимальная скорость ≈ 8,5 узла
Стоимость в Европе от €410 000

Fairline Squadron 58



Еще одна премьера Fairline в Лондоне — флайбриджный Squadron 58. Модель продолжит начатое два года назад обновление линейки Squadron: эту концепцию демонстрируют уже представленные ранее Squadron 65 и 55. Общие черты внешности заметны сразу: взять хотя бы интересные иллюминаторы, врезанные в транец и носовую палубу. Среди других плюсов — изобретательность в использовании внутреннего пространства; обилие света как на главной, так и на нижней палубе; мастер-каюта во всю ширину корпуса и, конечно же, дизайн интерьера. После долгих (и не всегда удачных) поисков Fairline удалось найти баланс между британской классикой и средиземноморским шиком с гомеопатической дозой авангарда. Пропорции флайбриджа тоже вышли удачными — он не выглядит громоздким, несмотря на свою величину. Наверху есть где посидеть, полежать, пообедать и порулить — пост управления здесь двухместный, оснащенный парой комфортабельных кресел.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 58 ф (17,86 м)
Ширина 15 ф (4,80 м)
Двигатели 2×800/865/900 л.с.
Максимальная скорость 32 узла
Стоимость в Европе от £885 000



ОСОБЕННОСТИ

- Выбор планировки
- Дизайн надстройки



Sealine SC42

Британская верфь Sealine обещает в ходе январского боат-шоу в Лондоне устроить виртуальный 3D-тур и обнародовать подробности своего последнего проекта — спортивной SC42, официальная премьера которой состоится только летом. Этот спортивный крузер унаследует строгие, простые

линии всех свежих моделей верфи: их нарочитая угловатость выглядит непривычной, зато дает максимум внутреннего пространства. Еще одна деталь, характерная для всех спортивных купе Sealine (в том числе новой SC42), — отсутствие жесткого хардтопа; вместо него предусмотрена

механизированная крыша из ткани.

Все подробности проекта пока не раскрыты, однако известно, что у лодки будет просторный кокпит с обеденной зоной на восьмерых, а на нижней палубе предусмотрены две каюты с санузлами. При этом гостевая каюта, что уже стало

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 42 ф (12,89 м)
Ширина 13 ф (4,06 м)
Двигатели 2×300/350 л.с.
Максимальная скорость 35 узлов
Стоимость не определена

привычным на яхтах Sealine, оснащается дополнительным третьим спальным местом: это удобно, когда на борту дети. Еще одна интересная деталь — сразу пять вариантов планировки этого помещения. Лодка будет оснащаться приводом Volvo Penta IPS.



Jeanneau Prestige 500 Fly

Не успели поклонники бренда «переварить» все новинки Jeanneau, представленные на осенних выставках, а верфь подготовила еще один сюрприз для зимних европейских боат-шоу. Французы покажут нам 50-футовую лодку из линейки Prestige, которая приходит на смену 510-й модели.

Внешность Jeanneau Prestige 500 Fly стала более современной, а профиль — более поджарым за счет того, что дизайнеры укоротили купальную платформу, на которую тем не менее помещается тендер, а также сместили мачту на край флайбриджа и существенно «завалили» ее. Остекление стало более обильным, как того требует время. Изменилась и планировка нижней палубы; отчасти это вызвано отказом от валов: конструкторы отдали предпочтение системам Volvo IPS.

На борту по-прежнему четыре каюты, одна из которых находится

в корме и предназначена для капитана, но вот от одного санузла пришлось отказаться. Зато в мастер-каюту попасть можно прямо из салона по отдельной винтовой лестнице.



Камбуз в новой лодке оказался на главной палубе, что позволило сделать каюту владельца во всю ширину судна. Еще две гостевые каюты традиционно расположены в носовой части.

Без новаций конкурировать с соперниками на современном рынке было бы сложно; в Jeanneau это хорошо понимают и стараются придерживаться современных тенденций. А учитывая то, что эти французские лодки всегда были более чем конкурентные по ценам, присмотреться к Prestige 500 Fly определенно стоит.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 50 ф (15,20 м)
Ширина 14 ф (4,50 м)
Двигатели 2×Volvo IPS600 (435 л.с.)
Стоимость в Европе от €487 000

Hydrolift S-28



И без того не бедный модельный ряд Hydrolift пополнился катером S-28, который претендует на звание лучшей в своем классе спортивной лодки для коротких семейных путешествий. Каюта новой модели стала чуть меньше, вход в нее теперь организован из носового кокпита. Место на носовой палубе S-28 отдано под столик с парой сидений по бортам, и вся эта мебель может трансформироваться в лежак для загорания. Планировка поста управления с парой удобных регулируемых кресел и компоновка кокпита с традиционным диваном и лежаком у транца (под ним находится моторная установка) практически не изменились.

Непривычно выглядит новое ветровое стекло — дизайнеры отказались от гладких форм и поставили на этот катер высокоое угловатое стекло с «ворником» и полностью интегрированным автоматическим тентом. Купальная платформа на корме тоже нестандартная: вместо традиционной площадки на S-28 имеют место три покрытые тиком «ступени».

Изоминка Hydrolift кроется не столько в дизайне палубы, сколько в скоростном корпусе с двумя поперечными реданами и углом килеватости 24° на транце. Другая необычная деталь — система D-fender, которая по сути является привальным брусом с оригинальным дизайном. Норвежские катера известны благодаря скоростным характеристикам и мореходности, а S-28 лишь подтверждает это. Судите сами: верфь предлагает на выбор четыре модели двигателей (два бензиновых и два дизельных), которые обеспечивают диапазон максимальных скоростей от 40 до 65 узлов. Ходовые испытания первого корпуса прошли в начале зимы при температуре воздуха -15 °С. Лодка с мотором Volvo Penta D6 показала блестящие результаты и разогналась до 50 узлов с четырьмя пассажирами на борту. Впечатляет!

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 29 ф (9,10 м)
Ширина 8 ф (2,55 м)
Двигатели 330–725 л.с. (бензин); 363–530 л.с. (дизель)
Максимальная скорость до 65 узлов
Стоимость в Европе от €180 600



Организаторы / Organizers

КРОКУС ЭКСПО
Международный выставочный центр



IV Международная выставка катеров и яхт
Московское Боут Шоу

22-27 февраля 2011 года, Москва, МВЦ «Крокус Экспо»



February 22-27, 2011, Crocus Expo IEC, Moscow

IV International Exhibition of Boats and Yachts
Moscow Boat Show

Дирекция выставки: +7 (495) 223-42-10, boat2008@crocus-off.ru, www.mosboatshow.ru
МВЦ «Крокус Экспо»: М «Мякинино», 65-66 км МКАД (пересечение МКАД и Волоколамского шоссе)
Реклама на сайте и на территории МВЦ «Крокус Экспо»: +7 (495) 727-26-39, www.crocus-reklama.ru
Аренда конференц-залов и презентационного оборудования: +7 (495) 727-25-93, 727-26-15

Информационный партнер
МВЦ «Крокус Экспо»:



СУПЕРЯХТЫ

Новости о моторных яхтах длиной более 80 футов



Редактор MBY
Антон Черкасов
E-mail: ac@mby.ru

Luerssen Hermitage



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 223 ф (68,15 м)
Ширина 42 ф (12,80 м)
Двигатели 2×Caterpillar 23512B DI TA SCAC (2000 л. с.)
Максимальная скорость 15,5 узла

ОСОБЕННОСТИ

- Интересная архитектура
- Изысканные интерьеры

Суперяхта *Hermitage* стала пятой лодкой, сошедшей со стапелей немецкой верфи Luerssen в 2010 году. Когда в деле замешаны такие имена, как Эспен Ойно и Эндрю Винч, остается только успевать строить лодки, ибо популярность и востребованность этих дизайнеров на рынке высока.

Архитектура надстройки имеет строгие и вместе с тем неизбитые формы, что придает всей яхте солидный внешний вид со всех ракурсов. При стальном корпусе надстройка выполнена из алюминиевого сплава; это позволило снизить водоизмещение судна и осадку (12 футов).

Дизайнеры сделали ставку на относительно небольшой флайбридж (если определение «небольшой» вообще применимо к суперяхтам), где все же уместился открытый бассейн, а джакузи, без которой сложно представить такую лодку, расположили на палубе

в носовой части. Яхта рассчитана на прием 12 гостей, для которых предусмотрены шесть роскошных кают, интерьеры которых, как и салонов, выполнены в современном стиле. Для активного отдыха на яхте предусмотрены хранящиеся в кормовом ангаре тендер и аквабайк.

Amels 199 Limited Editions

Создавая эту серию, верфь Amels значительно усовершенствовала подход к строительству суперяхт. Сократив сроки постройки, но сохранив при этом высокое качество, Amels предложила отличное дополнение к моделям 171-й, 177-й и 212-й серий. Новый корпус Amels 199, разработанный Тимом Хейвудом, не похож на другие. Эта 60-метровая яхта прежде всего отличается почти вертикальным форштевнем, «крылатыми» формообразующими линиями по бортам и просторными открытыми палубами. В носовой части судна предусмотрена вертолетная площадка touch-and-go. Жилые помещения на борту рассчитаны на прием 14 гостей. Заказчики смогут выбрать



ОСОБЕННОСТИ

- Необычный форштевень
- Вертолетная площадка

интерьеры от бюро Nuvolari-Lenard на свой вкус. Amels 199 способна легко пересечь Атлантику — при крейсерской скорости 13 узлов лодка может пройти без дозаправки 5000 морских миль. Спуск яхты на воду намечен на 2013 год.

Строительство Amels 199 не первый опыт успешного сотрудничества голландской верфи и компании Imperial. В мае этого года в норвежских фьордах со стапелей сошла *Bel Abri* — шестая яхта 171-й серии Limited Editions.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 197 ф (60,00 м)
Ширина 33 ф (10,32 м)
Максимальная скорость 16,5 узла



Moonen 97 Livia

Это уже третья яхта длиной 30 метров, построенная Moonen из стали и алюминия с учетом пожеланий заказчика. Над внешним видом лодки поработал известный голландец Рене ван дер Вельде, а интерьеры для *Livia* создавало бюро Art-Line (Нью-Йорк). В жилых помещениях царит

атмосфера уютного пляжного дома, которую создает в обилии примененная древесина различных пород. Салон на главной палубе полностью отделен от камбуза и ходовой рубки, поэтому команда практически не пересекается с гостями. На судне предусмотрены четыре двухместные каюты. Апартаменты владельца находятся в центре яхты во всю ширину корпуса, однако из-за того, что гардероб и санузел занимают место у правого

борта, снижается эффект от трех панорамных иллюминаторов. VIP-каюта в носовой части имеет двухуровневую планировку. Одна из изюминок яхты — очень длинный, просторный и частично закрытый жесткой крышей флайбридж, свес которого доходит до транца. Конструкторы верфи всегда стремятся по возможности расширить площадь для отдыха и развлечений пассажиров, и за счет такого флайбриджа она действительно вырастает.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 98 ф (30,00 м)
Ширина 23 ф (7,30 м)
Двигатели 2×Caterpillar C18 (609 л.с.)
Максимальная скорость 13 узлов

ОСОБЕННОСТИ

- Большой запас хода
- Приятный интерьер

В начале 2011 года Moonen готовится спустить на воду уже четвертый корпус 97-футовой серии.

Blohm & Voss Palladium



ТОЛЬКО ФАКТЫ

Длина 315 ф (96,00 м)
Ширина 52 ф (16,00 м)
Двигатели 2×MTU 595 TE 70I
Максимальная скорость 19 узлов

ОСОБЕННОСТИ

- Впечатляющий дизайн с оттенком military
- Инновационный инжиниринг

В сентябре немецкая компания Blohm & Voss передала моторную суперяхту *Palladium* (наименование проекта Orca) заказчику, предположительно Михаилу Прохорову, Похоже на правду, учитывая сферу интересов известного российского бизнесмена.

Спущенное на воду в марте этого года судно длиной 96 метров, проект которого разработало бюро Michael Leach Design совместно с Marine Technical Design (Великобритания), стало заметным событием в мире больших яхт. Интерьерами этой чудной многопалубной яхты, сочетанием цветов и форм напоминающей о касатках и заслуженно названной произведением яхтенного искусства, занимались Metrica и Silverlining.

При постройке столь технически сложного судна в качестве конструкционных материалов использовались сталь, легкий сплав и композиты. На борту кроме априори шикарной мастер-каюты предусмотрены и восемь кают для комфортного размещения 16 гостей. Два дизеля MTU обеспечивают яхте максимальную скорость 19 узлов при круизной скорости 14 узлов.



*«Пожалуй, люди недостаточно ясно
понимают, насколько сильно стоимость
яхты зависит от ее дизайна».*

Cox and King, 1903 год

ИЗ ВЧЕРА — В ЗАВТРА

К вопросу о дизайне моторных яхт

Текст **Ольга Селезнева,**
Зарий Черняк, Сергей Артемов

История яхтеного дизайна еще ждет своих исследователей. В ней, как и во всякой исторической науке, еще много работы для специалистов. Их задача не столько «закрасить» белые пятна, сколько понять, объяснить и, возможно, предсказать логику эволюции яхт, как это делают инженеры и искусствоведы в своих областях. Мы же, совершенно не замахиваясь на фундаментальную работу, предлагаем вам всего лишь краткий экскурс — от катеров столетней давности до недавних футуристических проектов.

«ОТКУДА ЕСТЬ ПОШЛО»

Если парусные суда насчитывают тысячи лет истории (на Ниле парус поднимали уже 8000 лет назад), то моторные прогулочные суда, яхты и катера — продукт новейшего времени. Они появились вслед за изобретением парового двигателя и двигателя внутреннего сгорания, гребного колеса и гребного винта. Конечно, было бы любопытно сравнить

первую моторную яхту с какой-нибудь современной той же длины, незлобно поиронизировать над техническими возможностями и вкусами того времени. Но вот вопрос: какую яхту считать первой?

Определенно, моторные яхты существовали еще в XIX веке. Но ведь не серьезно же говорить о паровой яхте «Дункан» у Жюль Верна, на которой спасали капитана Гранта. Наверняка у этой литературной яхты (1864 год) существовал конкретный прототип, ибо столь подробно описать судно, указав его водоизмещение — 210 тонн, без того невозможно. Или о волжских «ласточках», как у Михалкова-Паратова из рязановского «Жестокоего романа»: такие суда ходили по великой реке с 1903 года. Что, где, когда — толком неизвестно. С автомобилями проще. Как-то сообщали, что с аукциона ушла якобы первая в мире «легковая» машина De Dion (1884 года), в «молодые годы» гонявшая со скоростью... 42 км/ч. Если с первой яхтой ситуацию прояснить не удастся, удовлетворимся старейшей. Таковой на сегодня является 55-метровая Madiz, построенная в Шотландии в 1902 году.



Фото: Corbis, Chris-Craft, Riva, Feadship, Ferretti Yachts, Azimut Yachts, Wally Yachts, Gilles MartinRaget, Maria Malindretou-Vika & Mal-VI S.A., Adam Voorhees Design

На переднем плане — легендарный гоночный катер Donnerwetter, 1930 год

ПОГОНЯ ЗА СКОРОСТЬЮ

Теперь зададимся вопросом: какие качества моторных яхт считать приоритетными? Предвосхищая дискуссию, тут же ответим: скорость, дальность и мореходность, комфорт. Естественно, внешняя красота, эстетика интерьеров и еще многие другие характеристики тоже важны. Однако чаще всего доводится слышать такие вопросы покупателей: «А какая лодка быстрее?» Или: «А до Стокгольма горячки хватит?» Реже: «Тебе в этой каюте будет удобно?» И уже совсем редко: «А можно на ней через Атлантику?»

Коли так, начнем со скорости. И не с крупных моторных яхт, а с небольших спортивных лодок: яхта — это судно для отдыха, а для немалого числа людей лучший отдых это гонка. За точку отсчета возьмем 1889 год, когда на Сене неподалеку от Парижа прошла первая водно-моторная гонка. Новый вид спорта становился все популярнее, и скоро гоночная лихорадка достигла США, где в 1903 году была создана APBA — American Power Boat Association, которая годом позже организовала гонку Gold Cup. Это старейшее в мире водно-моторное соревнование, которое существует по сей день, сыграло значительную роль в развитии моторных судов. Дух соперничества «не на жизнь, а на смерть» моментально превратил Gold Cup в «лабораторию скорости», куда стекались лучшие умы и большие деньги. Ранние экземпляры гоночных лодок имели традиционные круглоскулые корпуса со смещенным вперед двигателем. Но уже в 1911 году в гонках дебютировал и выиграл первый глиссирующий корпус с реданами на днище. Скорости росли: если в 1904 году

К началу 1920-х годов скорости на воде наконец перевалили за сотню км/ч

победитель (59-футовый Standard) преодолел дистанцию со средней скоростью 36 км/ч, то к началу 1920-х скорости на воде уже перевалили за сотню.

В 1917 году в Gold Cup пришел Гарфилд Вуд — изобретатель, гениальный механик-самоучка и азартный гонщик. Свои знаменитые лодки с авиационными двигателями он создавал под маркой GarWood в сотрудничестве с Кристофером Смитом (будущим основателем Chris-Craft) и целых пять лет безраздельно доминировал в Кубке, пока организаторам соревнований это окончательно не надоело.

В 1922 году APBA приняла новые правила, зафиксировав длину и обводы корпуса и ограничив объем двигателя. Так родилась концепция gentlemen's runabouts — «джентльменских лодок», предназначенных не только для гонок, но и для красивого отдыха на воде. Собственно, это решение и заложило «основы философии» современных моторных яхт, в то время как дальнейшее развитие водных суперболидов стало совершенно отдельной ветвью как в Америке, так и в Европе.



Первый серийный fast commuter производства Chris-Craft, 1929 год



Гонимая лодка Miss Detroit II постройки Криса Смита, 1921 год



Понятие «модельный ряд» возникло благодаря Chris-Craft и началу серийного производства яхт



1927 г. Лодки такого типа по утрам доставляли Фордов, Морганов и Кеннеди в их офисы на Манхэттене

ДЖЕНТЛЬМЕНЫ НА ОТДЫХЕ

Америка до Великой депрессии если и не купалась в деньгах, то чувствовала себя весьма неплохо. Неудивительно, что в 1922 году Кристофер Смит пришел к выводу, что массово производить многофункциональные лодки для богатых финансистов куда перспективнее, чем строить под заказ гоночные катера. Вместе с сыновьями Смит основал компанию Chris-Craft и принялся внедрять в судостроение...

методы производства автомобилей. Ему же мы обязаны появлением такого понятия, как «модельный ряд»: с самого начала компания Chris-Craft предложила четыре модели длиной от 24 до 33 футов с фиксированными ценами от \$2200 до \$7500. Даже по тем временам это не было запредельно дорого — массовое производство позволяло снижать цены. Число выпускаемых лодок постоянно росло, и к 1927 году Chris-Craft стала крупнейшим в мире производителем моторных лодок.

Тогда же в США получили распространение fast commuters. Строго говоря, этот тип лодок зародился раньше, но именно в это беззаботное, сорящее деньгами десятилетие он пережил свой звездный час. Перевести термин fast commuter на русский непросто, хотя бы потому, что в нашей стране, почти на век отлученной от моторных яхт, своей терминологии не сложилось, поэтому проще объяснить, для чего эти лодки были нужны.

В то время fast commuters являлись самыми дорогими

и быстрыми яхтами, которые можно было купить. В отличие от открытых прогулочных «джентльменских лодок», это уже были круизные суда с каютами, салонами, ванными комнатами и прочими удобствами. Fast commuters покупали богатые финансисты из Нью-Йорка, Бостона, Детройта и Филадельфии, желавшие с комфортом добираться из своих загородных резиденций в центр мегаполиса. Пока лодка на скорости 20 узлов мчала хозяина к месту работы, он мог побриться, переодеться и позавтракать. Разумеется, здесь был и элемент азарта: владельцы этих лодок — Вандербилдты, Форды, Морганов и Кеннеди — соревновались, кто прибудет с утра первым, и, например, в Нью-Йоркском яхт-клубе «результаты» скрупулезно записывали. Более консервативные южане считали это излишней экстравагантностью, и на юге такие лодки распространения почти не получили. По нынешним меркам «роскошь» таких судов была довольно спартанской, хотя все они отличались тщательной отделкой и строились в основном на заказ. Только в 1928 году Chris-Craft предложила первый серийный fast commuter длиной 38 футов. Разумеется, эти лодки использовали не только в качестве «служебных» — с них наблюдали парусные регаты, на них выезжали в театр, на вечеринки и просто шикарно отдыхали.



Лодки Chris-Craft были символом красивой жизни



1928 год: Актриса Хелен Морган на «джентльменской лодке» Chris-Craft

Благодаря просторной палубе, элегантной невысокой надстройке, комфорту и относительно высокой скорости они стали прототипом современных спортивных яхт с хардтопом. Впрочем, окончательно этот тип лодок не умер: для ценителей ретростиля их продолжают строить и сейчас, только в размерах они значительно выросли.

ВЕЛИКАЯ ДЕПРЕССИЯ

В 1929 году биржевой крах на Уолл-стрит оставил без работы множество судостроителей. Кого-то, как Chris-Craft и Garwood, спасли военные заказы, но даже эти компании понимали, что нужно менять концепцию. Так появились utility boats: рабочие многофункциональные «лошадки» — бюджетный ответ дорогим gentlemen's gunabouts. Экономии на всем: на шумоизоляции двигателя, на дереве и отделке. Внутри лодки были почти пустыми, зато не лишали приятных развлечений вроде выезда на пикники и катания на водных лыжах (такой вид спорта возник в 1922 году, и тоже в США). Рынок воспринял эти лодки с энтузиазмом и не забыл, даже когда дела пошли на поправку: позднее они эволюционировали в многочисленное и разнообразное семейство компактных спортивных лодок для отдыха и водных видов спорта.

А некоторые «рабочие» лодки постепенно переросли в буксирные яхты, которые сегодня формируют солидный кластер судов для отдыха. Промышленные корни усматриваются и в траулерных яхтах; первоначально в мореходных корпусах промысловых судов перестраивали «внутренности» с целью максимально повысить комфорт. Потом стали строить просто моторные яхты траулерного типа, которые на вершине своей «пирамиды» гордо именуется Explorer или Expedition.

КРУТОЙ ПЛАСТИКОВЫЙ ПОВОРОТ

Уже давно в судостроительной индустрии используются сталь, алюминий и даже бетон, однако на протяжении тысячелетий лодки строили из материалов растительного происхождения. Появившиеся в 1950-х годах композиты на основе полимерных смол открыли дорогу технологии производства серии корпусов в одной матрице. Существует немало версий насчет того, кто, где и когда построил первую стеклопластиковую лодку, однако многие отдают первенство американцу Рэю Грину. Еще студентом университета в Огайо он изучал свойства пластика и с 1937 года проводил опыты (стекловолокно и полиэфирная смола были запатентованы годом ранее). В 1942 году Грин построил из стеклопластика маленькую парусную лодочку. Отследить дальнейшие эксперименты уже довольно трудно: за новый материал ухватились многие — в Америке и в Европе.

В отношении стеклопластика важно отметить, что постоянно внедряются новые материалы и технологии, растет предельная длина яхт из стеклопластика и постепенно снижается экологическая нагрузка полимерных материалов на окружающую среду.

ОТ РЫБАЛКИ К ФЛАЙБРИДЖУ

Верхняя открытая палуба с постом управления или без него — сегодня почти неременный атрибут моторной яхты. Первые следы флайбриджа можно отыскать еще в 1950-х годах: тогда массовое производство стеклопластиковых корпусов сильно стимулировало традиционное американское развлечение — рыбалку. Символами рыболовного бума в США стали бренды Bertram и Hatteras: у них были легкие в управлении лодки с просторным кокпитом и открытым камбузом, где пойманную рыбу можно было тут же приготовить. А еще присутствовала наблюдательная «башня», откуда удобно забрасывать удочки и отслеживать передвижение косяков рыбы. Позже туда переехал пост

Riva 38 Bravo, 1970 год



Azimut 29, 1980-е годы

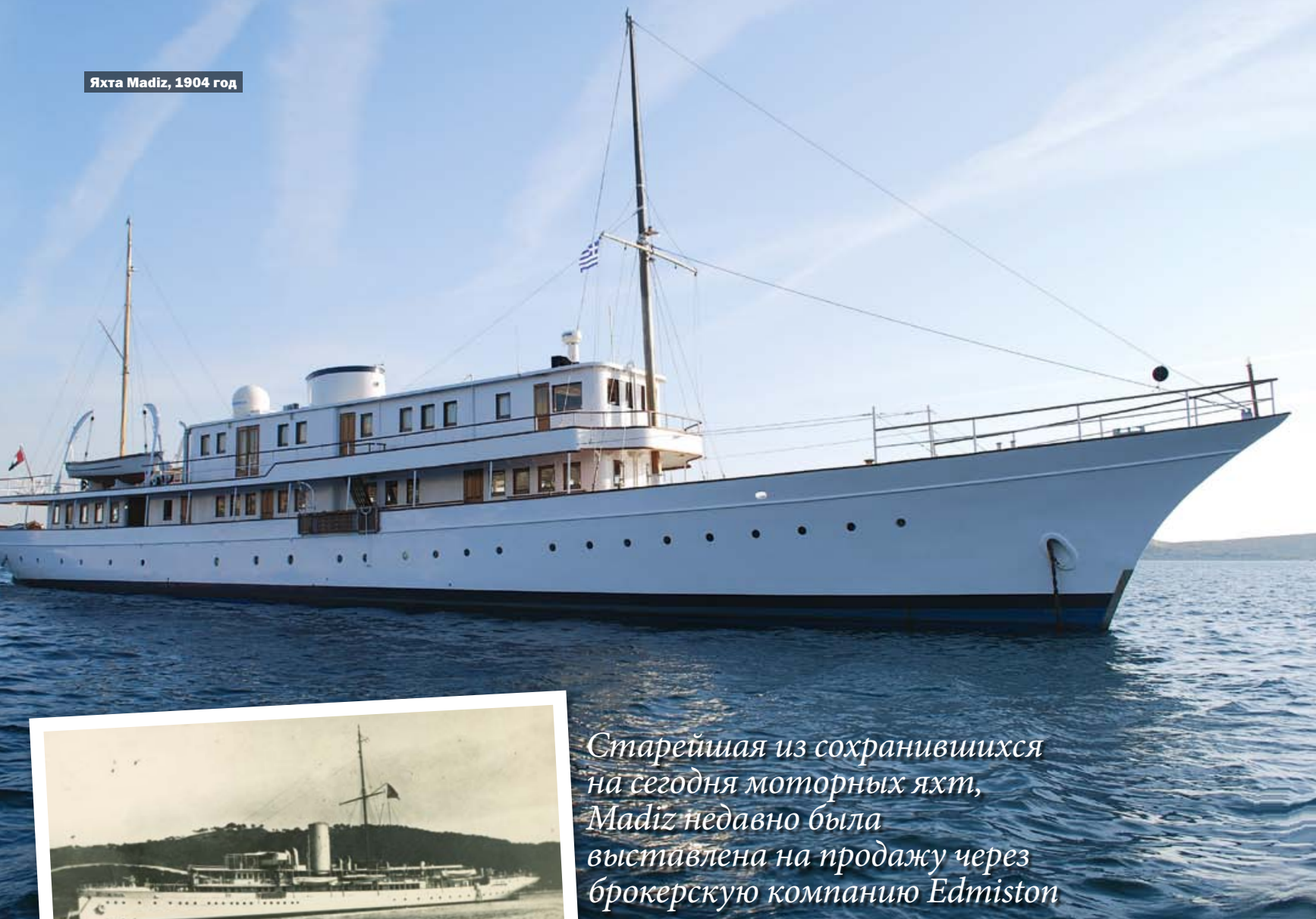
1950-е годы ознаменовались взлетом теперь уже легендарной итальянской марки Riva и началом серийного производства яхт в Европе



Одна из самых знаменитых моделей Riva — Ariston, 1950-е годы



Ferretti Altura 40 Roadster, 1980-е годы



Старейшая из сохранившихся на сегодня моторных яхт, Madiz недавно была выставлена на продажу через брокерскую компанию Edmiston



Lysistrata, 1901 год.

управления, и новое место под солнцем оценили по достоинству, поэтому вскоре эта опция стала востребованной и у владельцев круизных яхт.

ПО ЭТУ СТОРОНУ АТЛАНТИКИ

Наш рассказ может произвести впечатление, что яхтенный дизайн развивался только в США, а Европа скромно стояла в сторонке. Было бы странно предположить, что яхт в Европе не было: яхты были, но, в отличие от Америки, их серийное производство сложилось здесь несколько позже. Переживший две мировые войны Старый Свет жил не особенно богато — продавать лодки в массовом порядке было некому. Тем не менее и здесь водная жизнь не стояла на месте.

Еще в 1850-х годах Пьетро Бальетто построил первую гоночную лодку, которую впоследствии презентовали папе Льву XIII. Теперь верфь Baglietto известна своими суперяхтами. Первый глиссер был создан французским изобретателем К. Адером в 1867 году... Но ведь мы говорили о моторных яхтах.

Верфей с именем существовало много, но клиенты были наперечет, поэтому лодки строились преимущественно под заказ, а золотая молодежь, проводившая время на Французской Ривьере, сходила с ума от заграничных «гарвудов» и «крискрафтов». Изменить ситуацию удалось только легендарному Карло Риве в начале 1950-х.

Выходец из семьи судостроителей, строивших лодки с 1842 года, он получил блестящее инженерное образование,

бредил новыми методами производства и обожал Chris-Craft. Чтобы создавать моторные лодки, как минимум требовались двигатели, а с ними в послевоенной Италии было плохо. Вернее, двигатели имелись, они были хороши для гоночных болидов, но не для «джентльменских лодок», которые хотел строить амбициозный итальянец. И тогда Карло Рива отправился в Америку на заводы Chris-Craft. Чего ему стоило при отсутствии денег раздобыть эти моторы — отдельная интересная история, но он своего добился, и Riva в конце концов стала тем, чем стала, — абсолютной легендой. А вслед за ней подтянулись и другие.

Современные американские и европейские яхты сильно различаются подходом: первые берут практичностью и объемом внутреннего пространства, вторые — утонченным стилем и роскошью отделки. Сейчас уже американцы в смысле яхтенного дизайна оглядываются на Старый Свет, нередко приглашая работать над своими лодками европейские дизайн-бюро.

«Пластиковую революцию» Европа, как и Америка, восприняла с энтузиазмом, хотя и с некоторым опозданием: массовое применение стеклопластика для яхт началось здесь в 1960-е годы. Примерно тогда же было основано большинство компаний — лидеров сегодняшнего рынка моторных яхт: Princess (1965), Fairline (1967), Ferretti (1968), Azimut (1969), Sunseeker (1969), причем многие из них начинали как дистрибьюторы американских лодок и лишь потом основали собственное производство. На стеклопластик переключались и старые верфи — было ясно, что дерево как основной конструкционный материал отстывает. Так и случилось: к концу 1970-х большинство верфей, еще выпускавших



Truant. Яхта Генри Форда, купленная им у ВМС США в 1935 году и подаренная обратно в 1941 году



Cristina O. Полвека назад Аристотель Онассис удовлетворился переделанным корветом ВМС



Azimut 118 Penthouse, начало 1990-х годов

деревянные лодки, свернули производство. Конечно, яхты из дерева строят поныне, но это уже дорогие игрушки «штучной» работы.

Пластик не только дешевле, прочнее и практичнее; он открыл новые перспективы, позволив экспериментировать с недоступными прежде формами. Еще в 1960-е годы архитектурные линии лодок стали чище и тоньше, в 1970-е годы они обрели угловатость и даже брутальность, а в 1980-е их можно было назвать броскими и вызывающими. С этого же времени лодки начали быстро расти в размерах: если в первой половине XX столетия стеклопластиковый 50-футовик считался большой лодкой, то сегодня длина серийных яхт пластиковых уже перевалила за сотню футов. И, конечно, эксперименты продолжаются.

ЧТО ДАЛЬШЕ?

Все чего-то ждут — то ли новых материалов, то ли супертоплива, которое заменит дорожающую и неэкологичную нефть. Новые смелые концепции яхт появляются с завидной частотой; правда, большая их часть вряд ли дождет заказчика. Удовольствие обладать футуристической лодкой стоит немалых денег, а те, кто их имеет, чаще предпочитают вкладываться во что-нибудь более «приземленное» или по крайней мере ликвидное. Тем не менее все потихоньку куда-то движется. Моторные яхты обзаводятся необычной формы форштевнями, крайне авангардистскими надстройками и даже начинают напоминать боевые корабли или подводные лодки. Идеологами этих новаций выступают дизайнеры, причем далеко не все из них прицельно занимаются яхтами.

За сотню лет проектировщики перепробовали массу технологических новаций, но главные вопросы, сформулированные век назад, остались неизменными. И нынешние дизайнеры все еще стараются ответить на них с той лишь разницей, что это происходит уже на новом техническом уровне. Отметим, что некоторые пытаются поразить нас неожиданными формами корпуса и интерьерными решениями, не очень при этом думая о кораблестроительных качествах судна, хотя яхта безусловно и в первую очередь должна отвечать всем современным эксплуатационным требованиям. Такие дизайнеры — скорее художники, и их «картинам» еще предстоит пройти проверку законами физики и экономики.

Мода модой, но важно, чтобы она не противоречила функции и нормам безопасности. И создавала ощущение гармонии, хотя... У каждого свое представление о красоте! Пожалуй, такого разнообразия форм и возможностей, как сейчас, яхтенное сообщество не видело еще никогда. Эволюция продолжается! Причем именно эволюция — постепенная и «бескровная»: ни один тип моторных яхт не превратился в ископаемое и не утратил своих последователей.

Интересно, что уже в начале прошлого века существовали яхтенные компании, которые применяли те же инструменты, что и сегодняшние брокеры: печатали красивые каталоги, привлекая лучших фотографов и сочиняя заманивающие тексты, предлагали полный спектр услуг, включающий яхтенный менеджмент, чартер, надзор за строительством, страхование и пр. Уже тогда вопросы дизайна яхт формулировались вполне конкретно. В основе лежало допущение о том, что мало кто осознает реальную

1983 год. На двух разных верфях под одним брендом Feadship строятся две практически идентичные яхты — *Paraiso* (на фото) и *Azteca*, которые открывают новую эпоху в яхтенном дизайне

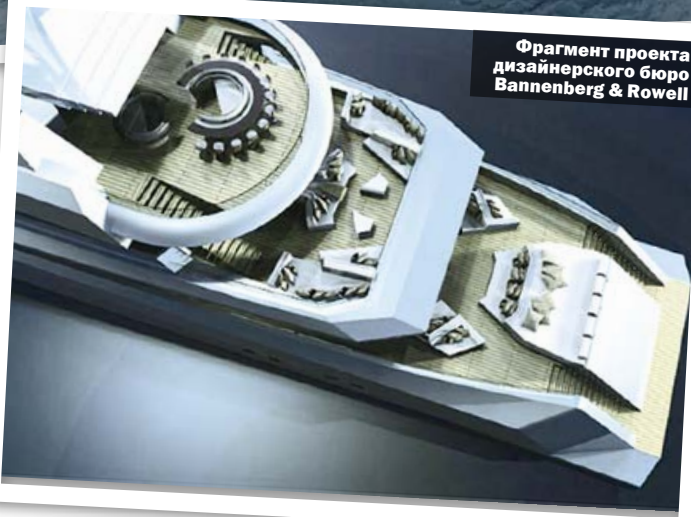


Несмотря на обилие авангардных проектов, клиенты чаще выбирают проверенное и ликвидное

Проект водоизмещающей 26-метровой яхты Wallace



Фрагмент проекта дизайнерского бюро Bannenberg & Rowell



зависимость цены яхты от таланта дизайнера.

Сегодня технически мы существенно продвинулись вперед по сравнению с предшественниками. Но и век назад создатели яхт хорошо понимали, что «правильная» форма корпуса позволяет достичь большей скорости при менее мощных, а значит, более дешевых двигателях. Они, в свою очередь, высвобождают больше полезного обитаемого пространства для размещения гостей. Экономия состоит и в том, что такая яхта требует меньше затрат на обслуживание и потребляет меньше топлива.

Форма корпуса прошла долгий путь трансформации от круглой скулы до острой, от гладкого днища до реданов. Прежде скорость «выжимали» из конструкции винта, рассчитывая для каждой модели свой, уникальный.

Теперь с обводами однокорпусных лодок экспериментировать стало невыгодно: простые корпуса дешевле в производстве, а проблема скорости решается подбором моторной установки при серийном гребном винте. Линейка двигателей стала поразительно длинной, а их агрегатная мощность невообразимо выросла.

С движителями произошло то же самое. Гребное колесо, винт, водомет... А потом сразу суперкавитирующие винты, угловые транцевые колонки, частично погруженные винты и привод Арнесона — и движитель, и орган управления «в одном пакете». И вдруг на наших глазах появились Volvo IPS (Inboard Propulsion System) с тянущими соосными винтами, а следом аналог-конкурент Zeus от MerCruiser-Cummins тоже с соосными, но толкающими винтами...

Если кого-то мало интересует сугубая техника и в яхте он видит только комфорт «морского дома», то извольте: внутренний дизайн тоже заметно изменился. Точнее, он



Alfa Nero, построенная в 2007 году собрала все возможные дизайнерские награды



Конструкцию носа в форме секиры изобрели еще в конце XVIII века



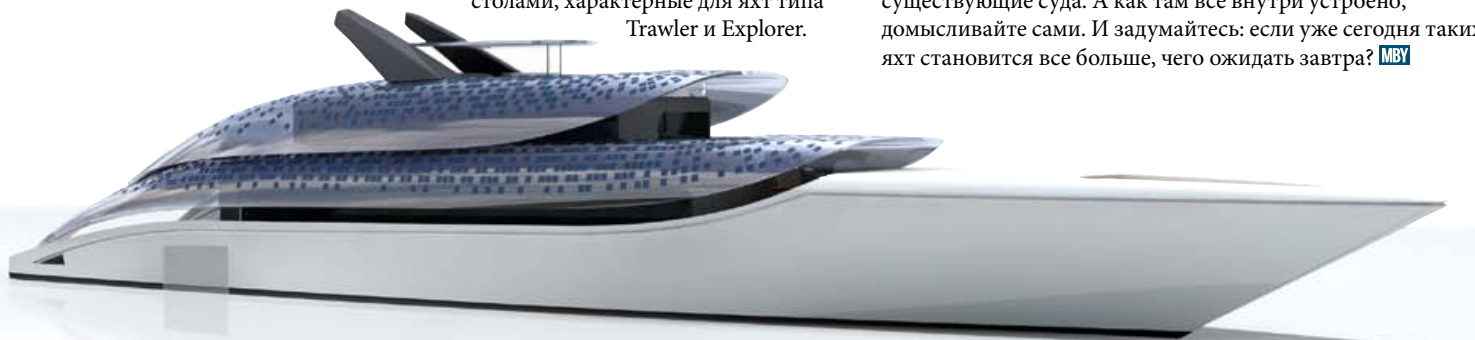
72-метровая Predator построена на верфи Feadship в 2008 году

стал разнообразнее: от классического убранства с характерной тяжелой мебелью из красного дерева, полированного или матового, до зрительно легкого, выполненного из светлого дерева (беленый дуб, светлая вишня) и преимущественно без полировки. Не редкость и совсем уж непривычные материалы — пробка, бамбук, камень и разнообразная синтетика. В современных дорогих моторных яхтах стали преобладать такие модные «сухопутные» стили, как прагматичный «металлизированный» hi-tech, элегантный art-deco, аскетичный минимализм, индустриальный loft и их сочетания. Вот что не меняется, так это параметры человеческого тела, наша зона психологического комфорта и предрасположенность к комфорту бытовому. А также то, что человек все еще преимущественно живет на суше и естественным образом переносит свои представления об идеальных интерьерах в лодки. А еще не меняется наше пристрастие к тикку на палубах и в интерьерах. Поэтому остаются в фаворе тиковые яхтенные интерьеры с резными деталями, книжными шкафами и большими штурманскими столами, характерные для яхт типа Trawler и Explorer.

ЗАВТРА НАЧИНАЕТСЯ СЕГОДНЯ

Даже если, прочитав эту статью, вы не узнали много нового, есть повод удивиться, сколь грандиозный путь развития прошли моторные прогулочные суда за относительно короткий срок.

Напоследок следует сказать два слова об иллюстрациях. Наверное, кому-то было бы интересно проследить по временной шкале изменение архитектурных форм моторных яхт, площади и очертаний остекления надстроек, особенностей корпусов, приход на смену одним компоновочным и интерьерным решениям других и как все это сопровождалось новыми техническими средствами и материалами. Такая статья была бы наверняка полезной как конспект лекции будущим яхтенным дизайнерам, если бы... их где-нибудь готовили. Но их не готовят, и конспекты составлять пока не для кого. И в качестве иллюстраций здесь приведены только «портреты» лодок — из разного времени, разных типов и брендов. Помимо старых вы видите новейшие моторные яхты, явно выходящие за рамки привычного; не все они — плоды только дизайнерской фантазии, есть и реально существующие суда. А как там все внутри устроено, домысливайте сами. И задумайтесь: если уже сегодня таких яхт становится все больше, чего ожидать завтра? **МВУ**







СИЛА ДВИЖЕНИЯ

Яхты Ferretti можно узнать всегда: строгие линии, впечатление солидного объема и... умеренно консервативный дизайн с некоторой агрессивностью — в самом лучшем смысле этого слова.

Текст **Алан Харпер**



Главная палуба спланирована в одном уровне, что визуально добавляет пространства

Салон Ferretti 800 необычайно светлый и просторный, но это лишь часть удачной планировки главной палубы

Яхты Ferretti можно узнать всегда — по крайней мере так было до сих пор. Много белого, строгие линии, впечатление солидного объема внутреннего пространства, возникающее сразу же, как только попадаешь на борт. И еще — неувольный, но явно присутствующий дух превосходства. В общем, серьезные яхты для серьезных людей — дорогие, качественные и в меру консервативные.

И что теперь прикажете делать с бронзовой «крышей» новой Ferretti 800? Как быть с тремя наклонными стеклянными вставками по бокам надстройки, которым дизайнеры постарались придать вид акульих жабр? А вот еще длинный свес флайбриджа и лихой хардтоп над ним. Все это весьма неожиданные детали для верфи, чьи базовые ценности — солидность, инженерное превосходство и завидная остаточная стоимость лодок. У пирса в Каттолике Ferretti 800 привлекала своей экзотичной внешностью даже больше внимания, чем Riva, Custom Line и Mochi. Все эти лодки собрались здесь, на Адриатическом побережье Италии, на «приватное» шоу, которое Ferretti Group ежегодно устраивает для своих клиентов. Казалось, даже рыбаки, сновавшие туда-сюда по гавани на своих «рабочих лошадках», были заинтригованы.

Внутри лодки все тоже довольно необычно. Планировку главной палубы Ferretti 800, несомненно, создавали под влиянием Riva Duchessa 92: пост управления находится на возвышении по левому борту. Спустившись отсюда, попадаешь к бару под ветровым стеклом, минуя уголок

с парой кресел и столиком по правому борту (в качестве альтернативы здесь можно установить стол для работы с картами). Камбуз — еще чуть впереди, и от бара его отделяет сдвижной экран. Эта зона — контрапункт планировки, открывающий гибкие возможности использования пространства. Двери с каждой стороны обеспечивают отсюда доступ на палубу правого и левого борта; помещения экипажа находятся уровнем ниже, а камбуз и рубка отделены от салона сдвижными дверями. Такая остроумная комбинация возможностей позволяет команде даже при закрытой двери поста управления иметь доступ ко всем важным точкам, избегая зон, где находятся гости. Если пассажиры желают посидеть в баре или наблюдать за работой капитана в рубке, то закрытые экран и дверь на камбуз обеспечат определенную изоляцию от экипажа, который может спокойно работать. А если открыть экран камбуза, бар превращается в подобие маленького личного кафе.

Без сюрпризов не обошлось и на нижней палубе. От борта до борта раскинулись VIP-апартаменты гостей, а не только каюта владельца. Еще одна гостевая каюта тоже весьма просторна, с большим «окном» над двухспальной кроватью у левого борта. Кровать снабжена механизмом, так что при необходимости ее можно разделить на две. Нетрудно представить, что такая щедрость в отношении комфорта для трех самых важных пар оставляет четвертой каюте немного места. Однако несмотря на компактность помещения, здесь предусмотрены две койки, расположенные под прямым углом друг к другу, большой иллюминатор, а санузел почти не отличается от «удобств» в каюте напротив.



Управление

Удобная убирающаяся внутрь приборная панель на флайбридже



Носовая VIP-каюта



Интересная планировка ванной комнаты в каюте владельца



Вид салона из кокпита



Сдвижная ширма (слева) разделяет камбуз и бар

Мастер-каюта просторна и наполнена естественным светом





В жесткую крышу флайбриджа
встроен опциональный
открывающийся люк
с электроприводом



Ferretti 800 демонстрирует
новые, значительно менее
консервативные черты дизайна



Пост управления находится
по левому борту выше уровня палубы

*Яхту выделяет
не только
мощность,
но также
приятное, живое,
отзывчивое
управление*



Можно долго рассуждать об отличиях новой яхты от ее предшественниц, однако ключевые черты в целом схожи. В последние годы ни у кого в классе не получается превзойти Ferretti по дизайну апартаментов владельца, и новая модель еще раз это доказала: хозяин яхты получает просторную светлую каюту во всю ширину корпуса, с гардеробом, панорамным окном, диванной зоной и циклопических размеров санузелом. Жилые помещения нижней палубы спланированы в одном уровне, без ступеней. При этом высота подволока в мастер- и VIP-каютах составляет 1,98 м, а в двух других она еще на 5 см больше. Самая маленькая каюта может похвастаться еще и приличным размером коек: ширина их составляет ровно метр.

Зона отдыха на главной палубе тоже не разделена ступенями: все спланировано на одном уровне, что визуально расширяет пространство. В салоне стоят большие и удобные диваны с обивкой из белой кожи, а стеклянный обеденный стол Bonaldo на 8 персон расположен напротив лестницы, ведущей к каютам. В отделке интерьера использована привлекательная комбинация древесины клена, ореха и вяза, «разбавленная» вставками из белой кожи. Если пожелаете, кожаных деталей можно еще добавить. Переход из салона в кокпит сделан в стиле Ferretti: стеклянная стена, состоящая из раздвижных дверей, при необходимости убирает границу между этими двумя зонами. Диван в кокпите оснащен удобными поворотными спинками, которые могут выдвигаться вперед и поддерживать спину во время трапезы.

Выход в море из марины в Каттоликке на 80-футовой лодке предполагает хитрые маневры в ограниченном пространстве; затем нужно повернуть под прямым углом, чтобы войти в узкий канал, где, как обычно, полно безразличных к вашим проблемам рыбаков. На открытой воде мощные двигатели разгоняют умеренно килеватый (всего 12° на транце) корпус Ferretti 800, и она несется, как испуганный кролик: 20 узлов всего за 19 секунд, а по максимуму яхта способна выдавать более 31 узла. Для скоростных круизов специалисты Ferretti

рекомендуют держать 2150 об/мин, что соответствует скорости примерно 29 узлов — это мы и подтвердили на тестовой лодке. Если вам не особенно важен выигрыш в скорости, то на 25–26 узлах можно сэкономить немало топлива, а на 12 узлах дальность хода вырастет вдвое.

Уровень шума приятно порадовал. Верфь потратила немало средств на комплексную многослойную изоляцию моторного отсека, и к тому же инженеры весьма гордятся системой отвода выхлопных газов Marine Exhaust. Действительно, для этого есть все основания, поскольку звук из выхлопной трубы на транце рядом с ватерлинией практически неразличим. Конструкторы не только позаботились о снижении шума от двигателей, но и установили компрессоры кондиционеров, генераторы и опреснители как можно дальше от жилых помещений, а топливные баки, расположенные между моторным отсеком и жилыми помещениями, обеспечивают дополнительную шумоизоляцию.

Верфь Ferretti никогда не утверждала, что ее яхты созданы для любителей управлять лодкой. Скорее наоборот. Как-то на тест-драйве 730-й модели, пока она выполняла разворот по огромной дуге, мы поинтересовались, хватит ли ширины залива Ла Специя, чтобы закончить маневр. И тогда, и сейчас нам ответили одинаково: быстрая реакция на поворот штурвала, маленький радиус разворота и спортивный стиль управления не только нежелательны для больших «семейных» яхт, но даже представляют потенциальную опасность.

С тех пор на рынок уже вышла Ferretti 631 с системой ZF Steer Command (MBY № 5, 2010), которая наконец позволила раскрыть весь потенциал корпуса яхты. Это был знак, что в конструкторском бюро Ferretti намечались определенные перемены. Может, сейчас уже не стоит удивляться тому, что новая 800-я модель с «табуном» в 3600 сил на борту без каких-то особенных электронных штук оказалась отзывчивой, живой и приятной в управлении. Для нас это стало главным сюрпризом: верфь, которая прежде не особо заботилась о подобных вещах, вдруг выдает корпус в духе Дона Шеда и Бернарда Олесински. Недаром итальянцы славятся своей хитростью! **MBY**



Иллюминаторы

Большие окна обеспечивают прекрасный вид из каюты владельца



*Ferretti 800
построена
по европейским
требованиям RCD
на категорию
плавания А (океан).
Серьезная яхта
для серьезных людей*

ВАЖНЫЕ ДЕТАЛИ FERRETTI 800

В статье Алана Харпера эта яхта описана подробно и профессионально. Портрет лодки вышел не только фотографически точным, но и довольно красочным. Тем не менее автор не счел нужным прокомментировать некоторые детали проекта, которые вносят свой — и весомый! — вклад в обеспечение привлекательности, нестандартности этой новой и, безусловно, заслуживающей внимания яхты. Детали, без понимания которых пазл может не сложиться. О них я и решил немного поговорить.

Под этими деталями я вовсе не подразумеваю бронзовый цвет как элемент декора надстройки, ее обрывающиеся формообразующие линии и графику остекления. Все это слегка неожиданно для члена уважаемого семейства Ferretti, но не шокирует, выглядит достойно, придает этой немаленькой яхте некоторую спортивность и даже агрессивность — в самом лучшем смысле этого слова.

Я также не имею в виду особенный дизайн интерьера, почти эксклюзивный прозрачный обеденный стол Bonaldo, безупречные отделочные материалы (дерево, ткань, кожа), их фактуру и тонально контрастную цветовую гамму и выдвигающийся телевизионный экран — это уже почти «общее место» на больших и приличных лодках. Безусловно, свойственный многим дизайнерам-итальянцам вкус проявлен в лодке повсеместно и вызывает порыв в очередной раз снять шляпу перед их талантом.

Вместо обсуждения эстетики и уровня комфорта считаю важным остановиться на некоторых технических решениях, обеспечивших эту эстетику, комфорт и даже больше.

Моторная установка на Ferretti 800 включает два двигателя MAN V12 мощностью по 1800 л. с. каждый. Двигатели соединены с гребными валами через угловую передачу (фланцы отбора мощности ориентированы в нос). Такое решение, когда тяжелые двигатели смещены в корму, позволяет:

- перераспределить внутренние объемы не только с целью улучшения компоновки моторного отсека, но и в пользу жилых помещений нижней палубы;
- получить выгодную центровку судна;
- добиться угла наклона гребных валов всего 10°.

Центровка, почти горизонтальные валы с минимумом потерь КПД и упора винтов и, конечно, солидная мощность позволяют иметь впечатляющую скорость 31,4 узла при — заметьте! — немалом (свыше 70 тонн) водоизмещении. Еще больше впечатляет ускорение: указанные в статье Алана Харпера 19 секунд, требуемые для достижения 20 узлов «со стопа», подтверждаются другими данными — 25 секунд до 25 узлов. И все это при отличной управляемости.

Если продолжить тему компоновки яхты, интересно отметить, что расположение двигателей практически в зоне, традиционно выделяемой для помещений команды (как у большинства конкурентов Ferretti), предопределило «ссылку» команды в носовую часть яхты. Теперь становится ясной «сверхзадача» компоновочной концепции: когда пути движения команды по судну во время ее работы



Закрытие «гаража» в корме опускается, образуя солидных размеров «пляж»

не пересекаются с зонами отдыха гостей, появилась возможность сделать на всю ширину корпуса не одну каюту, а две. Как видим, сплошные преимущества.

Можно отметить интересное техническое решение открывающихся фрагментов больших окон в каютах. Транцевая платформа кому-то покажется недостаточно большой, но все меняется, когда закрытие «гаража» в корме опускается, образуя солидных размеров «пляж».

За рамками этого комментария осталось немало других, интересных для обсуждения аспектов лодки, таких, к примеру, как расположение нижнего поста управления на левом борту. Чем это вызвано? Эту и другие актуальные темы мы отложим до специальных публикаций.

А в завершение еще об одной важной «детали», характеризующей яхту в целом: о ее мореходности. Некоторые слегка пренебрежительно отзываются о таких итальянских яхтах, именуя их «пляжными» (для прогулок от одной марины с ресторанами до другой) или «портовыми», предназначенными для вечеринок на борту, не отходя от причала яхтенного порта. Но Ferretti 800 построена в соответствии с европейскими требованиями RCD (Recreational Craft Directive) и получила категорию плавания А. Сие означает, что яхте разрешено ходить в море и океан при ветре свыше 8 баллов и волне более 4 метров. Это также свидетельствует о том, что проект соответствует требованиям норм в отношении конструкции, остойчивости, плавучести и непотопляемости при спецификационной нагрузке, а также отверстий (в корпусе, палубе, надстройке). Как видим, мореходности у Ferretti 800 достаточно. А уж как использовать яхту — дело ее владельца. **Михаил Романов**



Якорь

Два носовых якоря с электрическими шпильками гарантируют спокойную стоянку

ДОСЬЕ

ДВИГАТЕЛЬ 2xMAN V12, 1800 л.с. при 2300 об/мин, 12 цилиндров, дизель 24,2 л

РЕЖИМЫ	ECO			FAST		MAX		
ОБ/МИН	600	1000	1250	1500	1750	2000	2150	2320
СКОРОСТЬ	6,9	10,6	12,5	15,2	20,8	26,6	29,0	31,4
ДИФФЕРЕНТ	0	1,0	2,0	3,0	3,5	3,5	3,5	3,5
РАСХОД	16	79	142	249	355	479	612	676
МИЛЬ/Л	0,43	0,13	0,09	0,06	0,06	0,05	0,05	0,05
ДАЛЬНОСТЬ	2340	725	463	333	321	297	249	249



ДЛИНА 81 ф (24,73 м)
ШИРИНА 20 ф (6,28 м)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 65 т (порожнем); 72 т (полное, включая топливо и воду)
ЗАПАС ТОПЛИВА 6750 л
ЗАПАС ВОДЫ 1320 л
ДИЗАЙН Gianni Zuccon/Ferretti
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ от €3 930 000

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход топлива в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 75 % топлива, 75 % воды, 7 человек на борту, багажа нет. Температура воздуха 24 °С, температура воды 18 °С, атмосферное давление 1016 мбар, влажность 55 %, волна 30–60 см, сила ветра при скоростных заездах 2–3 балла.

Допуск
К ГОНКЕ



Э то история о двух лодках. Первая — необычный спорткрузер Azimut 40S, вторая — его близкий родственник Azimut 38; не являясь «близнецом» первой, она все же имеет с ней генетическое сходство. Обе построены на базе одного и того же прекрасного корпуса, разработанного Майклом Петерсом. Налицо идентичная двухкаютная планировка (проект Карло Галеацци), да и различия в надстройках (отличный дизайн Стефано Ригини) присутствуют только на самом верху. Так что флайбридж на 38-й модели — главное, чем одна лодка отличается от другой.

Вы можете справедливо заметить, что при прочих равных условиях наличие или отсутствие флайбриджа неминуемо влияет на планировку главной палубы. Но 40S — «зверь» необычный: салон на верхней палубе этого небольшого спорткрузера абсолютно такой же продуманный и комфортный, как и у его флайбриджного аналога. Обычно вы не встретите подобной планировки и практичности салона в размере до 60 футов, и это делает 40S чем-то действительно новым в своем классе — роскошная двухкаютная флайбриджная яхта... без флайбриджа!

Кроме самой очевидной разницы в крыше надстройки — большой открывающийся люк на 40S и флайбридж на 38-й — второе существенное различие заключается в двигателях: 40S имеет преимущество за счет более мощных Cummins QSB5.9 по 480 л. с., тогда как Azimut 38 довольствуется 335-сильными версиями тех же моторов. На наш взгляд, такое ограничение мощности продиктовано здравым смыслом. Хотя обе лодки достаточно широкие, но, согласитесь, для 12-метрового судна с флайбриджем, придающим дополнительную парусность и повышающим центр тяжести, полет на скорости 40 узлов — это уже слишком. А вот более легкая и низкая 40S выдержит такую гонку намного лучше.

ХОРОШИЕ НОВОСТИ, ДУРНЫЕ НОВОСТИ

Похоже, боги погоды Северной Италии благоволили нам, поскольку условия тест-драйва в начале декабря оказались благоприятными. Несмотря на холод, небо было чистое и ясное, а волнение как раз такое, которого достаточно для ходовых и маневренных испытаний нового корпуса, разработанного Майклом Петерсом.

Хорошие новости в отношении 40S заключаются в том, что корпус лодки прекрасно справляется с волной. Он оказался настолько хорош, что нам даже пришлось соперничать с менеджером проекта Роберто за право постоять за штурвалом. Какие бы крутые повороты мы ни закладывали, как бы опасно ни прыгали с волны на волну, пересекая спутный след нашей фотолодки и провоцируя слеминг, как бы высоко ни выскакивал корпус над гребнями волн, 40S всегда волшебным образом мягко соскальзывала на поверхность воды. И так было на всех курсах: по ветру, против ветра, с бортовой волной и без использования транцевых плит.

Плохо то, что мы тестировали первую лодку серии, и две существенных нерешенных проблемы помешали нам испытать эту прекрасную машину на полную катушку. Первая — не работал гидроусилитель руля. И даже так, с тугим штурвалом можно было представить, насколько хорошо управляется полностью исправная яхта (мы считаем, очень живо); но какая досада, что так обернулось — будто пьешь безалкогольное пиво или кофе без кофеина.

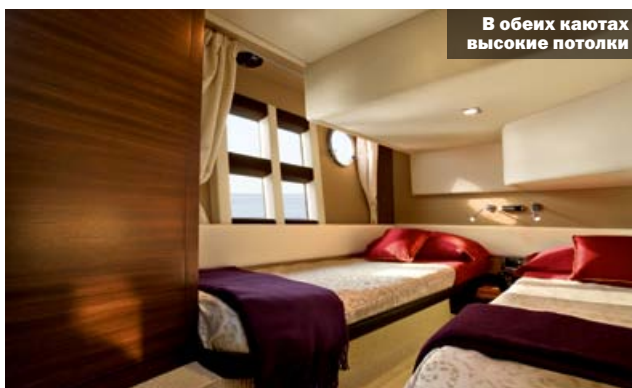
Как бы высоко ни выскакивал корпус над гребнями волн, 40S всегда мягко соскальзывала обратно на поверхность воды

Выпустив две очень похожие яхты, верфь Azimut создала серьезных конкурентов в 40-футовом сегменте. У них действительно есть все необходимое для того, чтобы стать лидерами.

Текст Дэвид Марш Фото Лестер МакКарти



Компактного камбуза достаточно для путешествий на выходные



В обеих каютах высокие потолки



Все это должно быть вдвойне обидно для Azimut, поскольку верфь вложила столько усилий в разработку собственной рулевой системы. Во-первых, наряду с Xenta Systems Azimut придумала концепцию Easy Docking, которая позволяет управлять носовым подруливающим устройством, двигателем и редуктором при помощи одного джойстика, тем самым показав производителям IPS и Zeus, что не только у них есть джойстики. Это не является открытием и на практике работает, однако, поскольку мощность подруливающих устройств и двигателей слишком различается, сложное маневрирование проходит не так гладко, как с поворотными днищевыми колонками IPS и Zeus. Но, так или иначе, Easy Docking ничего не портит, но добавляет еще одну возможность к управлению судном.

Гораздо более полезна, на наш взгляд, другая «штука» Azimut. Это устройство контролирует три вещи: обороты двигателя, скорость и угол перекладки руля в повороте, а затем повышает соответственно обороты внешнего при циркуляции двигателя. Идея похожа на принцип действия автомобильного дифференциала. Очевидно, что гребные винты, как и колеса автомобиля, в повороте проходят различный путь, и система позволяет винтам вращаться более свободно. Отсюда более легкий поворот, меньше требуемый угол перекладки руля, а значит, сопротивление и крен будут меньше. «Нарезая» круги, из-за волн мы не смогли ощутить отличие в крене. Но благодаря системе при том же угле перекладки радиус циркуляции уменьшился, а скорость 40S практически не упала, что означает меньшее сопротивление винтов и рулей. Если честно, на тестовой лодке требовалась точная регулировка электроники, поскольку во время крутых

Итальянцы хорошо понимают плюсы своих более крупных яхт и стараются перенести их на меньшие модели



Сиденья в кокпите можно превратить в большой лежак



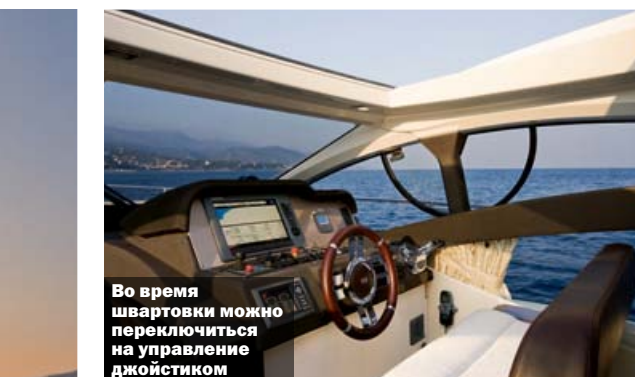
На Azimut 38 и 40S салоны идентичны



Панорамное остекление надстройки раздвигает границы салона



На деталях интерьера в каюте владельца не сэкономили



Во время швартовки можно переключиться на управление джойстиком



поворотов на внешнем винте ощущалась кавитация из-за слишком большой разницы в оборотах двигателей. Радует, что мы живем в цифровом веке и для устранения этой проблемы нужно всего лишь подключить ноутбук.

Вторым заметным недочетом стали новые винты, испытания которых проводила Azimut. С ними явно что-то было не так. В какой-то момент во время измерения скорости правый двигатель стал потреблять на 23 % больше топлива и испытывать на столько же большую нагрузку, чем левый. Скорость лодки упала: мы смогли выжать из 40S всего 32,8 узла, тогда как в характеристиках значилась максимальная скорость 37 узлов, и 13,6 узла при 2000 об/мин против указанного Azimut 21 узла на тех же оборотах. Мы произвели стандартные измерения скорости, расхода топлива, уровня шума и угла дифферента, но их нельзя применять к лодке с «правильными» винтами. В нашем случае максимальная скорость (32,8 узла) скорее соответствовала менее мощным 355-сильным двигателям, которые

устанавливают на Azimut 38; а это еще раз доказывает, что винты на 40S стояли совсем не те. Однако Azimut — компания серьезная и, без сомнения, быстро решит эту проблему, а все проданные 40-е лодки попадут к своим владельцам с правильными винтами. Нам же остается только сожалеть, что в первой в серии лодке пришлось столкнуться с серьезными недоработками.

Выход в море на флайбриджной Azimut 38 прошел более гладко. Проблемы с управлением, отмеченные во время первого теста, верфь устранила. Была переработана конструкция рулей, отрегулирован угол их установки. Теперь 38-я управлялась одинаково хорошо независимо от того, в каком направлении дул сильный ветер, и с честью проходила на высокой скорости самые крутые повороты.

Одна из проблем, которая может иметь место на небольшой и высокой флайбриджной лодке, состоит в том, что ее крупные формы из-за парусности или веса «съедают» преимущества корпуса. Однако в случае с Azimut 38 этого

не происходит, и мы бы не побоялись отправиться на ней в море даже в более ветреную погоду, чем те 5 баллов, которые были во время теста. Тем не менее при сильном боковом ветре у нее все же проявлялась тенденция крениться на правый борт, вероятной причиной чего, как выяснилось, был статический крен. Конструкторы Azimut планируют перераспределить веса в моторном отсеке, чтобы компенсировать эту разницу, поэтому перед покупкой удостоверьтесь, что ваша яхта сидит ровно и идет должным образом.

НАВЕРХУ, ВНИЗУ

С нашей точки зрения, планировки нижней палубы Azimut 40 и Azimut 38 практически не различаются. На борту ваше внимание привлекут несколько вещей. Начнем с размеров санузла в каюте владельца: он скорее подходит для 47-футовой яхты, при том что санузел в гостевой каюте тоже «не отстает». В душевых кабинах цилиндрические створки хотя и «крадут» у пола часть площади, но хорошо изолируют душ и выглядят много лучше дешевых шторок.

Гребные винты, как и колеса автомобиля, в повороте проходят различный путь

Два по цене одного: 38 и 40S построены на базе одного и того же мореходного корпуса



Именно из таких нюансов складывается общий уровень комфорта на лодках Azimut. Верфь серьезно подошла к разработке этих моделей, чтобы, с одной стороны, снизить стоимость, а с другой — создать у владельцев ощущение того, что они приобретают яхту с атрибутами лодок большего размера. Например, гардеробы из древесины кедра с большими зеркалами внутри и резиновыми накладками, предотвращающими дребезжание дверей, совсем не выглядят так, будто на них сэкономили. Ковры, отличная дверная фурнитура, нержавеющая сталь в оформлении камбуза и ящики с мягкими доводчиками также не похожи на дешевые повседневные вещи. И пускай серповидная форточка справа от места капитана не имеет электропривода и открывается вручную (не так, как на старших моделях Azimut), неужели это такая большая проблема?

Более всего нам понравилось, как на яхте хранится посуда. Каждая чашка и каждый бокал надежно сидят в своих гнездах, поэтому во время движения по волнам ничто не дребезжит. По-видимому, дело тут вовсе не в стоимости таких незначительных вещей, а в отношении к ним.

Такой подход к мелочам чувствуется на всей лодке, в том числе и в прекрасно организованном моторном отсеке. Итальянцы хорошо понимают плюсы своих более крупных яхт и стараются перенести их на меньшие модели. Сливные краны на топливных баках, большие двойные фильтры Racor с прозрачными чашками и распределительными клапанами, отличное освещение и шланг с пресной водой и пистолетом на конце — это лишь часть тех приятных дополнений, которых вы обычно не встретите на небольших лодках. А на Azimut все это есть!

Вы можете найти более просторные 40-футовые лодки, но, как я полагаю, это связано с тем, что итальянская верфь не стала масштабно уменьшать элементы обстройки. Судите сами: все сиденья здесь соразмерно просторные, а самая короткая койка имеет в длину 188 см. Высота потолков в салоне составляет 196 см, в других помещениях она лишь на 3 сантиметра меньше, а под свесом флайбриджа или под люком в 40S высота еще больше. Для Azimut спорткруизер 40S действительно является небольшой лодкой, но не выглядит таковой.

НА ПАЛУБЕ

Нам всегда импонировали подковообразные диваны в кокпитах итальянских яхт: под сиденьями много рундуков, гости могут развалиться в полный рост, а когда приходит время ланча, можно добавить пару стульев и отобедать большой компанией. Однако на 40S такая планировка, похоже, не сработала. Если в кокпите одновременно окажутся двое или больше взрослых, то уже становится тесно, особенно если кто-то собрался позагорать и разложил сиденья. Планировка кокпита 38-й лодки, в котором есть лишь



Моторный отсек спланирован очень удобно



простой прямой диван, работает намного лучше. К сожалению, на обеих яхтах сиденья откровенно узкие (всего 35,5 см) и не очень удобные. Люк в моторный отсек вполне мог бы открываться без помех, если бы диваны были на 5 см шире, так что у Azimut есть шанс исправить это.

Большая опускающаяся на гидравлике платформа на транце Azimut 38 и 40S используется как для купания, так и для хранения тендера. Кроме того, за счет переменной высоты она очень важна с точки зрения безопасности, поскольку с нее легко вытаскивать человека из воды, и она частично прикрывает собой винты и рули. Если говорить о хранении другого необходимого в путешествиях оборудования, то в кокпите спорткруизера для этого есть несколько небольших рундуков и удобный ящик под сиденьями, куда помещается спасательный плот. Если вы решите использовать этот рундук именно так, то вам придется хранить кранцы и другие крупные предметы в моторном отсеке, что не всегда хорошо: на ходу концы легко могут попасть в движущиеся части двигателей. На обычной спортивной яхте рундуки обычно устроены

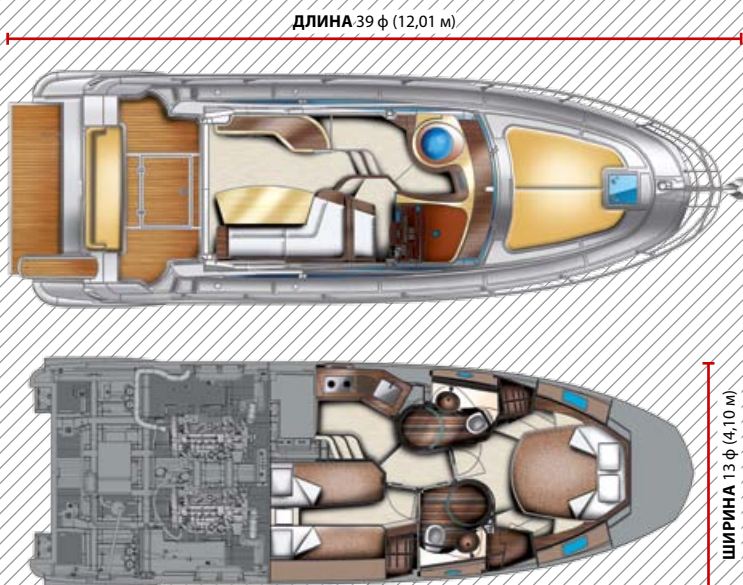
под сиденьями в салоне; при этом ситуация с местами для хранения на Azimut 38 немного лучше за счет наличия флайбриджа. Чудес не бывает — чтобы позволить себе роскошный салон, приходится идти на подобные компромиссы.

ВЕРДИКТ

На первый взгляд обе лодки не являются каким-то радикальным ходом Azimut, но если детально разобраться, то нововведения становятся очевидными. Самое важное, что в последнее время корпуса итальянской верфи стали намного лучше. Мы привыкли к тому, что лидерство держат британские производители, создающие корпуса с хорошей управляемостью и высокой мореходностью в плохих погодных условиях. Но ситуация быстро меняется. Сначала появилась Azimut 53, затем Майкл Петерс разработал 40S и 38-ю модель, и, наконец, не стоит забывать о превосходной Azimut 72S. Управление всеми этими яхтами доставляет настоящее удовольствие — они быстрые, отзывчивые и хорошо справляются с волной.

Для нас до сих пор остается загадкой, почему Azimut предоставила для теста 40S с такими значительными недоработками. Нам не привыкать тестировать прототипы и другие лодки с нерешенными проблемами, но верфи обычно предупреждают о недоделках, которые мешают провести оценку лодки. Однако давайте предположим, что в Azimut исправят все ошибки, и тогда в этом классе появится практически уникальная лодка — шустрое спортивное судно с люком в крыше и грамотным устроенным салоном, который по отделке ничуть не уступает таковому во флайбриджной Azimut 38. Это будет соблазнительное предложение для тех, кто предпочитает широкие диваны и мягкие ковры привычным зонам отдыха на открытых палубах. Несмотря на то что яхта находится в самом начале модельного ряда верфи, у вас вряд ли возникнет чувство неудовлетворенности во время управления 40S. Итальянцам удалось отказаться от пагубной экономии и перенести ощущение роскоши и достатка на бюджетный сегмент линейки, и это, признаюсь, здорово. **МВУ**

ХАРАКТЕРИСТИКИ



ДВИГАТЕЛИ 2xCummins QSB 5.9-480 HO; 480 л.с. при 3400 об/мин; 6 цилиндров, дизель 5,5 л

РЕЖИМЫ				ECO	FAST	MAX
ОБ/МИН	2200	2400	2600	2800	3000	3400
СКОРОСТЬ	16,5	20,0	23,4	26,6	29,4	32,8
ДИФФЕРЕНТ	7,0°	6,0°	5,0°	5,0°	5,0°	5,0°
РАСХОД	78	94	107	120	132	189
МИЛЬ/Л	0,21	0,21	0,22	0,22	0,22	0,17
ДАЛЬНОСТЬ	186	188	193	195	195	153

УРОВНИ ШУМА, ДБА

САЛОН	83
КОКПИТ	87
ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ	82

ДЛИНА	39 ф (12,01 м)
ШИРИНА	13 ф (4,10 м)
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ	10,6 т; 11,9 т в снаряженном состоянии (включая топливо и воду)
ОСАДКА	3 ф 11 д (1,12 м)
ЗАПАС ТОПЛИВА	1100 л
ЗАПАС ВОДЫ	390 л
СТОИМОСТЬ В ЕВРОПЕ	от €390 000
ДИЗАЙН	Майкл Петерс (корпус) Стефано Ригини и Карло Галеацци, 2010
КАТЕГОРИЯ	В (для 10 человек)

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Загрузка: 40% топлива, 100% воды, 2 человека на борту, багажа нет. Температура воздуха 7°C, давление 1016 мбар, легкая зыбь. Сила ветра при скоростных заездах — 2 балла.



Нам нет преград!

Каждая лодка имеет определенную область применения — у кого-то она шире, у кого-то уже. Верфи не оставляют попыток создать универсальное судно, и больше других в этом преуспели финские производители

Текст Антон Черкасов

Опытные судовладельцы знают, что не бывает плохих лодок: бывают лодки, используемые неправильно. Каждая имеет определенную область применения — у одних она шире, у других уже. Но покупатель-прагматик обычно стремится найти как можно более универсальное судно, и в этом сегменте преуспели не знатоки «красивой жизни» из солнечных приморских стран, а трудолюбивые и опытные финны. Обитатели Суоми, треть которой находится за полярным кругом, — люди весьма практичные, нередко владеющие летними домиками на островах; при этом они ценят время и всегда держат данное однажды слово. Эти замечательные черты характера помогли им выработать особый тип катеров, предельно функциональных, надежных, при этом скоростных и мореходных. Мы говорим о лодках Targa компании Botnia Marin, которая является родоначальником этого типа, а сами лодки часто называют «морскими внедорожниками» или «4x4 на воде», как бы странно ни звучало это по отношению к морской технике.

Нам доводилось иметь дело и с быстрыми лодками, и с мореходными, но вот сбалансированное сочетание этих качеств встречается нечасто. Сами финны формулируют девиз этих «дачных крейсеров» как «из точки А в точку В без проблем!», что подразумевает и своевременное возвращение на работу после уик-энда на островах. Продукцию Botnia Marin ценят в Европе — ее можно встретить на всех широтах, от холодных ледяных вод Гренландии до жаркого Средиземноморья. Даже такие признанные мореходы, как англичане, отдают должное достоинствам Targa.

Возьмем хотя бы известную гонку на моторных лодках Round Britain Offshore Powerboat Race, стартующую и финиширующую в Торки. Условия в северо-западной Атлантике зачастую не подарок, поэтому далеко не каждая яхта или катер вообще решается участвовать в соревнованиях, а те, кто все-таки рискнул, не всегда доходят до финиша. Попробуйте представить себе ситуацию: часть гонки уже позади, но погода стремительно портится и организаторы отменяют второй этап. Большинство участников отправили

Эти лодки являются прекрасным инструментом для путешествий и любого связанного с водой хобби

свои суда на трейлерах к месту следующего старта, тогда как две лодки решили не отступать перед стихией. Сила ветра достигает семи баллов, огромные волны накатывают практически со всех сторон так, что придерживать курс практически невозможно, и каждый маневр должен быть идеально точным... Ситуация реальная, а одной из этих лодок под номером 15 была Botnia Targa 42 Buro, принадлежащая бельгийцу Питеру Ванхаутеру. Вместе с командой из трех человек он смог пройти все этапы гонки и был отмечен престижной наградой. Вот вам и финская лодка — не так-то просто заткнуть за пояс англичан на их собственном поле!

Модельный ряд верфи Botnia Marin насчитывает девять лодок от 23 до 44 футов длиной; все они разработаны по единой философии, хотя, учитывая предпочтения заказчиков, каждая в чем-то уникальна. Основные составляющие их способности выжить в бурном море — высокооборотный корпус, безопасная главная палуба (walk around) и удобная ходовая рубка с обратным наклоном лобовых стекол, где не проблемно стоять за штурвалом в любую погоду.



Targa 44 обладает прекрасной маневренностью с любым из предлагаемых типов двигателей

Про выполненный по технологии вакуумной формовки корпус нужно сказать отдельно: у конкурентов можно найти лодки с похожей архитектурой и обводами, но при прочих равных Targa выигрывает по эксплуатационным качествам. В числе особенностей бренда – увеличенная масса корпуса, что положительно влияет на прочностные характеристики и мореходность. По солидным волнам Targa идет на всей ширине скулы, слегка касаясь воды форштевнем, отчего встреча с волной не приводит к заметному росту смоченной поверхности, и, как следствие, ударные перегрузки невелики. Кажется бы, чего проще — забалластировать любой корпус и вперед! Однако финские конструкторы не просто утяжеляют судно, но делают это с наибольшей выгодой для прочности и увеличения ресурса корпусных конструкций. Толщина спрессованного под давлением стеклопластика на днище – около 20 мм; такой монолит весьма сложно пробить на подводных камнях, особенно учитывая наличие стальной накладке по килю, а при встрече с волной слышен только плеск разлетающейся по сторонам воды. Высокий борт со значительным развалом в носовой части не дает зарываться корпусу в высокую волну: неслучайно этим лодкам уже начиная с длины 23 фута присвоена категория B (offshore), допускающая длительные переходы в открытом море.

За улучшенную мореходность приходится платить: тяжелый корпус требует увеличенной энерговооруженности. Targa 42/44 неспроста проходит по такому двойному обозначению. По сути, это одна и та же модель, но «44-я» имеет немного удлиненный корпус (13,14 м) для более удобного размещения двух 435-сильных агрегатов Volvo IPS 600 с днищевыми

колонками, дизелей с транцевыми поворотными колонками или водометными агрегатами. На «42-й» модели длиной 12,85 м стоит пара моторов Volvo D6 мощностью по 370 л. с., соединенных с поворотной-откидными колонками Volvo DPH.

Безопасность пассажиров на главной палубе очевидна: высокий фальшборт доходит почти до середины бедра, релинг продублирован, и, чтобы выпасть за борт, нужно сильно постараться. Хотя условия для такого хода событий возможны — Targa 42/44 способна входить в крутую циркуляцию с креном до 30°, а если это происходит между высокими волнами на скорости порядка 30 узлов, то лучше без острой необходимости на палубе не торчать.

Давайте на минуту отвлечемся от экстремальных ситуаций в штормовом море и вернемся к повседневной яхтенной действительности. Подходят ли финские Targa нашим соотечественникам? Более чем! Эти лодки являются прекрасным инструментом для путешествий и практически любого связанного с водой хобби. Например, я бы с удовольствием отправился на Targa 44 в компании друзей-дайверов понырять с аквалангом на Ладоге, в районе Валаамского архипелага, где затоплено множество интересных объектов. В просторном кокпите нам не было бы тесно со всем многочисленным снаряжением (главное, не повредить баллонами и свинцовыми грузами тик на палубе). Кстати, тик на «Таргах» является еще одним выгодным отличием от конкурентов: на палубах его много, помимо практичности, он создает особое настроение, и я редко встречал эти лодки с пластиковыми палубами. Можно, конечно, заказать «голую» лодку с нескользящим покрытием, но такая экономия быстро

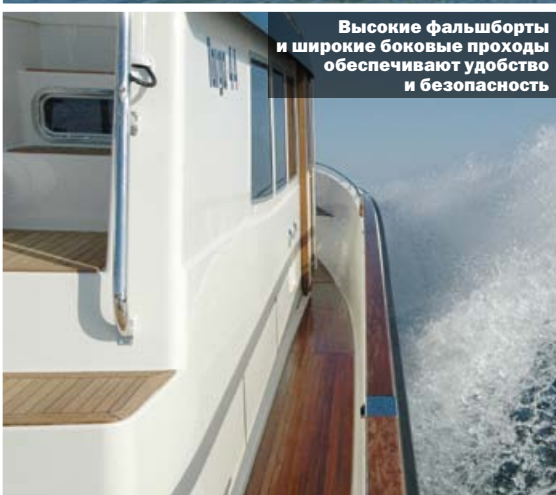


Двигатели

Доступ в удобном организованном и аккуратном моторном отсеке не является проблемой



Финские «внедорожники» полюбили спецслужбы из многих европейских стран



Высокие фальшборты и широкие боковые проходы обеспечивают удобство и безопасность



Предельно функциональный и эргономичный пост управления на флайбридже

В солнечный день салон Targa 42/44 напоминает уютную веранду семейного финского коттеджа

перестанет радовать владельца. Древесина тика также повсеместно использована в отделке помещений, и любители натуральных материалов это, несомненно, оценят.

А ведь еще надо подумать о комфорте! Его здесь ровно столько, сколько необходимо для выхода в море на несколько дней. Финские инженеры решили сделать на нижней палубе всего две, но зато трехместные каюты — шаг неординарный, однако, если задуматься, логичный. Дополнительные койки всегда придется кстати: при необходимости и человеку есть где прилечь, и вещам, которых всегда неизбежно много, место найдется. В остальном условия для жизни более чем подходящие: пара просторных санузлов с душевыми кабинами (гостям не придется делить удобства с владельцем), стиральная машина, широкая и длинная столешница камбуза, под которой скрыты мойка, 85-литровый холодильник и газовая плита; камбуз позволяет приготовить не просто бутерброды к чаю, а нормальный полноценный обед из любого числа блюд. Радует и большое количество всевозможных шкафчиков, ящичков и рундуков, которых вполне достаточно для того, чтобы по лодке не «болтались» чьи-то вещи.

Пост управления находится, как полагается, на правом борту, и организован с максимально облегченным доступом шкипера на палубу — с лодкой такого размера еще можно управиться в одиночку. Для этого и широкие проходы вдоль борта, вровень с настилом салона, и сдвижные двери рубки, и приборная панель с изменяемым наклоном, чтобы штурвал не препятствовал выходу на палубу. Поворотная панель ограничивает количество приборов, которые там можно разместить, и значительная их часть вынесена наверх,

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА



ДМИТРИЙ МОРОЗОВ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Targa 44 — не первая моя лодка этого типа, поэтому

есть с чем сравнивать. Я люблю путешествовать, у меня есть определенные требования, которым должно соответствовать судно. Прежде чем принять решение о покупке Targa, я изучил рынок, побывал на boat-шоу в Дюссельдорфе, Стокгольме и Хельсинки и пришел к выводу, что вариантов не так много. Я искал практичное, универсальное судно, причем обязательно с угловыми колонками, способное за день пройти около 200 километров почти при любой погоде Targa 44 удовлетворяет моим запросам как по надежности, так и по комфорту на борту, и, естественно, по качеству исполнения. Отличная инженерия: все коммуникации проложены грамотно, при необходимости до любого узла несложно добраться. Ходовые качества — отдельный разговор. Лодка тяжелая, ее центр тяжести расположен низко, поэтому корпус хорошо держит не только встречную, но и боковую волну. Я использую лодку в основном на Ладоге, где у меня дача на удаленном берегу и где погода может измениться за считанные часы. Поэтому кроме «комфортных» опций типа систем отопления и кондиционирования воздуха мне крайне важны высокая мореходность, скорость и маневренность. По этим критериям Targa на высоте.



У Targa 44 огромный и очень удобный кокпит



С обеих сторон от поста управления находятся удобные сдвижные двери

в отдельный блок перед глазами рулевого. Такое расположение приборов характерно для данного типа лодок, оно упрощает управление судном стоя, а также освобождает внизу место для большого экрана картплоттера. Нравится вам такой подход или нет — дело вкуса, но к этому быстро привыкаешь и удивляешься, что может быть по-другому. Остальные важные детали на своих местах, на расстоянии вытянутой руки: рукоятки управления двигателями, джойстики IPS (если стоят такие приводы) и носового подруливающего устройства, а также штурманский столик. И... снова отмечу прекрасный круговой обзор.

Флайбридж на Targa 42/44 смещен к корме, не имеет свеса над кокпитом и навесного трапа, что часто встречаешь на средиземноморских круизерах. Вообще финский флайбридж имеет мало общего с аналогами из теплых стран: минималистичный пост управления с неизменным штурманским столиком и никакого намека на лежаки для загара. Вместо них сиденья в два ряда, прочные поручни и высокий ветроотбойный козырек. Очевидно, что лодка северная, а флайбриджем, скорее всего, вы будете пользоваться только в погожие дни, но и без него эту лодку тоже тяжело представить. Впрочем, недавно конструкторы подготовили «расширенную» модификацию мостика со свесом над кокпитом. Он заметно добавляет полезной площади на судне, и там, наверху, предусмотрено место для бортовой шлюпки, спускаемой с помощью кран-балки.

Доступ в моторный отсек осуществляется через широкие люки в кокпите, и проблем с периодическими сервисными проверками на этих лодках у вас точно не будет — двигатели как на ладони. С колонками Targa 42 развивает максимальную скорость до 37 узлов. Targa 44 с IPS позволяет иметь на три

узла больше, демонстрируя все преимущества днищевых приводов — скорость, экономичность и маневренность (особенно на малом ходу). Приводы настолько удачно вписались в корпус, что заказчику, уверен, будет непросто выбрать между IPS, угловыми транцевыми колонками и водометами: каждый тип движителей имеет свои плюсы. По скорости лодка с водометами Rolls Royce FF 340 практически не отличается от версии с IPS — те же максимальные 39 узлов, но используются уже более мощные двигатели Volvo Penta D9 по 575 л. с. каждый; поэтому отказ от обычных винтов сопровождается не только высокой стоимостью комплекса, но и повышенным расходом топлива. Правда, и преимущества очевидны: на мелководных реках без водомета просто не обойтись. Кстати, если вы хотите увеличить автономность по топливу, на верфи могут установить бак увеличенного объема (2000 л), что позволит пройти гораздо больше на одной заправке.

А кто, кроме финнов, интересуется всепогодными водными «джипами» Targa? На вооружение их принял Скотленд-Ярд. Эти лодки охотно покупают в Швецию, Норвегию, Гренландию и даже на теплое Средиземное море — не только частные лица, но и силовые структуры. Верфь Botnia Marin не оставалась без заказов даже в самый разгар кризиса. Сегодня срок ожидания лодки составляет более полугода, тогда как в докризисные времена это был целый год. Финны намеренно не стремятся расширять производство, чтобы ни на йоту не опустить планку качества. Нужны еще аргументы?! **IMBY**



Приборы

Рядом со штурвалом расположено минимум приборов, и к этому быстро привыкаешь



Диван в салоне трансформируется в спальное место



Проводить ежедневные проверки двигателей в таком моторном отсеке одно удовольствие



Каюты, как и салон, отделаны тиком



На лодке два просторных санузла

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА



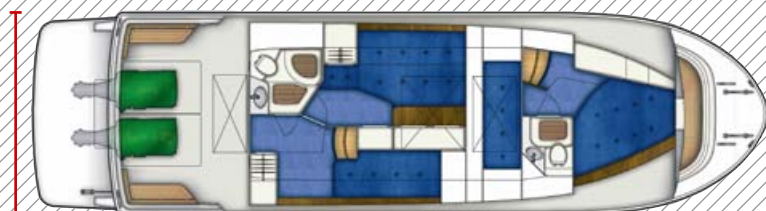
АЛЕКСАНДР САВИНОК
БАЙКАЛ

Я владею катером Targa 42 с IPS 600 с осени

2008 года. До этого ходил на разных лодках, и могу утверждать, что моя Targa заметно отличается своей надежностью, комфортом и, конечно, мореходными качествами. Все, кто побывал на борту моей лодки, в этом убедились сполна. Скажу только, что Targa 42 — это действительно морской внедорожник. Я совершил несколько переходов на расстояние более 1500 км, не раз оказывался в сложных ситуациях. В середине октября мы попали в шторм со снегом — ветер до 35 м/с, волна 5 м, обледенение... В море мы были одни, остальные суда отставались. Кругом бушует стихия, а внутри катера тепло и уютно, все системы работают... Этот поход показал мне и другим: Targa 42 — именно то, что необходимо для покорения сурового Байкала. Не в обиду другим хорошим по-своему лодкам, мореходность, безопасность и комфорт здесь обеспечены сполна. Targa 42 «вывезет» без каких-либо последствий для материальной части и экипажа, если, конечно, ты достаточно силен духом.

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДЛИНА 44 ф (13,50 м)



ШИРИНА 13 ф (3,95 м)

Скорость в узлах, расстояние в морских милях с учетом 20-процентного резерва, расход в л/ч. Указанные величины основаны на показаниях бортовых приборов и могут отличаться от полученных вами данных. Ходовые характеристики и уровни шума приведены с двигателями Volvo Penta D6 (350 л.с.)

Загрузка: 100% топлива, 100% воды, 5 человек на борту, багажа нет. Высота волн 30–60 см, сила ветра при скоростных заездах 2 балла.

ДВИГАТЕЛИ 2xVolvo Penta D6, 350/370 л. с. при 3500 об/мин, 6 цилиндров, дизель 5,5 л

ХОДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

РЕЖИМЫ	ECO		FAST	MAX
ОБ/МИН	2000	2250	2500	2800
СКОРОСТЬ	13,7	17,5	21,3	25,6
РАСХОД	42	51	66	83
МИЛЬ/Л	0,33	0,34	0,32	0,31
ДАЛЬНОСТЬ	399	419	394	377

УРОВНИ ШУМА, ДБА

САЛОН	КОКПИТ	ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ
80	83	81
82	85	83
84	87	85

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 10 т (порожнем); 11,6 т (включая топливо и воду)

ОСАДКА 3 ф 1 д (0,95 м)

ЗАПАС ТОПЛИВА 1500 л

ЗАПАС ВОДЫ 300 л

СТОИМОСТЬ

TARGA 42 от €431 400

TARGA 44 от €436 000

КОНТАКТЫ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ
VOTNIA MARIN В РОССИИ
ИНТЕРНЕТ

компания HT Marine
www.htmarine.ru www.targa.fi



Крепкий орешек

Чтобы создать успешную лодку, недостаточно просто сделать ее хорошо. Люди любят «фишки», и чем они необычнее, тем лучше.

Текст Ольга Селезнева Фото Pioneer Motor Yachts

У каждого времени свои лозунги, но все они призваны «давить» на одни и те же «психологические кнопки». В этом смысле «Даешь Магнитку!» (или Днепрогэс), по сути, мало чем отличается от современных мантр на тему Сколкова, модернизации и нанотехнологий. Нефть и газ сами по себе — отличный повод для гордости и ресурс благосостояния, но хорошо, когда этот повод не единственный. В общем и целом любому здравомыслящему гражданину уже давно понятно: пора больше заниматься реальным производством.

Тому же самому здравомыслящему человеку ясно, что начинать разумнее не в чистом поле: лучше использовать то, что умеешь делать хорошо. Вот ракеты, например, у нас отлично получались, а яхты не очень. В СССР эти буржуазные штучки как-то не вписывались в принятую концепцию. Особо желающие могли купить что-нибудь парусное по цене нескольких «жигулей» или катер для рыбалки. Неудивительно, что до сих пор реакция на слова «моторная яхта российского производства» часто довольно осторожная. С этим сталкиваются все немногочисленные отечественные производители подобных судов, и практически все признают, что строить яхты в расчете только на голый патриотизм и отсутствие таможенных обременений — дело гиблое. Даже если клиент патриот в квадрате, готовый собственным кошельком поддерживать модернизацию страны.

Так вот о ракетах. Наверное, только российскому руководителю производства могла прийти в голову мысль использовать при строительстве яхт ракетные технологии. Но мысль, надо признать, здравая, ибо стыдиться за наши ракеты не приходится.

На такой лодке можно догнать любого браконьера или контрабандиста

Когда речь заходит о молодой московской компании Pioneer Motor Yachts, можно услышать любопытную «новость», что их первая яхта «спроектирована ракетчиками». Ракетчики должны делать ракеты, так же как соответствующие специалисты — проектировать суда. Но в чем корни подобных умозаключений, в принципе, понятно. Скоростная моторная яхта «Пионер» — совместная разработка ЦМКБ «Алмаз» (его роль в обеспечении ВМФ боевыми катерами известна) и Института специального машиностроения (одного из ведущих предприятий военно-космической отрасли). Не будем придираться: «ракетчики» здесь действительно сделали многое. Они отвечали за материал корпуса — многомерный композит сэндвичного типа. В его основе технология бронезишета, гасящего энергию удара, применяемая и в космических аппаратах.

Концепция корпуса в том, что конструктивные элементы (стрингеры и флоры) не приформованы изнутри к оболочке корпуса, но силовая рама введена непосредственно в сэндвич со сложной гофрой, которая воспринимает все нагрузки. В большинстве современных яхт из стеклопластика конструктивные элементы «протягивают» через весь корпус, усиливая днище, но борта нередко оставляют ослабленными



в отношении общей и местной прочности. А у «Пионера» корпус — как цельная скорлупа хорошо высушенного грецкого ореха: легкий и прочный одновременно.

«Да мы воевать можем на этом катере!» — заявляют в Pioneer Motor Yachts на полном серьезе. А нужно ли воевать на яхте? Иногда, конечно, приходится — с топляком и прочим мусором, плавающим в наших водах и способным нанести корпусу серьезный урон при столкновении на большой скорости. А если серьезно, то «Пионер» создавали не только для развлечений. На его основе можно строить спасательные, патрульные, пограничные суда. На такой лодке можно догнать и «притереть» браконьера или контрабандиста — «Пионеру» ничего не станется. В планах компании довести конструкцию до пуленепробиваемости.

Скорости у контрабандистов и прочих нарушителей довольно приличные, да и в лодке для отдыха многие ищут гоночный потенциал. Пилотная яхта этого проекта показала на испытаниях честные 40 узлов, в чем я имела возможность убедиться лично. В Pioneer Motor Yachts почему-то считают, что это вовсе не много, поэтому проект решили доработать. Так на свет появилась лодка следующего поколения — «Пионер С54». По сравнению с «первой ласточкой» изменений много, и коснулись они не только скорости.

Первый «Пионер» был оснащен спаренными двигателями Caterpillar C15 суммарной мощностью 1730 л. с. и водометами Castoldi Turbo Drive. Как признают в компании, Castoldi все-таки «эконом-вариант»: КПД у них ниже, чем, например, у Rolls-Royce Kamewa. Но Kamewa и стоит гораздо дороже, что в итоге дает большие и неоправданные затраты —

Внутреннее пространство яхты допускает свободную планировку в зависимости от пожеланий заказчика

у нас нет оффшорных гонок, как в Америке, и профессионально этим спортом никто не занимается. Конечно, в Pioneer Motor Yachts готовы сделать и такой вариант по желанию заказчика, но получится он весьма недешевым. Гораздо разумнее пойти другим путем.

После долгих размышлений в компании решили остановиться на газотурбинных установках (ГТУ). Пара ГТУ по 1400 л. с. с Mercury Six Drive (специальные гоночные приводы с суперкавитирующими винтами специальной профилировки) способны разогнать эту 54-футовую лодку до 70 узлов. Такие скорости обычно подразумевают сумасшедший расход топлива, однако самое интересное заключается в том, что современные турбины по экономичности уже вплотную приблизились к дизельным двигателям — разница минимальна. Учитывая, что на просторах нашей необъятной Родины заправить яхту можно не всегда и не везде да и к качеству топлива часто возникает претензия, турбина имеет еще один плюс. Она абсолютно нетребовательна к тому, чем вы ее «кормите»: заливайте хоть авиационный керосин, хоть дешевый мазут — турбина переварит все, что горит, разве что мощность на топливе разного качества будет разной. Наконец, турбина



Интерьер салона
главной палубы



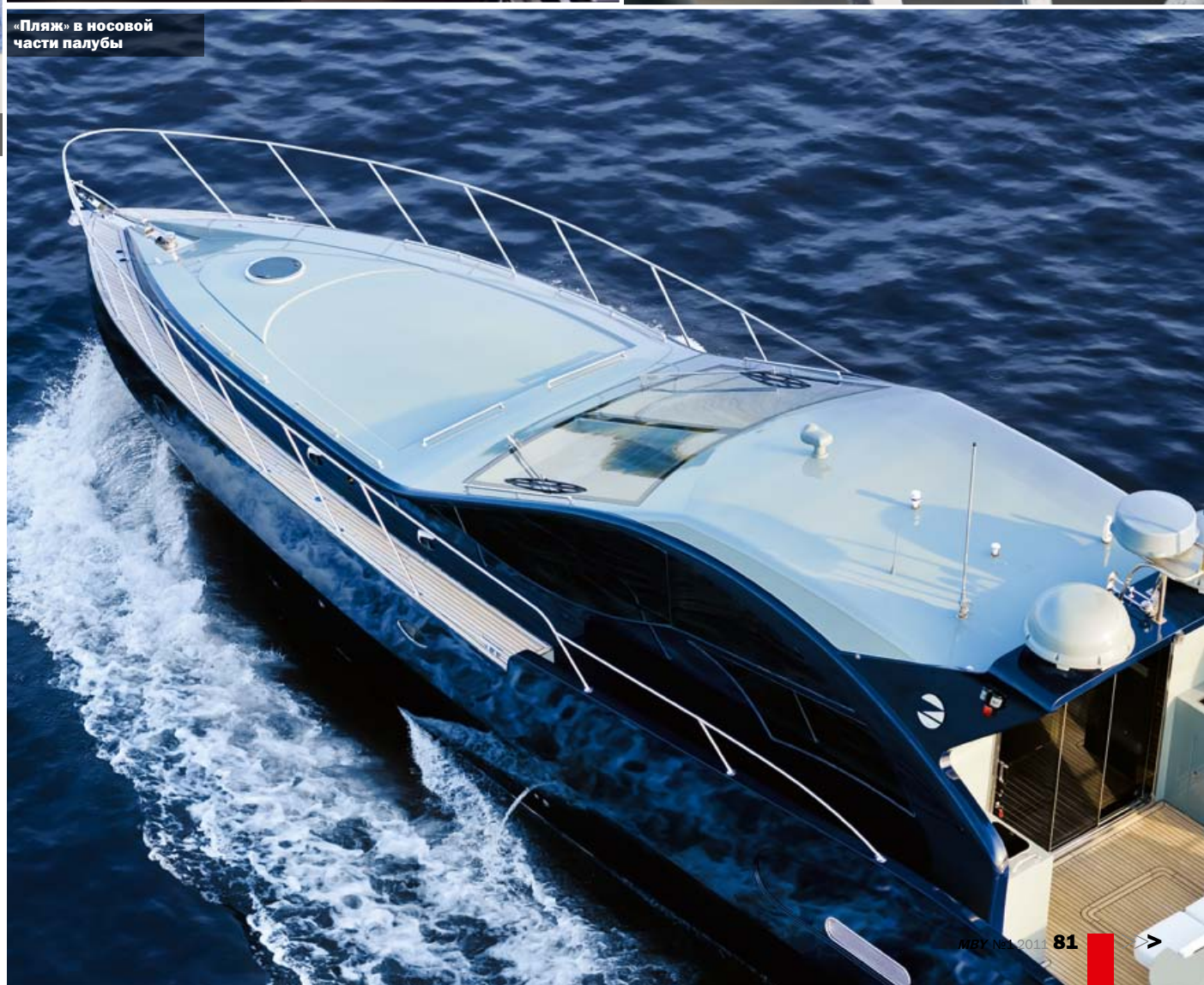
Даже на скорости, когда лодка
«задирает нос», сохраняется
отличный обзор



Пульт управления напоминает
кабину сверхзвукового самолета



«Пляж» в носовой
части палубы



Приборы

Плотная компоновка
приборной панели
здесь скорее плюс



Камбуз размещен на нижней палубе

не нуждается в водяном охлаждении, а значит, не зависит от качества воды в наших речках и озерах, где фильтры быстро забиваются песком. Но и в турбины упираться совершенно не обязательно: проект «Пионер С54» предусматривает обширный список двигателей и движителей (включая IPS), позволяющий выбирать приоритеты: скорость (от 30 до 70 узлов), моторесурс, возможности сервиса...

«Пионер С54» — лодка в полном смысле semi-custom, и касается это не только моторного отсека, но и всей начинки. Планировка новой С54 тоже подверглась серьезной доработке. Если пилотный вариант наделили двумя каютами, то теперь их уже три. Помимо носовой мастер-каюты за счет уменьшения моторного отсека удалось прилично расширить двухместную гостевую каюту и добавить еще одну для шкипера (если вы не собираетесь управлять лодкой сами). Также на нижней палубе разместились салон с камбузом и два санузла. На главной палубе — большой основной салон и пост управления с анатомическими креслами Rescao. В кокпите за сдвижными стеклянными дверями — диван и бар с грилем. Здесь можно установить интегрированную судовую систему навигации и мониторинга. Она не только включает собственно навигационное оборудование, но и обеспечивает контроль всех бортовых систем. Для того чтобы, например, оценить состояние двигателей, вам больше не понадобятся аналоговые приборы — все данные выводятся на единый монитор. Отсюда же можно управлять всеми электрическими цепями (освещение,

Обширный список двигателей и движителей позволяет выбирать приоритеты: скорость, моторесурс, сервис

кондиционирование и т. д.), поскольку система выполняет еще и функции ГРЩ (главного распределительного щита).

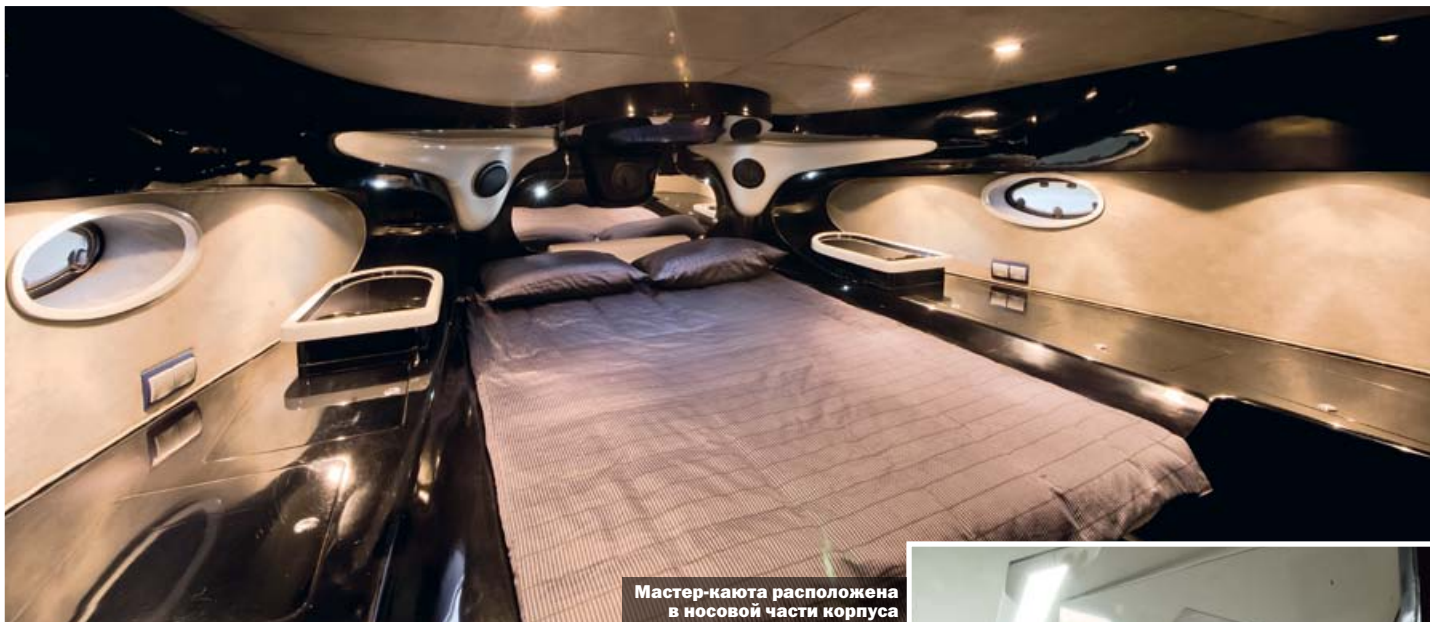
Впрочем, внутреннее пространство «Пионера» допускает свободную планировку: можно менять конфигурацию помещений под конкретные задачи. То же относится и к формированию интерьера: у Pioneer Motor Yachts есть собственное производство, позволяющее создавать любые детали интерьера в индивидуальном порядке. Это не просто мебель: все элементы почти невесомы, так как выполняются с применением сотовых конструкций. Вообще у лодки огромный потенциал «облегчения», введение в конструкцию корпуса карбона (по желанию заказчика) позволяет превратить «Пионер С54» в почти гоночную яхту. Такой вот многоплановый проект, рассказывать о котором можно очень долго и отнюдь не все: часть своих технологий производитель не раскрывает, ссылаясь на коммерческую тайну.

Кстати, у Pioneer Motor Yachts кроме «Пионера» есть еще и «пионерка» — так в компании называют «Пионер К40». Это совершенно другое, хотя и не менее интересное судно, о котором мы вам еще обязательно расскажем. **MBV**

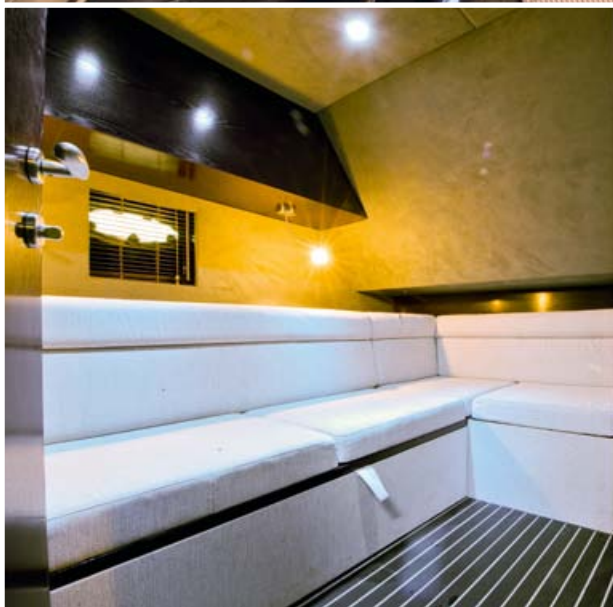


Антенны

Лодка оснащена электронной навигацией не хуже боевого корабля



Мастер-каюта расположена в носовой части корпуса



Каюта для гостей серьезно увеличили



Оба санузла никак не назовешь тесными

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА ДВИГАТЕЛЕЙ И ДВИЖИТЕЛЕЙ

Двигатель	Движитель	Скорость, уз	Примечания
2xMAN V8 900*	Castoldi TD 400	42	дизель+водомер
2xMAN V8 1000	Castoldi TD 400	45	дизель+водомер
2xVolvo D13-900	Castoldi TD 400	42	дизель+водомер
2xCAT C15 865	Castoldi TD 400	41.5	дизель+водомер
2xVolvo IPS 900 (700)**		40	дизель+днищ. колонки
Rolls-Royce T53 1400	Dry Sump Six Drive	50	газ. турбина+колонки
2xRolls-Royce T53 1400	Dry Sump Six Drive	70	газ. турбина+колонки
2xRolls-Royce C30-650	Dry Sump NXT® Drive	48	газ. турбина+колонки
2xRolls-Royce T53 1400	MiniRex 80****	56	газ. турбина+ЧПВ***
2xMAN V8 1000	TS 75 Pleasure	45	дизель+ЧПВ
2xRolls-Royce T53 1400	TS 75 Pleasure	60	газ. турбина+ЧПВ

В ТАБЛИЦЕ ПРИВЕДЕНЫ предусмотренные в проекте «Пионер С54» возможные сочетания двигателей (одного или двух) и приводов (движителей).

* ПОСЛЕДНИЕ ЦИФРЫ в обозначении марки двигателя указывают на мощность в л.с.

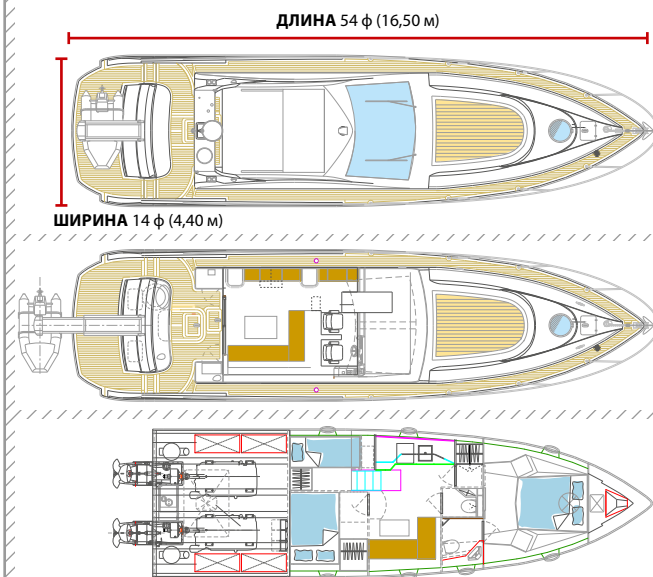
** МОЩНОСТЬ установки Volvo Penta IPS900 — 700 л.с.

*** ЧПВ — частично-погруженные гребные винты

**** MINIREX 80 — приводы типа Арнесона

ДОСЬЕ

ДЛИНА 54 ф (16,50 м) ШИРИНА 14 ф (4,40 м) ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ 18 т (порожнем); 22 т (полное) ЗАПАС ТОПЛИВА 2400 л ЗАПАС ВОДЫ 600 л МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ до 70 узлов КАТЕГОРИЯ СЕ В СТОИМОСТЬ от 24 000 000 руб.



An aerial photograph of a tropical island with lush green vegetation and a white sandy beach. The water is a vibrant turquoise color, and a small boat is visible in the lower center of the frame. The text is overlaid on the right side of the image.

Теплое зимнее море

Куда сбежать яхтсмену от холода? Вариантов много. Главное, чтобы в этом месте имелись лодки, а добраться туда было бы чуть проще, чем застрелиться.

Текст **Ольга Селезнева** Фото **Евгения Бакунова, Getty Images, Bahamas.com**

В период с ноября по март, когда климат отечества достает окончательно, как никогда сильно хочется переменить обстановку. Лыжники изменяют российским сугробам с альпийскими; замученные стрессом менеджеры офисам предпочитают пляжи; «культурный слой» едет открывать новые для себя столицы, музеи и галереи. Не отстают от остальных и яхтсмены.

Багамы, невероятно популярные в Западной полушарии, почти не освоены нашими яхтсменами

Зимой, когда привычные Франция — Италия — Греция — Турция — Хорватия становятся недоступны, «шарик» кажется уж очень маленьким. Сейшелы и Таиланд российскими любителями яхт-чартера успешно освоены. Что дальше? В любой момент где-нибудь на планете обязательно лето, но яхтинг возможен далеко не везде. Где-то отсутствуют чартерный флот и необходимая инфраструктура, куда-то замучаешься лететь или получать визы; тут — не пролезает по бюджету, там — вообще неизвестно что происходит. Что делать? Исследовать, пробовать самим и спрашивать знакомых. Кто-нибудь обязательно побывал там, куда вы еще не выбрались, или открыл что-то новое в хорошо известных местах. Собрав в кучу собственный опыт и опросив множество коллег-яхтсменов, мы сделали обзор регионов для зимнего яхт-чартера: от новых и неизвестных до хорошо знакомых, но оттого не менее привлекательных.

БАГАМСКИЕ ОСТРОВА

Яхтенная Мекка Западного полушария пока мало освоена нашими соотечественниками. Причина проста: много возни с визами. Багамские острова — независимое государство в составе Британского Содружества, что до недавнего времени требовало получения британской островной визы. Поскольку добираться туда удобнее всего через США, нужна была еще и американская транзитная виза. Сейчас

все значительно проще: визы на Багамы для россиян были отменены в апреле 2009 года (если поездка не превышает 90 дней), да и получение американской визы в последние годы уже не такая сложная задача, как прежде. Альтернативный вариант перелета — через Лондон.

Казалось, летняя паника по поводу утечки нефти на буровой платформе BP надолго отведит туристов от всего, что удалено на тысячу миль от границ Мексиканского залива, но... Скважину заткнули, жар дебатов понизил градус, и выяснилось, что уж во всяком случае на Багамы ничего и не попало.

Для яхтинга этот регион кажется просто сказочным местом. Теплые воды Гольфстрима, умеренные ветра, множество островов с удобными якорными стоянками, оборудованные марины, разнообразный чартерный флот —



Абако: яхт-клуб Green Turtle



Побережье острова Лонг-Айленд



Архипелаг Абако: лодка у острова Чероки Саунд



«Синяя дыра Дина»: самая крупная в мире карстовая воронка глубиной 663 м на острове Лонг-Айленд



Остров Элютера в 50 милях к востоку от Нассау



Дельфины на Багамах совсем не редкость

от небольших бюджетных лодочек до мегаяхт. Моторные и парусные, катамараны и специальные рыболовные катера — есть все, любых размеров, с командой и без. И главное — эту весьма обширную акваторию можно исследовать годами.

Багамские острова протянулись на 550 миль на восток и юго-восток от побережья Флориды к Кубе. Архипелаг включает примерно 700 островов, из которых обитаемы всего 30. Более 70 % из 300-тысячного населения сосредоточено на крупнейших островах: Нью-Провиденс, где расположена столица страны Нассау, и Гранд Багама. Цепь островов Абако с группой прилегающих рифов — это одно из самых популярных мест для начала чартерного путешествия. Столица Абако Марш-Харбор была в свое время немаленьким судостроительным центром, а сегодня все марины города заставлены дорогими яхтами. Впрочем, какое место выбрать в качестве отправной точки, зависит от ваших вкусов. Любителям шумной ночной жизни стоит держаться поближе к Нассау: там сосредоточены лучшие рестораны, отели, казино и клубы. Но прелесть Багам заключается в том, что сменить стиль отдыха — с шумного,

развеселого на тихий и уединенный — легко, достаточно немного отойти от Нью-Провиденс на юго-восток к Экзума, протяженной цепи из более чем 360 мелких островов.

С геологической точки зрения Багамы — интересный феномен. Острова «сидят» на банке, поднимающейся из глубин океана и образующей огромные мелководные плато с пещерами, кораллами и морской живностью; дайвинг и снорклинг здесь впечатляют. Что касается яхтинга, то новичкам лучше выбирать защищенные воды в районе Абако и Экзума — здесь почти не бывает штормов, однако в связи с небольшими глубинами требуется осторожность. Продвинутые яхтсмены могут исследовать юго-западные районы и внешний контур Багамской банки. С июня по октябрь в этих местах длится сезон тропических ураганов, так что лучшее (и самое разумное) время для посещения Багамских островов — с ноября по май.

БЕЛИЗ

Название этой страны, как правило, вызывает один и тот же вопрос: «А это где?». Те, кто знает ответ, в шутку называют Белиз самым строго охраняемым секретом яхтенного мира. Крошечная полоска земли, зажата между Мексикой и Гватемалой, может похвастаться, вероятно, самым большим среди всех маленьких государств мира разнообразием ландшафта, людей, флоры и фауны. В дополнение к живописным пейзажам и райским погодным условиям здесь неплохо развита инфраструктура и приличный чартерный флот: моторные и парусные яхты и катамараны, специальные катера для морской рыбалки. Роскошные суперяхты здесь пока не частые гости, но, если постараться, можно найти и такую. Как и везде, все, что

С рыбалки здесь никто не уйдет обиженным





Белиз, Плацения: отель на частном острове



Руины Альтун-Ха — древнего города индейцев майя

Чуть ли не половина Белиза отдана под заповедники и парки. Отдельная тема — древние города индейцев майя

длиннее 50 футов, арендуется с экипажем. Небольшие лодки можно взять и для самостоятельного управления, хотя заполучить без команды моторную несколько сложнее, чем парусную.

Поскольку территория Белиза невелика, яхтинг в этих водах обычно подразумевает еще и посещение соседней Гватемалы, но это вовсе не оттого, что в самом Белизе смотреть не на что. Чуть ли не половина страны отдана под национальные парки, отдельная тема — древние индейские сооружения. Они, возможно, не столь велики и впечатляющи, как те, что находятся в Мексике и Гватемале, однако гораздо старше, ибо на заре цивилизации майя Белиз был ее сердцем и центром. Руин много: Караколь, Шунатунич, Ламанаи, Альтун-Ха и другие, однако сколько еще древних поселений не раскопано и не расчищено от тропической растительности?!

А на воде главной достопримечательностью является коралловый барьерный риф — один из крупнейших в мире и самый протяженный в Западном полушарии. Он не только обеспечивает роскошный дайвинг, но и является естественной преградой для океанских волн, отчего здешние воды (разумеется, зимой, а не летом, в сезон тропических ураганов) идеальны для любительского яхтинга. Даже если вы неопытный капитан, самостоятельное плавание без профессиональной команды не станет здесь самоубийством. Однако учитывайте, что мелководье и коралловые рифы требуют постоянного и пристального внимания, тем более что на картах многие такие места нанесены довольно приблизительно. Местные чартерные компании также не рекомендуют выходить за пределы рифа, поскольку в этом случае оказать вам

быструю помощь будет затруднительно. Рыбалка здесь великолепная, лицензии не требуется, а снасти можно недорого взять в аренду на месте у чартерной компании.

Для въезда в Белиз необходима виза. В России ее можно получить за пару недель в британских визовых центрах (Белиз — бывшая британская колония, сейчас входит в Британское Содружество). Добираться туда непросто, но вариантов много: лететь можно через США, Мексику, Панаму или некоторые города Европы. Пожалуй, самый простой для россиян вариант — прямой рейс до Кубы, далее — местной авиакомпанией Aerogate до Белиза. Обращаем ваше внимание, что все туристы обязаны при въезде в страну иметь обратный билет. Самые популярные стартовые точки маршрутов: Cucumber beach marina, расположенная в Белиз-Сити, неподалеку от международного аэропорта; городок Сан Педро и рыбацкая деревушка Плацения, куда из Белиз-Сити можно добраться на катере или на легком самолете.

БРАЗИЛИЯ

Еще одна практически не исследованная российскими яхтсменами зона. Хотя, если учесть число наших туристов, посещающих Рио, все могло сложиться по-другому. Главный яхтенный регион Бразилии — Ангра дус Рейс — расположен всего в паре часов езды на автомобиле от Рио-де-Жанейро. Берега залива Ангра дус Рейс, наполнину защищенного от океана островом Илья Гранде, — настоящий рай, заросший тропическим лесом. На Илья Гранде прекрасные пляжи, а всего в заливе насчитывается 365 мелких островков. Здесь отлично купаться, став на якорь в уединенном месте: якорные стоянки здесь удобны

Яхтинг развит
на побережье штата
Байя



Залив и острова
Ангра дус Рейс



До этой красоты
всего пара часов
езды от Рио



Ангра дус Рейс — подходящее место для расслабленного яхтинга без долгих переходов

и многочисленны, а сильные ветра случаются редко. Ангра дус Рейс — подходящее место для тех, кто предпочитает расслабленный отдых, не любит долгих переходов или ограничен во времени: залив довольно компактный, исследовать его вдоль и поперек можно быстро. За его пределами любителей дальних походов может постигнуть разочарование: если в самом заливе жизнь кипит, то дальше по побережью довольно пустынно.

Еще одна «база» для яхт-чартера находится к северу от Рио, в штате Байя. Здесь стартовой и финишной точкой путешествия является город Сальвадор. Во-первых, он интересен сам по себе — своими колониальными церквями, африканскими ремеслами и красочным карнавалом, а во-вторых, отсюда удобно отправляться к острову Моро де Сан-Паулу (30 миль на юг) и заливу Камаму (60 миль в том же направлении). Яхтинг здесь ничуть не хуже, чем в Ангра дус Рейс: хорошо защищенные якорные стоянки, белые песчаные пляжи, спокойная погода и теплая вода.

Лодки для чартера в Бразилии можно найти практически любые — парусные, моторные, с командой и без. Как и в Белизе, суперяхт здесь немного, возможно, пока немного...

КАРИБСКИЕ ОСТРОВА

Попытка уместить все Карибы в короткий обзор — дело безнадежное: островов в Вест-Индии буквально целое море. Это британские и голландские колонии, территории США и независимые государства, причем, несмотря на близкое соседство, все они абсолютно разные. Первично их делят на Большие и Малые Антильские острова, присовокупляя

сюда и описанные выше Багамские.

В группу Больших Антильских островов, как следует из названия, входят крупные куски суши в северной части Карибского моря: Куба, Ямайка, Гаити и Пуэрто-Рико. Малые Антильские острова представляют собой цепочку протянувшихся к югу небольших островов, начинающуюся от восточного угла Пуэрто-Рико и заканчивающуюся островом Тринидад у побережья Венесуэлы.

В свою очередь Малые Антильские острова делят на Виргинские, Наветренные и Подветренные. Здесь уже можно окончательно сломать голову. Подветренные (или Южно-Антильские) острова делят между собой голландцы и венесуэльцы, причем первым принадлежит более крупные Аруба, Кюрасао и Бонайре. Виргинские острова — территории в основном американские (Санта-Крус, Сен-Джон, Сен-Тома) и английские (Тортола, Анегада, Вержин-Горда). Там же

есть немало независимых стран и полунезависимых «заморских владений» — Антигуа и Барбуда, Сент-Китс и Невис, Ангилья, Доминика (не путать с Доминиканской Республикой). Есть даже «виртуальное» государство Редонда, формально входящее в Антигуа и Барбуда, но имеющее свой флаг и герб.

МНЕНИЕ



БОРИС ФАДЕЕВ

Если вы выбрали Ангра дус Рейс, оставайтесь в самом заливе. Здесь красиво, хорошие новые марины, рестораны и бары. Лодок много — и парусных, и моторных, островов тоже — большой Илья Гранде и куча мелких. Мы ходили по побережью и дальше, на юг, но пришли к выводу, что делать там особенно нечего: красивые пейзажи, но никакой жизни.



Рифы Тобаго неподалеку от острова Кануан

МНЕНИЕ



КИРИЛЛ ЗИНОВЬЕВ, КЛУБ ЭКСКЛЮЗИВНЫХ ПУТЕШЕСТВИЙ «МИЛЛЕНИУМ»

Я бы назвал Сен-Винсент и Гренадины одним из лучших мест для яхтинга в Карибском море. В отличие от других островов региона, пейзажи здесь типично сейшельские — песок и пальмы.

Вода и воздух одинаковой температуры (+30 °C), но жара не ощущается: с Атлантики постоянно дует ровный восточный ветер 20–25 узлов — не слишком много для моторных яхт и не так мало для парусных. Другие плюсы — сильная береговая инфраструктура и привлекательные цены: чартерные компании часто ведут расчеты в долларах.

Чуть южнее, «залезая» в Наветренные острова, — французские Мартиника и Гваделупа и британская Сент-Люсия (местные жители, кстати, не выносят, когда туристы пытаются называть их остров Санта-Люцией). Последние три острова — популярные стартовые точки для яхт-чартера: здесь находятся «базы» крупных чартерных компаний, сюда же летают самолеты европейских авиакомпаний. Единственный минус — нужна «островная» британская или французская виза. Вообще с визами на Карибы надо проявлять максимальную предусмотрительность: запрашивать все, какие можно, желательно многократные. В противном случае... Прилетев, например, на британскую Сент-Люсию, взяв лодку и выйдя в направлении, скажем, Мартиники, вы будете считаться покинувшими страну — ведь вокруг уже французские территориальные воды.

Впрочем, и безвизовых для россиян территорий на Карибах тоже полно, например Антигуа и Барбуда (где проводятся крупные парусные регаты) или архипелаг Сен-Винсент и Гренадины в группе Наветренных островов. Как раз по этой причине последняя географическая точка



Гренадины пока еще не переполнены туристами

Температура воздуха и воды — около +30 °C



наиболее популярна у российских яхтсменов (до 30 дней пребывания виза не требуется). Архипелаг включает более 30 островов и островков, а также рифы Тобаго. Самые крупные и известные — Бекия, Мюстик, Кануан, Юнион и, конечно, сам Сен-Винсент, который занимает площадь 344 кв. км, тогда как Гренадины — всего 45 кв. км. Острова до сих пор не переполнены людьми, местных жителей немного, равно как и туристов: эти земли находятся в стороне от массовых маршрутов. Острова популярны не только среди яхтсменов, но и у разных мировых звезд — некоторые островки представляют собой частные резиденции.

Добраться туда можно с одной пересадкой в Европе. Там отличный яхтинг, большой выбор лодок и, наконец, просто красиво. Гренадины в целом подходят для яхтсменов с любым опытом: небольшие лодки довольно легко отдают и без команды, для самостоятельного плавания. Если вы совсем ничего не умеете или не хотите утомлять себя капитанскими заботами, берите шкипера...

КАНАРСКИЕ ОСТРОВА

Представлять их подробно нужды нет: туристы из России начали ездить сюда еще в начале 1990-х годов. Яхтсмены подтянулись чуть позже, и тоже в достаточном



Местные ландшафты редко создаются вулканами



Мелководье и рифы – главные опасности для яхтинга на Сейшелах



Вода на Канарах редко бывает теплой



«Кипящие котлы» на острове Лансароте



МНЕНИЕ



ЕВГЕНИЯ БАКУНОВА

Когда я говорю о Канарских островах, из меня так и лезут «рекламные» тексты. На мой взгляд, это одно из лучших мест для чартера и очень удобное в транспортном отношении: множество вариантов подлета на любой из островов через европейские города. А это значит,

что здесь можно спланировать даже короткий недельный чартер. Зимой здесь комфортно — море и воздух около +20 °С. Все острова архипелага и очень разные, и интересные: вулканы, черные, красные и золотые пески, захватывающие пейзажи и культовые места для каждого яхтсмена... В море мы не раз встречали китов, не говоря уже про дельфинов. Расстояния между островами такие, что большинство переходов можно сделать за день. В последние годы здесь появилось несколько новых больших марин, да и в старых портах всегда найдется место. Везде можно взять машину напрокат и продолжить путешествие по суше. Канарская кухня особыми изысками не отличается, но морепродукты здесь умопомрачительные!

количестве — зимой для нас это самый близкий регион для яхтинга со вполне летней погодой. Место в прямом смысле слова на любителя: сами острова невероятно интересны, на берегу тепло, но вот с пляжными удовольствиями могут быть проблемы. Если вы человек закаленный, купаться

можно даже в январе (мы во всяком случае это делали). Зимой температура воды +16–18 °С, а летом она далеко не всегда поднимается выше +20–22 °С. Всею виной холодное Канарское течение и специфический климат «вечной весны» круглый год.

Зато яхтинг здесь захватывающий, хотя и непростой — приливы и отливы, открытый океан, довольно крепкий ветер, высокая, но длинная и пологая волна... В свете этих условий в местном чартерном флоте преобладают парусные яхты, что, впрочем, не означает, будто моторную яхту здесь не найти. В маринах можно увидеть практически любые лодки, не исключая знаменитых мегаяхт: Канары служат стартовой точкой для трансатлантических переходов в Карибское море, куда лодки отправляются «работать» на зимний сезон.

Интересное географическое положение (ближе к Африке, чем к Испании, которой и принадлежат острова) обеспечило Канарам процветание. В 1970-е годы, во время очередного обострения на Ближнем Востоке, многие суда, опасаясь проходить Суэцким каналом, отправлялись в Азию маршрутом вокруг Африки. Канары стали крупным «перевалочным пунктом», деньги потекли сюда рекой, и канарцы грамотно ими распорядились. Острова красивые, ухожены, яхтенная инфраструктура отлично развита: марины здесь хорошо оборудованы и предлагают любой сервис — от топлива и воды до гольф-полей и SPA-центров. Даже отдаленный остров Лансароте в этом плане ничем не хуже «центральных» Тенерифе и Гран-Канарии или даже лучше. Кстати, этот остров — вулканический парк, творческую мастерскую художника Сесара Манрике и вообще совершенно волшебное место — мы рекомендуем

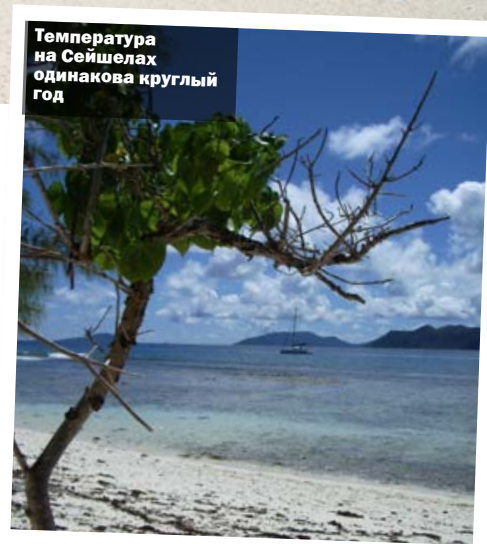
Яхтинг на Канарских островах очень интересен, но весьма непрост



Пляж Анс сур Д'Аржан
на острове Ла Диг



Встать на якорь
можно прямо у пляжа



Температура
на Сейшелах
одинакова круглый
год

посетить в обязательном порядке. И не пропустите другие популярные канарские развлечения: залезть на вершину Тейде, спуститься в большую кальдеру на Гран-Канарии, посетить Лоро-парк.

СЕЙШЕЛЬСКИЕ ОСТРОВА

Побывать здесь хотя бы раз стоит даже тем, кто любым тропическим акваториям предпочитает уютное Средиземное море. Первое открытие — реальность ничуть не отличается от глянцевых картинок в туристических буклетах: песок действительно белый, вода — бирюзовая, а ее температура напоминает теплую ванну. Впрочем, наши яхтсмены любят Сейшелы не только за это. Первое — сюда достаточно просто (хотя и не быстро) добираться: есть прямые чартеры из России, а те, кто не любит длинных перелетов, могут воспользоваться регулярными рейсами с ночевкой в Эмиратах. Второе — не нужна виза. Далее (в отличие от Карибских островов, куда летом лучше не соваться), на Сейшелах хорошо круглый год: температура воды и воздуха одинакова. Правда, лето — сухой сезон, а зима — влажный. Тропический ливень налетает на полчаса, а потом как ни в чем не бывало снова светит солнце.

Яхтинг в здешних водах довольно несложен, за исключением обычной для тропических вод проблемы с мелководьем и коралловыми рифами. С эхолотом полезно сверяться как можно чаще, а ночью лучше вообще не ходить, тем более что чартерные контракты это запрещают. В случае нарушения данного правила страховка не будет покрывать повреждения яхты. Чартерный флот представлен в основном парусными катамаранами, но есть и моторные яхты, которые чаще сдаются с командой. Для

самостоятельного управления предлагаются моторные катамараны длиной до 47 футов.

Государство включает несколько групп островов. Внутренние сложены из базальта, что определяет их гористый рельеф. Их более 40, самые крупные — Маэ, Прале, Ла Диг, Силуэт, Курьез. Собственно, на внутренних островах проживает почти все местное население и заметна туристическая активность — пляжный отдых, яхтинг, дайвинг, рыбалка. Есть еще несколько групп коралловых атоллов — Амирантские острова, архипелаги Альдабра, Альфонс, Фаркуар.

Поскольку все они являются заповедниками, для их посещения нужно специальное разрешение. С Амирантскими островами все довольно просто: идти туда около 200 миль от острова Маэ, а разрешение без проблем оформит чартерная компания при заказе яхты. Остальные атоллы находятся далеко в океане, добираться туда значительно дольше, и делать это вовсе не рекомендуется: цепь атоллов тянется к восточному побережью Африки, где угроза пиратства более чем реальна.

В заключение совет по организации быта на борту во время переходов: не отказывайтесь от предложения чартерной компании доставить к вашему прибытию продукты на борт. Сейшелы — государство почти социалистическое, и здешний ассортимент продуктов может разочаровать. Впрочем, к сувенирам и изделиям местного промысла это не относится. **МВУ**



Двадцатка “с иголочками”

Яхтенный чартер позволяет получить граничащее с восторгом удовольствие от ощущения себя, пусть на время, хозяином самой совершенной суперяхты. Несмотря на высокую стоимость аренды, такие яхты, как правило, бронируют за полгода. Причина — в мире всего пара десятков недавно построенных яхт длиной более 50 метров, владельцы которых готовы сдавать их в чартер.

Текст **Антон Черкасов**

SYCARA V

Верфь *Nobiskrug*

Год постройки 2010

Длина 223 ф (68,16 м)

Ширина 41 ф (12,52 м)

Круизная скорость 14,5 узла

Количество гостей 12

Гостевые каюты 7

Команда 16 человек

Управляющая компания *International Yacht Collection*



Супер- и мегаяхты — это своего рода индикатор развития яхтенной индустрии, ее вершина, по которой можно судить о прогрессе техники и дизайна. Каждый год со стапелей сходят все более совершенные лодки, оснащенные новейшим оборудованием и отражающие современные тенденции промышленного и интерьерного дизайна. Многие люди сознательно отказываются от приобретения собственной яхты и из года в год путешествуют на самых «свежих» лодках, которым еще не скоро предстоит состариться — морально и технически. Самая очевидная и простая возможность поступать таким образом — брать яхты в чартер.

Если пересчитать построенные за последние два года яхты длиной свыше 180 футов (55 метров) и исключить из них те,



SIREN

Верфь *Nobiskrug*

Год постройки 2008

Длина 241 ф (73,50 м)

Ширина 39 ф (12,00 м)

Круизная скорость 14 узлов

Количество гостей 12

Гостевые каюты 6

Команда 16 человек

Управляющая компания *Burgess*

которые владельцы не сдают в чартер, остаток получится скромный: около 50 лодок по всему миру. Именно поэтому «молодые» чартерные мегаяхты всегда в цене и, несмотря на высокую стоимость аренды, не простаивают в портах. Наоборот, спрос на них есть, и порой он сильно превосходит предложение. Как и в других связанных с отдыхом сферах, здесь существуют понятия «высокий сезон» и «низкий сезон». В летние месяцы все лодки нарасхват, поэтому позаботиться о бронировании стоит заранее.

Подготовка мегаяхты для индивидуального путешествия вовсе не ограничивается заправкой и закупкой продуктов в ближайшем супермаркете. Обеспечение комфорта и услуг по самым высоким стандартам в море, пусть даже на самой шикарной яхте, требует колоссальных затрат времени и сил. Сюда входит и разработка маршрута с капитаном — ведь вы не захотите неделю болтаться вокруг трех островов или вообще не видеть суши; и профессиональное общение с поваром, на котором лежит своя серьезная ответственность; и, наконец, составление береговой программы. В нее помимо знакомства с нереальными ресторанами могут входить экзотические экскурсии и еще что-либо особенное, например посещение магазинов, которые будут открыты только для вас. Именно от того, насколько тщательно будут подготовлены эти пункты и проработаны все нюансы, зависит удовольствие от путешествия; сама яхта при этом играет, пожалуй, даже второстепенную роль.



Возвращаясь к предварительному бронированию, можно сказать: если вы в состоянии спланировать отпуск заранее, то и о чартере такой эксклюзивной яхты тоже стоит позаботиться как можно раньше. В брокерских календарях записи на горячий сезон начинают появляться еще за пять-шесть месяцев, это обычная практика. Найти свободную новую суперяхту на Средиземном море в августе за две недели до желаемой даты можно только по чистой случайности, если кто-то из клиентов отказался — расписано все и надолго. То же справедливо и для ярких событий: если вы намерены провести недельку в Монако на роскошном судне во время выставки, кинофестиваля или соревнований Formula 1, организовать это нужно заблаговременно.

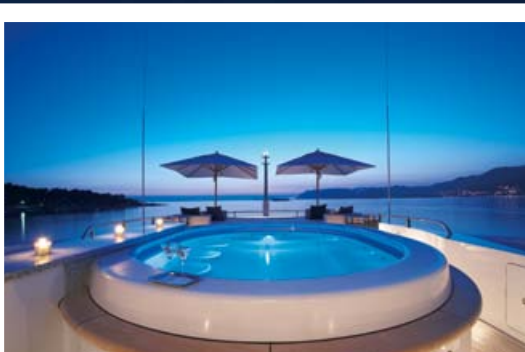
Чартерный бизнес устроен так, что практически всем сегментом супер- и мегаяхт заведуют брокерские компании. На их плечи ложится и вся организационная суета, а имена судовладельцев практически всегда за кадром. В этом сегменте действует всего около десятка крупных компаний, каждая из которых управляет порой весьма крупным флотом и является центральным посредником между владельцами и клиентами. Есть и «моноброкеры» — фирмы, предлагающие в чартер одну-единственную лодку. Эта отрасль яхтенной индустрии из года в год набирает обороты, у нее уже долгое время есть две собственные выставки, одна из которых проходит на острове Антигуа в Вест-Индии, а другая в Генуе.

Брокерские компании объединяются в ассоциации, чтобы поддерживать стандарты предоставляемых услуг на неизменно высоком уровне. В Старом Свете наиболее известна Средиземноморская ассоциация яхтенных брокеров (MYBA), которая разработала единый чартерный договор, в американских водах принято придерживаться так называемого стандартного карибского соглашения (SCT).

В итоге сегодня чартер мегаяхт является одной из самых привлекательных и востребованных услуг среди ценителей роскошного отдыха на воде. Если вы стоите перед выбором, на какой яхте отправиться в путешествие в этом сезоне, то непременно обратите внимание на лучшие из лучших! **MBY**

ANDREAS-L

Верфь *Benetti*
 Год постройки 2008
 Длина 197 фт (60,00 м)
 Ширина 34 фт (10,40 м)
 Круизная скорость 15 узлов
 Количество гостей 12
 Гостиные каюты 6
 Команда 14 человек
 Управляющая компания *Liveras Yachts*



SOLEMATES

Верфь *Luerssen*

Год постройки 2010

Длина 197 ф (60,00 м)

Ширина 37 ф (11,43 м)

Круизная скорость 14 узлов

Количество гостей 12

Гостевые каюты 6

Команда 15 человек

Управляющая компания *Luxury Yacht*



*Удовольствие
от путешествия
зависит от того,
насколько
тщательно будут
проработаны
все нюансы*



BARAKA

Верфь *Proteksan Turquoise*
 Год постройки 2010
 Длина 190 ф (58,00 м)
 Ширина 31 ф (9,60 м)
 Круизная скорость 15 узлов
 Количество гостей 12
 Гостиные каюты 6
 Команда 12 человек
 Управляющая компания *Burgess*

BLUE EYES

Верфь *CRN и Zuccon International Project*
 Год постройки 2009
 Длина 197 ф (60,00 м)
 Ширина 33 ф (10,20 м)
 Круизная скорость 14 узлов
 Количество гостей 12
 Гостиные каюты 6
 Команда 13 человек
 Управляющая компания *Burgess*

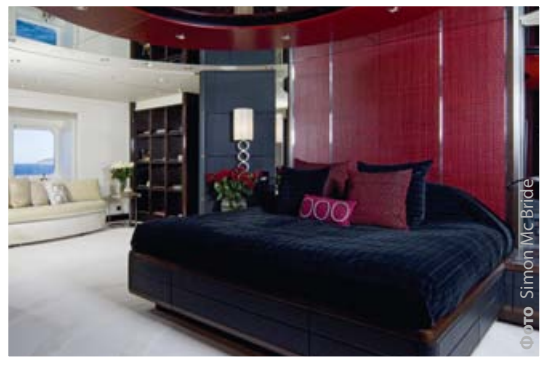
*Практически всем
 сегментом
 чартерных супер-
 и мегаяхт заведуют
 брокерские компании*





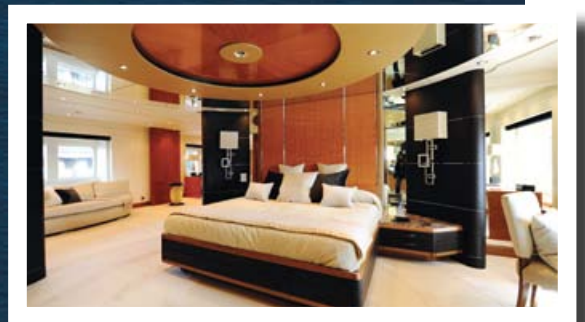
SLIPSTREAM

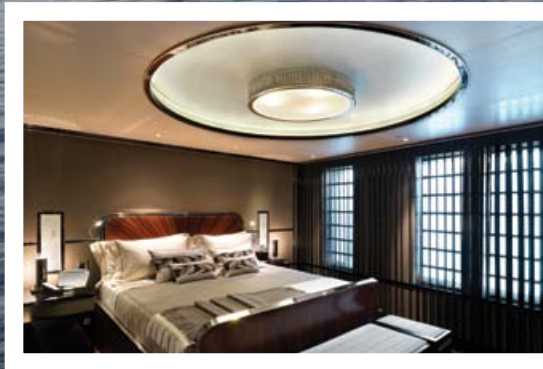
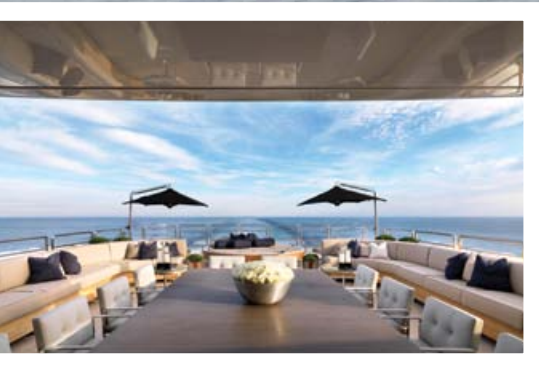
Верфь *CMN*
Год постройки 2009
Длина 197 ф (60,00 м)
Ширина 36 ф (11,20 м)
Круизная скорость 15 узлов
Количество гостей 12
Гостевые каюты 7
Команда 15 человек
Управляющая компания *Burgess*



CLOUD 9

Верфь *CMN*
Год постройки 2009
Длина 197 ф (60,00 м)
Ширина 36 ф (11,20 м)
Круизная скорость 14,5 узла
Количество гостей 12
Гостевые каюты 6
Команда 15 человек
Управляющая компания
Camper & Nicholson's





CANDYSCAPE II

Верфь *Viareggio Superyachts*

Год постройки 2009

Длина 202 ф (61,80 м)

Ширина 38 ф (11,80 м)

Круизная скорость 15,5 узла

Количество гостей 12

Гостевые каюты 6

Команда 14 человек

Управляющая компания *Edmiston*

«Молодые»
чартерные мегаяхты
всегда в цене
и, несмотря
на высокую
стоимость аренды,
не простаивают
в портах



MI SUENO

Верфь *Trinity Yachts*
Год постройки *2010*
Длина *190 ф (57,92 м)*
Ширина *33 ф (10,20 м)*
Круизная скорость *17 узлов*
Количество гостей *12*
Гостевые каюты *7*
Команда *12 человек*
Управляющая компания
International Yacht Collection



ARKLEY

Верфь *Luerssen*
Год постройки *2009*
Длина *196 ф (60,00 м)*
Ширина *37 ф (11,47 м)*
Круизная скорость *12 узлов*
Количество гостей *12*
Гостевые каюты *6*
Команда *14 человек*
Управляющая компания
Imperial



BATON ROUGE

Верфь *Icon Yachts*
 Год постройки *2010*
 Длина *205 ф (62,50 м)*
 Ширина *37 ф (11,40 м)*
 Крузинная скорость *12 узлов*
 Количество гостей *12*
 Гостиные каюты *7*
 Команда *16 человек*
 Управляющая компания *Burgess*

*Найти свободную
 новую суперяхту
 на Средиземном
 море в августе
 можно только
 по чистой
 случайности*

BISTANGO

Верфь *Benetti*
 Год постройки *2010*
 Длина *203 ф (62,00 м)*
 Ширина *34 ф (10,45 м)*
 Крузинная скорость *14 узлов*
 Количество гостей *12*
 Гостиные каюты *6*
 Команда *14 человек*
 Управляющая компания *Burgess*





RoMa

Верфь *Viareggio Superyachts*

Год постройки 2010

Длина 203 ф (62,00 м)

Ширина 36 ф (11,00 м)

Круизная скорость 12 узлов

Количество гостей 12

Гостевые каюты 6

Команда 15 человек

Управляющая компания *Camper & Nicholsons*



Фото Boat International Media

SILVER ANGEL

Верфь *Venetto* (в сотрудничестве с *Alex Lees-Buckley*)

Год постройки 2009

Длина 211 ф (64,50 м)

Ширина 39 ф (12,00 м)

Круизная скорость 15 узлов

Количество гостей 12

Гостевые каюты 7

Команда 19 человек

Управляющая компания *Camper & Nicholsons*

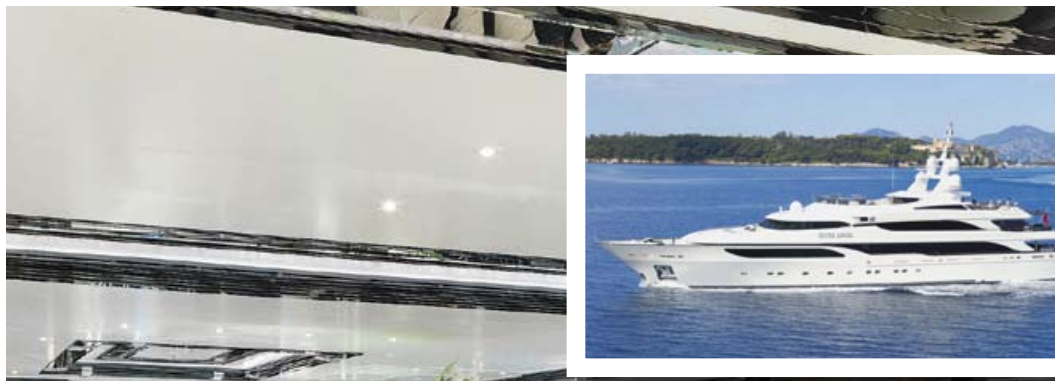


Фото Bruce Thomas



ICON

Верфь *Icon Yachts*
 Год постройки *2010*
 Длина *205 ф (62,50 м)*
 Ширина *37 ф (11,40 м)*
 Крузинная скорость *13 узлов*
 Количество гостей *12*
 Гостиные каюты *6*
 Команда *16 человек*
 Управляющая компания *Camper & Nicholsons*

MARTHA ANN

Верфь *Luerssen*
 Год постройки *2008*
 Длина *230 ф (70,11 м)*
 Ширина *42 ф (12,81 м)*
 Крузинная скорость *13 узлов*
 Количество гостей *12*
 Гостиные каюты *7*
 Команда *18 человек*
 Управляющая компания
International Yacht Collection



Фото: *Matthieu Carlin*





MEAMINA

Верфь *Benetti*
Год постройки *2009*
Длина *194 ф (59,30 м)*
Ширина *34 ф (10,40 м)*
Круизная скорость *15 узлов*
Количество гостей *12*
Гостевые каюты *6*
Команда *15 человек*
Управляющая компания *Burgess*



ILLUSION

Верфь *Benetti*
Год постройки *2010*
Длина *149 ф (45,60 м)*
Ширина *29 ф (8,90 м)*
Круизная скорость *14 узлов*
Количество гостей *10*
Гостевые каюты *5*
Команда *9 человек*
Управляющая компания *Camper & Nicholson's*



UNBRIDLED

Верфь *Trinity Yachts*

Год постройки *2009*

Длина *191 ф (58,20 м)*

Ширина *34 ф (10,40 м)*

Круизная скорость *13 узлов*

Количество гостей *12*

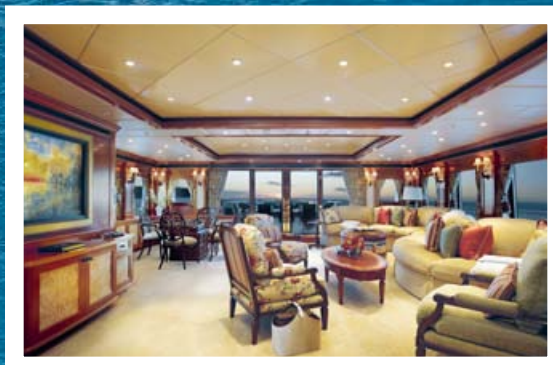
Гостевые каюты *6*

Команда *13 человек*

Управляющая компания *Burgess*



В брокерских календарях записи на горячий сезон начинают появляться еще за пять-шесть месяцев, и с бронированием лучше не тянуть



КАМБУЗМВУ

Готовим на борту яхты



РУССКАЯ ТРАПЕЗА

РОМАН ВАСИЛЬЕВ Шеф-повар ресторана «Царь» (Ginza Project) о серьезной русской кухне и ее «легких» вариантах для яхтсменов

Традиционная кухня на Руси существует уже около десяти веков и сформировалась под влиянием географических и культурных факторов. Обилие рек, озер и лесов обуславливает большое количество блюд из рыбы, дичи, грибов и ягод, а русская печь стала причиной того, что продукты в основном не жарятся, а варятся, запекаются и томятся. В современном мире русская кухня, как правило, ассоциируется с борщом, блинами и пельменями, но ее разнообразие этим не ограничивается.

Почему вы решили стать поваром и остановиться именно на русской кухне?

Получилось случайно. Я учился в морском училище и хотел стать коком. Но в перестроечные годы планам не суждено было сбыться, и на кораблях походить мне так и не довелось. Работать с серьезной русской кухней я начал в ресторане Анны Самохиной, где у меня были хорошие учителя, с тех пор и занимаюсь поварским искусством уже 16 лет.

Учитывая переходящую моду на ту или иную национальную кухню, для кого вы преимущественно готовите?

Соотечественники в основном стремятся приобщиться к заморской кухне, а отведать русские блюда чаще приходят иностранцы, для которых это экзотика. Хотя застолья с традиционными напитками и закуской среди россиян тоже пользуются популярностью.

Вы говорите о серьезной русской кухне. В чем ее особенность?

В первую очередь это уровень приготовления блюд. Серьезная русская кухня всегда парадная; обратные примеры часто встречаются, например, в гостиницах. Борщ и пельмени предлагают везде, но вот качество их приготовления сильно различается...

Русская кухня — ваш окончательный выбор или вам интересны и другие направления?

Готовить постоянно одно и то же скучно, поэтому я следую принципу «Век живи — век учись» и стремлюсь осваивать что-то новое и интересное.

Если завтра вам доведется выйти в море шеф-поваром на чартерной яхте, чем вы порадуете гостей?

На суперяхте я бы сделал ставку на эффектные блюда вроде гуся с яблоками и капустой, стерляди и тому подобного. А если речь идет о лодках поменьше, то считаю, что пища там должна быть проще в исполнении, но такая же качественная и вкусная. Прекрасно подойдет различное жареное мясо, например, каре ягненка.

Пища на яхте должна быть простой в исполнении, но качественной и вкусной



Запеченный гусь — блюдо простое и одновременно парадное

ГОТОВИМ НА БОРТУ

ГУСЬ С ЯБЛОКАМИ

Ингредиенты

Чтобы приготовить это классическое и красивое блюдо, вам понадобится:
тушка гуся (2,5–3 кг); квашеная капуста (1,5 кг); зеленые яблоки кислых сортов (1,5 кг); семена тмина (1 г); перец черный молотый (0,5 г); мед (100 г); соль и сахар по вкусу

Способ приготовления

Гуся следует почистить и помыть под проточной холодной водой, а затем натереть изнутри солью и перцем. Поджарить гусиное сало в сотейнике до шкварок, добавить квашеную капусту, тмин, соль и сахар, а затем влить немного куриного бульона или воды. Получившуюся смесь тушить до полуготовности, после чего начинить птицу тушеной капустой и завернуть в фольгу. Поместите гуся в духовку на 1,5–2 часа при температуре 180 °С, затем выньте, разверните фольгу и обложите тушку половинками яблок, а сверху полейте медом и верните в духовку еще на 20 минут, пока мясо и яблоки не покроются золотистой корочкой.



Мед обеспечит золотистую корочку

LIFESTYLE EMBY

Образ жизни на берегу и в море

Красивая жизнь медленными глотками

Именно это вино за последние двести лет стало главным и однозначным символом Настоящей Красивой Жизни и, что не менее важно, действительно одним из ее основных компонентов.

Текст **Василий Киселев, Мария Попова**

Почти у каждого из нас свое представление о Настоящей Жизни. Не той, которая здесь и сейчас — со слякотью, пробками, охамевшим персоналом и потерявшими совесть должниками, а которая Где-то Там. Где всегда хорошая погода и светит солнце, где все проблемы решены раз и навсегда, где петляющая среди живописных холмов неширокая гравийная дорога спускается к большой белой вилле с красной черепичной крышей. На огромной террасе красивая загорелая женщина сидит в удобном кресле и смотрит поверх кованой ограды на живописное теплое море, которое плещется в сотне метров. Вы выходите из дома на террасу (середина дня, время к обеду), немного шуртите на солнце, потом решительно возвращаетесь в дом, достаете из холодильника бутылку, берете бокалы и возвращаетесь к даме...

Уверен, большинство читающих эти строки поймут сюжет правильно — конечно же, речь идет о шампанском. Это, вне всякого сомнения, уникальный напиток, из всех определений которого, пожалуй, самым правильным будет —

эмоциональный. Совмещающий в одном бокале благородство и утонченность, свежесть и непосредственность, и еще ощущение долгого, бесконечного праздника, который закончится только тогда, когда вы этого захотите.

Кажется, шампанское было таким всегда — последние двести лет история и литература щедры на упоминание его по поводу официальных торжеств, больших балов и маленьких вечеринок. Оно фигурирует у Пушкина, Гоголя, Чехова, но путь этого напитка к блеску и славе, как и у многих героев, был непрост и тернист.

Шампанское появилось как брак. Как ни парадоксально это звучит сейчас, но изначально вино с пузырьками считалось следствием плохой работы винодела: перебродив, некоторые вина весной начинали повторное брожение, и в бутылках

**Шампанское появилось как брак:
вино с пузырьками считали итогом
плохой работы винодела**



Так когда-то выглядели за работой монахи-бenedиктинцы

История шампанского насчитывает около 350 лет



образовывался газ. Эти свойства всегда считались побочным эффектом напитка, и им не придавали значения до второй половины XVII века, когда одновременно в нескольких французских аббатствах провинции Шампань близ города Реймса заметили в пузырьках новый интересный вкус и решили воспроизводить его, контролируя процесс. Точной датой рождения шампанского можно считать 1668 год, когда каноник Реймского собора аббат Гоудино записал в церковной книге: «Вино с легкой окраской, почти белое, насыщенное газом».

Соответственно история напитка насчитывает без малого 350 лет. Освоить процесс шампанизации было непросто; никто толком не знал, каким образом в бутылке появляются пузырьки. Кто-то экспериментировал с незрелым виноградом, кто-то — с добавками в вино или вообще уповал на фазы лунного цикла. Но даже достигнув желаемого результата, процессом было сложно управлять — порой до половины бутылок всего урожая лопалось, не выдержав избыточного давления. Тем не менее терпение и труд виноделов, а главное, все более растущая популярность нового напитка двигали процесс освоения вперед.

Одним из бесспорных отцов шампанских вин считается Пьер Периньон, известный всему миру как Дом Периньон («дом» — от лат. Dominus, «господин», устаревшее обращение к монахам-бenedиктинцам). С 1670 года он занимал пост эконома, то есть заведовал съестными припасами и винным погребом в аббатстве Отвилье. Будучи весьма искусственным и, что немаловажно, талантливым в винодельческом искусстве, он ставил многочисленные эксперименты по смешиванию разных вин из регионов Шампани и в какой-то момент заинтересовался «волшебными пузырьками». Считается, что именно Периньон понял принципы, по которым до сих пор производятся шампанские

вина: он изобрел методику получения белого игристого вина из красных сортов винограда и разработал способы ухода за ними. Будучи отменным дегустатором с хорошим вкусом и нюхом, он первым понял важность строгой селекции сортов винограда, более точного определения сроков сбора урожая и заложил основы искусства ассамбляжа — смешивания вин из разных сортов винограда и разных регионов (в его случае Шампани) с целью получить в итоге напиток строго определенного вкуса и качества. По этому принципу до сих пор изготавливают не только вино, но и весь высококачественный виноградный алкоголь, например коньяк.

Знаменитая тугая пробка, вылетающая с волшебным звуком, без чего сейчас нельзя представить себе ни одного праздника, — тоже изобретение Периньона: именно он вырезал тогда из коры пробкового дуба ровно такую же пробку, как и та, что используется сейчас. Она наилучшим образом закупоривает бутылку, набухая от вина и не выпуская из нее воздух. Только фиксировали пробку сначала шпагатом, что несколько затягивало процесс раскупорки — именно поэтому русские гусары ввели известный всему миру ухарский способ открывания бутылки, сшибая горлышко саблей; особым шиком считалось сбить горлышко ровно, не отколов ни одного мелкого осколка, дабы он, попав в бокал какой-нибудь особо капризной даме, не испортил праздник.

Дамы, дамы... Шампанское вообще часто называют дамским напитком. Как от всего французского, у большинства женщин от него кружится голова и учащается сердцебиение. Собственно, как раз дама — один из главных символов этого игристого и игривого напитка. Энергичная вдова, унаследовавшая после смерти мужа производство

шампанского вина и прославившая его фамилию на весь мир. Николь Клико была мудрой женщиной, чутко реагирующей на конъюнктуру, вполне сложившуюся в те годы. Спасая семейный бизнес после войны 1812 года, она разумно направила 20 000 бутылок в Россию. Страна-победительница, столь падкая на все французское даже в эпоху Наполеона, спасла тогда и Европу, и предприимчивую вдову Клико: дошедший до Москвы с большим трудом и потерями груз принес мадам 73 000 российских рублей — огромные по тем временам деньги.

Это вино вошло в моду у российских офицеров и еще долгое время оставалось невероятно популярным, и семейство Клико уже более



Пробку поначалу крепили шпагатом: процесс открывания был долгим, и гусары предпочитали сносить горлышко саблей

никогда не беспокоилось о своих доходах. Благодаря нашим соотечественникам, до сих пор испытывающим трепет от небрежного росчерка вдовы-француженки на этикетке, эта дорогая марка по-прежнему может почивать на лаврах, не особо опасаясь экономических кризисов. Желаящий вкусить и оценить изысканный напиток, как правило, находит способ себе это позволить.

Тот, кто в душе гусар, на последние накопления, которые в один день могут превратиться в ничто (как уже неоднократно случалось), легко срывается в Париж, чтобы встретить день рождения или Новый год, распивая «вдову» прямо из бутылки на улице или в метро, со спутницей или без — какая разница? Вопреки остальному, более прагматичному миру, где при объявлении банкротства просто шагают в окно, Veuve Clicquot, получившее в Шампани прозвище





Важность строгой селекции сортов винограда поняли еще в XVII веке



Климат в Шампани — не лучший для виноградарства: холодные зимы и частые весенние заморозки



«русское вино», лишь пополняет список необъяснимо притягательных для граждан российского происхождения вещей и явлений.

Пока молодые россияне — часто, как по Островскому,

бешеные — деньги «кричат», старые «шепчут» — и тоже на французском. Роскошь по-европейски — это скромная дороговизна с длинной историей. Кафе, где подавали те же шницель и штрудель еще два столетия назад; отель, в котором за теми же столиками курили сигары несколько поколений знаменитых семейств; игристое вино, которое пили при королевских дворах. Пока русские забавляются с «вдовой», сдержанные европейцы пригубляют Moët & Chandon. Их записанная на подкорке мозга историческая память — это маркиза де Помпадур, Мария-Антуанетта, Сара Бернар. Снова, кстати, дамы — придворные, великосветские, со вкусом. Даже если мужская рок-группа, то все равно с женским, королевским названием. «She keeps Moët et Chandon in her pretty cabinet», — начиналась композиция «Killer Queen», с которой Фредди Меркьюри неожиданно для 70-х годов уже повидавшего все, казалось, виды века начал воскрешать классическое барокко — с его избыточностью, роскошью и... дорогим шампанским. Воскрешать Настоящую Красивую Жизнь, где по-прежнему говорят на игристом эсперанто. **MBV**

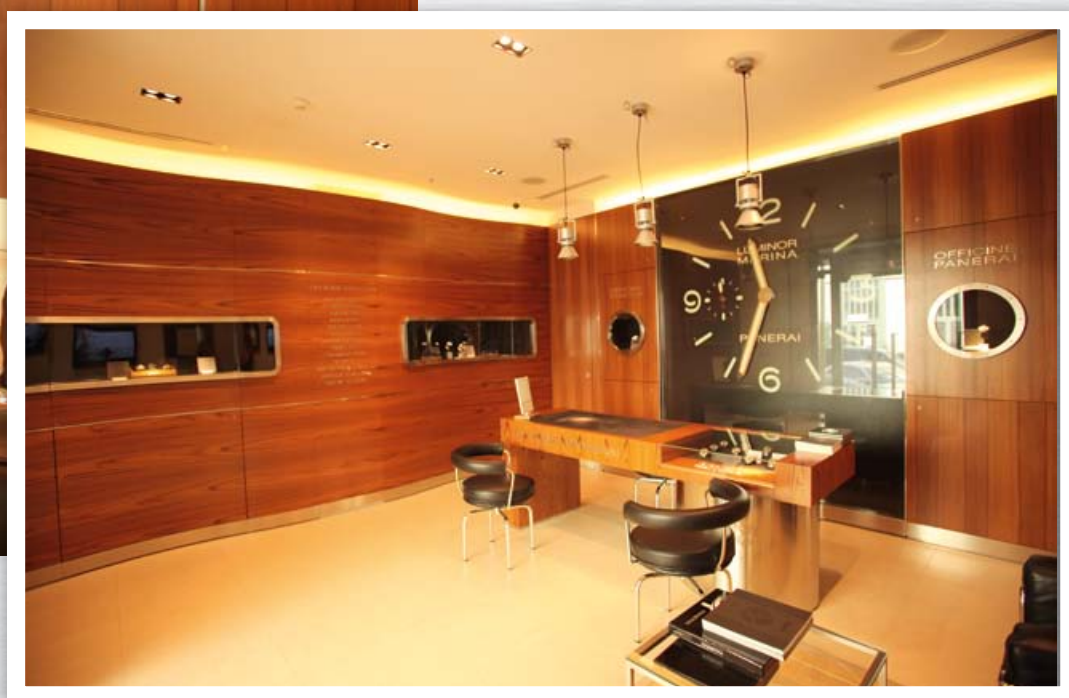




Командовать временем

Прославленная
итало-швейцарская
часовая мануфактура
Officine Panerai
открыла в торговой
галерее «Третьяков
Плаза» на Никольской
свой первый бутик
в Москве.

Текст **Тимур Бараев**



*Московский бутик
Officine Panerai
отличается легким
классическим
интерьером,
выполненным
в лучших традициях
итальянского
дизайна*

Б

утик в центре Москвы — дело очень дорогое. Окупится (если, конечно, повезет и налоги останутся прежними) лет через десять. А сколько хлопот с нашими многочисленными небескорыстными государственными и жилищными службами?! И все же почему тогда солидные часовые компании считают обязанностью иметь монобрендовые

бутики, ради которых готовы мириться со всем на свете?

Главное, конечно же, в том, что только в монобрендовом бутикe можно проникнуться истинным духом марки,

ознакомиться с ее традициями, историей и современным периодом. Ну и получить исчерпывающее представление о всей коллекции. Только в собственном бутикe компания может уделить должное внимание той или иной линии и выставить все свои действительно лучшие модели, а не пяток-другой часиков, которые соизволил приобрести у нее владелец мультибрендового магазина. Кстати, в разгар кризиса, когда большинство дилеров чуть ли не на год отказались приобретать новые модели, для марок их бутики превратились в единственный реальный источник живых денег и буквально помогли выжить. Стоит ли удивляться тому, что мы сейчас переживаем вторую волну «бутикомании»?

Officine Panerai — компания, чья героическая история тесно связана с развитием военно-морского дела, а ныне — с регатами, как никто другой нуждается в особом пространстве, попав в которое клиент смог бы проникнуться ее эстетикой и романтикой. Площадь бутика составляет 35 кв. м. Интерьер одновременно классический и авангардный, так как выполнен в морском стиле, а в отделке использованы сталь и древесина тика.

Большие настенные часы наглядно демонстрируют одну из отличительных особенностей моделей именитого часового производителя — классический циферблат Panerai типа «сэндвич» с двумя перекрывающимися слоями и люминесцентным покрытием SuperLumiNova, которое обеспечивает превосходную видимость стрелок и цифр под водой. Здесь можно узнать, что Officine Panerai прославилась еще до Первой мировой войны как один из лучших производителей оборудования для военно-морского флота. И что поэтому служащие Marina Militare до сих пор называют сигнальные фонари «панераями». И что перед самым началом Второй мировой эти часы были сделаны для бесстрашных бойцов подводного спецназа Gamma Force.

А до изобретения безопасного состава SuperLumiNova итальянцы использовали люминесцентную краску Radiomir на основе радиоактивного радия. И потому так называется главная коллекция марки... И тут же понимаешь, отчего Panerai до сих пор так трепетно относится к дизайну циферблатов и предпочитает выносить на заднюю крышку даже такие престижные осложнения, как турбийон или астрономический календарь.

Осмотрев витрины, можно увидеть все новинки, представленные Panerai во время последнего Женевского салона. А посмотреть есть на что. Экспозиция легендарного бренда была одной из самых впечатляющих и разнообразных. Мануфактура представила уже третью за два последних года серию замечательных собственных механизмов — калибры 999 с ручным заводом, частотой 21 600 пк/ч и запасом хода 60 часов. Эти механизмы будут иметь те же номера, что и корпуса моделей, в которые они будут устанавливаться. Как, например, в модели из коллекции Historic Radiomir P.999 42 mm с фирменным циферблатом-сэндвичем, в 42-миллиметровом корпусе из розового золота, которая выпущена тиражом 500 экземпляров на темно-коричневом ремешке с золотой пряжкой. Водонепроницаемость корпуса — 100 м.

Еще одна замечательная историческая модель называется Radiomir 10 Days GMT 47 mm в корпусе из полированной стали диаметром 47 мм. Она практически неотличима от самой первой модели-прототипа Panerai. Это касается в первую очередь заводной головки — она была именно такой. Знаменитый фирменный рычаг появился позже, когда выяснилось, что у спецназовцев не всегда есть время тщательно завинчивать головку, в результате чего часы начинали протекать. Обратите внимание на фирменные съемные дужки крепления ремешка. Но самое

Первые модели Panerai имели обычную большую заводную головку, а рычаг появился позже

*Radiomir 10 Days GMT
47 mm в корпусе
диаметром 47 мм
из полированной
стали практически
неотличима
от самой первой
модели-прототипа
Panerai*



*Хронограф Panerai
Luminor 1950 Chrono
Monopulsante 8 Days
Oro Rosa 44 mm
имеет корпус
из матового
розового золота
и 8-суточный запас
хода. Управляется
хронограф одной
кнопкой
на отметке «8 часов»*

*Radiomir P.999 42 mm
в корпусе из розового
золота с новым
мануфактурным
механизмом 999
с ручным заводом,
частотой
21 600 пк/ч
и запасом хода
60 часов*



Молодая мануфактура Panerai за пять лет разработала восемь собственных механизмов

Radiomir Composite Marina Militare 8 Giorni имеет корпус из уникального материала Panerai Composite, который вдвое легче стали, но в 4 раза тверже ее



На отметке «6 часов» расположился индикатор запаса хода. Стильный корпус из матового розового золота имеет уже защищающий заводную головку рычаг, диаметр 44 мм и водонепроницаемость до 100 м. Кстати, лимит серии составляет всего 150 экземпляров. В комплект поставки входят запасной ремешок и отвертка для его самостоятельной замены.

Я уже упоминал про часы в керамическом корпусе. Надо сказать, что итало-швейцарская мануфактура с главным производственным зданием в Нёшателе вообще занимает лидирующее положение в области разработки новейших, неведомых прежде материалов для корпусов. Так, на Женевском салоне — 2010 была презентована модель Radiomir Composite Marina Militare 8 Giorni из материала, обладающего просто-таки фантастическими свойствами. Запатентованный Panerai Composite представляет собой керамоподобную субстанцию, полученную не из традиционного оксида циркония, а из оксида алюминия Al_2O_3 . Он вдвое легче стали, но при этом в 4 раза тверже ее (свыше 1700 «виккерсов»). Композит абсолютно безвреден, его практически невозможно поцарапать, на нем не остается следов прикосновений, а поверхность на ощупь напоминает латекс. Ну и, наконец, он имеет замечательный модный коричнево-шоколадный цвет. Интересно, что эти часы представляют собой специальное издание, выпущенное в честь исторического сотрудничества Panerai с ВМС Италии, для которых компания была ключевым поставщиком высокоточного оборудования. Это не первые часы, посвященные Officine Panerai данному союзу: в прошлом компания выпускала такие специальные серии, как Luminor Marina Militare в 1998 году и Panerai Luminor Marina Militare в 2005 году. Тираж серии — 1000 экземпляров.

Еще одно преимущество монобрендового буйтика — возможность практически моментально доставлять новые модели. Так что с нетерпением ждем новинки на базе новейшего мануфактурного калибра P.3000, о создании которого Panerai объявила накануне выставки Salon International de La Haute Horlogerie (SIHH) – 2011. Темпы развития Panerai изумляют. Это уже восьмой мануфактурный механизм компании, которая обзавелась собственной мануфактурой менее 5 лет тому назад! Новый механизм построен по историческим лекалам: большие мощные пластины, одна из которых трехчетвертная, обе тщательно сатинированы, ручной завод, частота 21 600 пк/ч, два заводных барабана, запас хода трое суток. У P.3000 пока 4 разновидности: с часовой и минутной стрелками, с часовой, минутной и боковой секундной стрелками, то же плюс календарь-дата, ну и с традиционным усложнением GMT.

Не исключено, что с новинками SIHH-2011 в Москву будут доставлены и часы, изумившие мир: интереснейший турбийон-скелетон Radiomir Tourbillon GMT Ceramica 48 mm Lo Scienziato, а также сенсационный астрономический календарь Luminor 1950 Equation Of Time Tourbillon Titanio 50 mm L'Astronomo в 50-миллиметровом корпусе из сатинированного титана в честь 400-летия начала астрономических изысканий Галилея (звездный календарь вместе с индикаторами восхода и захода солнца и турбийоном расположился под прозрачной сапфировой задней крышкой). MBY



Корпус Luminor 1950 10 Days GMT Ceramica 44 мм изготовлен из керамики – прочного, легкого и очень актуального материала, устойчивого к коррозии и царапинам

примечательное в этих часах, конечно же, механизм с ручным заводом P.2003/5 аж с тремя заводными барабанами, которые обеспечивают запас хода на целых 10 дней. Кроме того, механизм оснащен полезной для путешественников функцией — индикатором времени во втором часовом поясе, а также индикаторами «день/ночь» и запаса хода. Модель выпущена ограниченным тиражом в 500 экземпляров.

Если кому-то эти часы покажутся слишком большими и тяжелыми, тут же можно приобрести более современную версию, которая называется Luminor 1950 10 Days GMT Ceramica 44 mm. 44-миллиметровый корпус модели Luminor выполнен из керамики на основе оксида циркония — прочного, легкого и очень актуального материала, устойчивого к коррозии и царапинам.

Также огромным запасом хода отличается модель Panerai Luminor 1950 Chrono Monopulsante 8 Days Oro Rosa 44 mm с практически тем же механизмом, но дополненным функцией хронографа с 30-минутным счетчиком. Управляется хронограф одной кнопкой на отметке «8 часов».



*Король
внедорожников,
внедорожник королей*

К

ак определить настоящий аристократический автомобиль? По количеству лошадиных сил под капотом или по богатству отделки салона? Разумеется, нет — и то, и другое должно присутствовать как обязательное, но еще

не достаточное условие вхождения в сегмент элитарных авто. Одним из главных требований, безусловно, является наличие у авторов новой модели вкуса и одновременно инженерного гения, без которого современный автомобиль просто немыслим. При создании нового поколения Range Rover за основу была взята машина третьего поколения, появившаяся еще в 2001 году как результат тесного сотрудничества с концерном BMW и основательно доработанная практически по всем параметрам. При этом были сохранены дух и материальное воплощение немецкого качества с оттенком британского лоска.

Стильный салон Range Rover с роскошной отделкой насыщен современными развлекательными системами

Среди значительных нововведений, которые не видишь снаружи, но сразу же ощущаешь в движении, — новый 5-литровый компрессорный V8. Возможно, двигатель не так экономичен, как последнее поколение турбомоторов, зато его великолепная тяга во всем диапазоне оборотов и несравнимый звук достойны пары лишних литров топлива на каждую «сотню».


Использовать все 510 л. с. на полную катушку, пытаясь обогнать собственную тень, Range Rover, конечно, может. Но стоит ли? На важную встречу проще выехать заранее и докатить с запасом времени, а вот насладиться бархатистым бульканьем мотора на низких оборотах и его могучим рыком на верхах непременно стоит. При спокойной езде по городу компрессорный мотор практически никогда не раскручивается выше 2000 об/мин. В салоне сохраняется почти полная тишина, и только выключив музыку, можно услышать тихую песню двигателя. Да и на трассе растянутые передачи 6-ступенчатого «автомата» позволяют двигаться на скорости до 150 км/ч в абсолютной тишине.

Ну а если все-таки прищипорить огромный табун, то после секундной задержки, независимо от уже набранной скорости, гордо задрвав нос, Range Rover с остервенением кинется пожирать бензин и километры. Но не пройдет и минуты, как внедорожник плавно упрется в ограничитель скорости: 210 км/ч — более чем достаточный показатель для такого монстра, быстрее только бизнес-джет.

Жаль только, что в дополнение к регулировке высоты дорожного просвета у Range Rover не предусмотрена регулировка жесткости амортизаторов. В рабочих вариантах высоты кузова (за исключением крайних положений) подвеска несколько жестче, чем того ожидаешь. Мне такая настройка понравилась: несмотря на значительную массу и достаточно высокий центр тяжести, управляется внедорожник просто великолепно. Мультифункциональный руль позволяет проходить повороты на грани заноса совершенно без опасения потерять устойчивость или опрокинуться. Автомобиль полностью подконтролен водителю и даже провоцирует

В салоны дилеров поступило новое четвертое поколение внедорожников Range Rover. Распознать этот новый автомобиль снаружи крайне сложно, и, чтобы поближе познакомиться с одним из самых выдающихся на планете внедорожников, мы взяли его на тест-драйв и испытали в разных условиях.

Текст **Игорь Сирин**



*Узнать этот Range Rover
проще всего по ходовым
огням в передних фарах
и форме задних огней*

на смелые маневры, которых от такого монстра просто не ожидаешь. В повадках Range Rover чувствуется баварское наследие: ведь, создавая предыдущее поколение «аристократа», компания Land Rover входила в состав концерна BMW, а эти немцы знают толк в настройке шасси.

Двуликий Янус

Вдоволь наигравшись с новым мотором, который почти на сотню «лошадей» богаче прежнего топового двигателя, невольно обращаешь внимание на интерьер. Его главная изюминка — первый в своем роде «виртуальный» щиток приборов. По сути, перед водителем обычный монитор, который может отображать любую картинку. Например, при посадке в машину, а также после выключения двигателя щиток превращается в «звездное небо», а в движении подсветка псевдоприборов может быть как традиционной, так и «пржекторной», что помогает сфокусировать взгляд именно на действительных значениях скорости и оборотов двигателя. Также на приборный щиток могут выводиться информация о работе навигационной системы и любые вспомогательные данные. Управление большинством функций выведено на рулевое колесо, но, несмотря

на кажущуюся доступность, обилие клавиш на баранке порой серьезно отвлекает внимание водителя от дороги.

А вот полностью освобожденный от необходимости следить за движением машины пассажир на переднем сиденье может воспользоваться «двуликим» центральным экраном. Экран способен показывать две независимые картинки — одну для водителя, например с данными навигационной системы или бортового компьютера, а вторую для пассажира — с телетрансляцией или DVD-фильмом. Звук в таком случае поступает на беспроводные наушники, которые предусмотрительно хранятся в перчаточном ящике. Не будем вдаваться в подробности высоких технологий, скажем лишь, что качество картинки такое же, как и на обычном экране, и о наличии второго изображения можно узнать, лишь взглянув на экран под прямым углом — тогда картинки перед глазами начнут двоиться.

Дополнительные экраны есть и для тех, кто разместится на заднем сиденье. У каждого из них собственный монитор, беспроводные наушники, а также... масса пространства. По его запасу над головой Range Rover сполна оправдывает свое британское происхождение — ездить в машине можно не снимая цилиндра, да и по длине места хватает с избытком.



Многофункциональный руль

Задние сиденья максимально просторны, там не тесно даже троим. Но развлекательная система рассчитана только на двоих



Отделка салона традиционна для больших британских внедорожников

Так как внедорожник скорее представительский, чем семейный, его создатели не стали изощряться и придумывать тесные складные сиденья заднего ряда, оставив достаточно пространства для багажа и полноразмерную запаску, полезную в дальнем путешествии.

По долинам и по взгорьям

На этом Range Rover забраться можно действительно далеко. Даже на штатных, сугубо асфальтовых 20-дюймовых колесах внедорожник лихо штурмует сложный рельеф. Благодаря системе Terrain Response, которая управляет одновременно работой раздаточной коробки, настройками пневмоподвески и «автомата», при медленном подъеме в гору Range Rover способен максимально плавно дозировать крутящий момент, предохраняя колеса от пробуксовки. Подняв подвеску в самое верхнее положение, можно даже штурмовать крутые подъемы — и все это на представительском внедорожнике, который по уровню отделки салона сравним с самыми люксовыми седанами. Однако на скользком грунте не слишком «зубастые» колеса уже дают о себе знать: тяжелый внедорожник может просто сползти в колею, не имея достаточного сцепления с покрытием.

После преодоления водных преград, когда брызги залетали на капот, выяснилась еще одна особенность Range Rover: капот у внедорожника практически горизонтальный, капли воды остаются на нем и стекают оттуда лишь при резких торможениях и остановках. Зато благодаря приподнятым ребрам жесткости по углам машины отлично чувствуются серьезные габариты внедорожника. А при движении назад очень помогает камера заднего вида. Она расположена в самом верхе задней двери и полностью защищена от брызг и грязи. Само заднее стекло практически целиком очищается большим дворником, скрытым под спойлером пятой двери.

Вдоволь накатавшись на Range Rover, нельзя не признать, что, сохранив все лучшее, что было заложено в этом семействе еще 40 лет назад, когда мир увидел первого «фермера во фраке», новый автомобиль кроме изысканного салона и отличной проходимости может похвастаться отличной управляемостью и отменной динамикой. Но еще более ценна та забота, с которой продуманы многие мелочи. И все это блестяще решает взаимно противоположные, казалось бы, задачи. Это норма для настоящего аристократа и феноменальная победа людей, сделавших этот автомобиль. **IMBY**



Настоящее и будущее

«В друг война, а я уставший?» — фраза, достойная стать девизом любого яхтсмена.

Это только кажется, что до весны еще дожить надо. Не успеешь оглянуться, как уже на носу новый яхтенный сезон, а мы, как водится, не готовы. Лодка-то, может, и в полном порядке, но вот полагающийся к ней гардероб обычно пополняется в последний момент. В общем вместо того, чтобы ностальгировать за тазиком оливье и просмотром летних фотографий, лучше озаботиться тем, как вы будете выглядеть на снимках будущего сезона.

Первой ласточкой стала знаменитая спортивная марка Musto, уже представившая свою яхтенную коллекцию «Весна-лето 2011».

Британская Musto на российском рынке хорошо известна, причем не только яхтсменам. Компания выпускает экипировку для верховой езды, стрелкового спорта и универсальную серию casual — для активного отдыха. И все-таки яхтсмены были первыми: история марки началась

в 1964 году с победы на Олимпийских играх англичанина Кейта Мусто, который был не только моряком, но и инженером. Когда годом позже он основал свою компанию, то сумел поставить технологии на службу тем, кто проводит много времени на воде. А уж англичане лучше многих представляют себе, что такое ветер, сырость и холод. С тех пор яхтсменам уже не обязательно закалять характер в борьбе с климатом — достаточно просто правильно одеться.

Мы никогда не устанем повторять, что яхтенная одежда — это не только полоски и нашивки. Это в первую очередь технологии и опыт. Тот, кто никогда не ходил в море, едва ли сможет представить себе, что нужно надевать на яхте. Даже если прогноз не обещает никаких ужасов, ваша одежда должна быть удобной, безопасной, легкой и быстро сохнущей. Ну а если от погоды не приходится ждать ничего хорошего, в бой вступает «тяжелая артиллерия». Например, ткань Gore Windstopper — воздухопроницаемая мембрана с микропорами — используется как «ламинат» для создания ветрозащитного барьера. Она

РУКИ В БРЮКИ

Если на берегу можно больше думать об образе, то на воде стоит отдать предпочтение практичности. Знаменитое правило «трех слоев одежды» — майка, флиса, куртка — никто не отменял.

ФЛИС

Флис — синтетическая «шерсть» из полиэстера, легкая, прочная, сохраняющая эффект «сухого тепла». Одежда из флиса обязательно есть во всех коллекциях яхтенной одежды. Высокая степень вентиляции позволяет влаге легко выходить наружу, а специальные пропитки не дают ткани быстро намочить от дождя и брызг. Но даже будучи влажным, флис сохраняет изрядную часть своих свойств.



КРОЙ

Двубортные куртки, тренчи и пиджаки — излюбленная тема в яхтенной одежде, а ее истоки следует искать в форме военных моряков. Впрочем, такие вещи чаще носят на берегу: двубортная застежка подтягивает фигуру, лучше защищает от ветра и придает образу героизма.



ЦВЕТ

Яхтенная одежда часто выпускается в цветовой гамме «вырви глаз», и на это есть свои причины. Выпавшего за борт человека в яркой одежде, обнаружить гораздо легче, чем того, кто предпочитает неброские тона. Да и под солнцем простые жизнерадостные краски смотрятся гораздо естественнее, чем сложные тонкие оттенки.



ДЕТАЛИ

Полоски с нами всегда, но у яхтсменов выбор гораздо больше, чем у моряков-профессионалов. Толстовки с капюшоном, футболки, рубашки... Не правда ли, гораздо интереснее, чем любимая многими тельняшка?



Удобно и уместно
в море и на берегу



Для эффектной,
демонстрации можно
и рискнуть...



Дамы тоже любят
яхтинг и красивую
одежду для него



Яхтенная одежда
легко комбинируется
с привычными
«городскими» вещами

Все модели Musto тестируют в жестких условиях соревнований и лишь затем выводят «в люди»

внедряется во второй слой ткани, такой, как флис, обеспечивая в два с половиной раза больше теплоизоляции без излишнего веса. Материал HPX (ткань на основе GORE-TEX) — самая стойкая водозащитная ткань из существующих сегодня на рынке — тоже умеет «дышать». О таких мелочах, как водонепроницаемые молнии и проклеенные герметизирующей лентой швы, даже и говорить не будем.

Все модели Musto тестируют в жестких условиях соревнований и лишь затем выводят «в люди» — к потребителям. Причем их круг расширился уже настолько, что включает даже тех, кто имеет к яхтингу весьма далекое отношение. Да и настоящие яхтсмены носят любимую экипировку не только в море, но и на берегу. Дело привычки? Не только. Просто удобно. И никакого гендерного шовинизма: женские коллекции не уступают по объему мужским. Дети, кстати, пусть тоже привыкают. Они наше будущее. В том числе и в яхтинге. **Ольга Селезнева**
www.musto.ru



Частица счастья

Если вы не планируете приобретать большую яхту, а маленькая вам не подходит, то есть альтернативный выход — купить часть лодки.

Текст **Антон Черкасов** Фото **МВУ**

Яхтинг, без сомнения, может быть очень приятным занятием: увлекательное хобби, общение с единомышленниками

и путешествия по удивительным местам разнообразят жизнь и делают ее интереснее. Но наряду с удовольствием есть и обратная сторона медали — пресловутые «саночки» таки приходится возить. Яхта требует не только немалых финансовых вложений, но и времени, что не менее важно. Тугого кошелька еще недостаточно: лодку необходимо использовать по назначению, иначе она придет в негодность, так и не оправдав ожиданий. Если у вас очень плотное расписание и нет возможности оторваться от дел по первому желанию, задумайтесь: действительно ли вам нужна собственная яхта? Существуют разные способы наслаждаться яхтингом без приобретения судна, и один из них заключается в том, чтобы стать совладельцем лодки.

Что такое доленое владение яхтой?

Если кратко, то это бизнес-модель, которая определяет порядок и правила совместного приобретения

и использования яхты несколькими независимыми покупателями. Концепция долевого владения не нова и давно применяется в недвижимости, однако ее широкого распространения в яхтенной индустрии еще не произошло.

ПЛЮСЫ

Экономия средств: за свои деньги вы получаете яхту гораздо больших размеров, чем можете себе позволить, и несете бремя расходов по содержанию не в одиночку.

Радость обладания: вы фактически являетесь владельцем яхты, пусть не единственным. Это влечет за собой все реальные и воображаемые плюсы вроде имиджа, статуса и т. д.

Состояние судна: лодка находится в лучшем по сравнению с чартерными яхтами состоянии, поскольку каждый совладелец вложил свои средства и проявляет соответствующую заботу.

Содержание и менеджмент: расслабьтесь, это не ваши проблемы, поскольку их берет на себя управляющая компания.

Гарантированная доступность: благодаря гибкому компьютерному планированию графика использования интересы совладельцев пересекаются редко.

Разнообразие: яхта, как правило, не скучает в домашнем порту,

а переходит между различными привлекательными местами в зависимости от времени года, причем затраты на переходы тоже делятся между совладельцами. Кроме того, вы можете приобрести долю в нескольких яхтах, которые ходят в совершенно разных акваториях.

Лодка работает: не нужно переживать, что судно с командой простаивает у причала большую часть времени, а расходы на содержание улетают на ветер.

МИНУСЫ

Приходится делиться: невзирая на гибкую систему планирования, между совладельцами (особенно когда их много) могут возникать споры по использованию яхты, например в праздничные дни и во время крупных мероприятий вроде Каннского кинофестиваля или боат-шоу в Монако. Однако поскольку урегулирование спорных вопросов всегда происходит через посредников, вам не придется выяснять отношения с партнерами лично.

Поиск партнеров: если только вы не договорились о покупке с друзьями, то может уйти много времени, пока вам предложат подходящие условия по яхте, которая находится не слишком далеко от вас.

За свои деньги вы получаете яхту гораздо больших размеров, чем можете себе позволить

Вряд ли кто-то захочет заключать сделку с абсолютно незнакомыми людьми где-то на другом конце света. **Поиск яхты:** существующие предложения долевого владения охватывают лишь малую часть моделей и брендов, поэтому приходится выбирать из того, что есть.

Персональные требования: приготовьтесь к тому, что у вас не будет возможности переделать яхту в соответствии с личными предпочтениями и вкусами. Дизайн и планировка должны устраивать всех приобретающих доли людей.

Если перечисленные положительные и отрицательные стороны долевого



В концепции долевого владения есть здравый смысл.

ИАН ЧАПМАН



ПРЕДЛОЖЕНИЯ НА РЫНКЕ

CURVELLE

Компания предлагает восьмую часть в эксклюзивном 33-метровом катамаране собственной постройки, который по площади палуб и помещений соответствует 42-метровой суперяхте с монокорпусом. Доля стоит порядка €1 млн и предполагает пять недель отдыха на Средиземном море и в Карибском бассейне в зависимости от сезона.

Контакты: www.curvelle.com



YACHTPLUS

Компания разработала программу долевого участия в приобретении 41-метровой суперяхты Foster 40 «Signature series» и планирует расширение флота. Одна восьмая часть стоит €1,875 млн, а предполагаемые расходы на содержание составят €200 000 в год. За эти деньги вы получаете яхту на 30 дней в акваториях Средиземного или Карибского моря.

Контакты: www.yachtplus.co.uk



MONOCLE YACHTS

Крупная американская компания с офисами по всему миру, представляющая программы долевого владения многих производителей. В ассортименте есть около тридцати предложений на яхты от 70 до 784 футов длиной.

Контакты: www.monocleyachts.com



ROYAL FALCON FLEET

Компания предлагает доли по 10% в футуристическом моторном 135-футовом катамаране собственной постройки. Стоимость десятой части составляет €4 млн, в нее входит четыре недели отдыха для десяти человек.

Контакты: www.royalfalconyachts.com



SMART YACHT

Немецкая компания, которая предлагает программы по долевному приобретению относительно небольших новых и подержанных яхт на Средиземном море. Например, одна шестая часть новой Nagwal 90, находящейся на Лазурном Берегу, стоит €575 000 и подразумевает девять недель использования.

Контакты: www.smartyacht.net



YACHT FRACTIONS LTD.

Британская компания, предлагающая долевые программы по небольшим парусным и моторным лодкам. Покупателям предлагают одну четвертую часть Pearl 60 (2010 г.) за €295 000, при этом ежегодные расходы на содержание, включая зарплату капитана, составляют €18 000, а яхта находится в Испании.

Контакты: www.yachtfractions.co.uk



YOURS2SHARE

Компания предлагает приобретение долей в дорогостоящих вещах, включая парусные и моторные лодки, по всему миру и не ограничивается суперяхтами. Есть необычные частные предложения вроде трехлетней Sealine S42 в Испании. За €6500 в год вы получаете яхту на три недели.

Контакты: www.yours2share.com



У ВЛАДЕЛЬЦА НЕТ ЗАБОТ ОБ УХОДЕ И СТРАХОВКЕ.

МАРТИН ГРЕЙ



владения вас устраивают, то следует более подробно разобраться в тонкостях такого подхода к покупке яхты.

Что конкретно я приобретаю, вступая в программу долевого владения?

Заплатив свою долю, вы получаете право на использование яхты на определенный срок в заранее оговоренной акватории. Как правило, время доступа к яхте распределяется поровну между всеми совладельцами с учетом «высокого» и «низкого» сезона. Услуги команды, как и стоимость содержания судна, оплачиваются отдельно наравне с остальными участниками сделки.

Как вычисляется стоимость доли владения?

В большинстве случаев доля владения равна доле в стоимости яхты, при этом управляющие компании стараются оформить приобретение так, что оно не облагается НДС.

Какие могут быть варианты?

Компании могут предложить более

сложные комбинации, когда, например, приобретенная в совместное пользование яхта может сдаваться в чартер. Составление графика пользования лодкой совладельцами в этом случае усложняется, но покрывается часть затрат по содержанию судна. Возможен вариант, когда вы приобретаете право пользования не одной конкретной лодкой, а целым флотом. Не стоит забывать, что если кто-то из совладельцев оплачивает свою часть за счет кредитных средств, то схема усложняется и необходимо дополнительное страхование рисков. Как правило, сделка оформляется таким образом, что у кредиторов нет шансов «добраться» до яхты, даже если один из «вкладчиков» обанкротился.

Сколько может быть совладельцев?

Теоретически их число не ограничено, но, поскольку с каждым новым человеком менеджмент многократно усложняется, а время использования судна сокращается, в сделках редко участвуют более восьми покупателей.

ПРИМЕР РАСЧЕТА СТОИМОСТИ ВЛАДЕНИЯ

Доля	Период пользования в год	Стоимость доли	Стоимость содержания (10%)
1/1	30 недель	€6 000 000	€600 000
1/2	15 недель	€3 000 000	€300 000
1/3	10 недель	€2 000 000	€200 000
1/4	7,5 недели	€1 500 000	€150 000
1/6	5 недель	€1 000 000	€100 000
1/8	3,7 недели	€750 000	€75 000

В примере использован расчет стоимости для 100-футовой яхты, который подразумевает ее использование во время яхтенного сезона на Средиземном море с апреля по октябрь. Если судно постоянно используется круглый год, то расходы на содержание могут превышать стандартные 10%.

Можно просто приобрести лодку в складчину с друзьями, но тогда вашим дружеским отношениям рано или поздно придется пройти проверку на прочность

Надолго ли заключается договор?

Это определяется индивидуально в каждом конкретном случае. Партнеры могут определить «срок жизни» яхты, после которого управляющая компания выставляет ее на продажу, а полученные средства распределяются между совладельцами. Если они договорились использовать лодку «до конца», то договор просто подлежит разделению.

Значит ли это, что, вложив средства, я становлюсь заложником своих компаньонов?

Нет, поскольку вы всегда можете выставить свою долю на продажу. Учтите, что в условиях современного рынка стоимость эксклюзивных суперяхт стремительно уменьшается, поэтому не стоит ожидать, что после

продажи своей части к вам вернутся все изначальные вложения.

Если я не могу быть на яхте в отведенные расписанием дни, это время пропадет?

Не совсем так. Это зависит от условий договора. Во-первых, вам не обязательно физически присутствовать на борту в качестве хозяина, поэтому можно пригласить друзей или коллег по бизнесу. Во-вторых, вы можете поменяться временем с другими совладельцами или сдать лодку на этот срок в чартер.

Если я не хочу покупать яхту, а долевое владение меня не устраивает, какие есть альтернативы?

Очевидно, что вы можете брать лодку в аренду (чартер), но тогда вы уже не можете сказать про яхту, что она ваша, да и с расписанием

при срочном заказе не всегда выходит гладко. Другой вариант, который пришел в яхтенную индустрию из мира автомобилей, — лизинг. В этом случае вы также не сможете называть судно своим, поскольку оно до времени принадлежит банку или лизинговой компании, а в конце действия лизингового договора, если вы решите не приобретать лодку, у вас останутся только приятные воспоминания (и чеки об оплате). Однако оформление лизинга, как и кредитования с целью приобретения яхты, для российских граждан занятие очень трудоемкое и не всегда возможное.

Вы также можете присоединиться к яхтенному клубу, где за определенный месячный взнос получите право пользоваться одной или несколькими небольшими моторными или парусными яхтами в течение установленного срока. Такой подход очень широко практикуется в Европе, где членство в клубе стоит порядка €300–400 в месяц. Разумеется, можно просто приобрести лодку в складчину с друзьями, но тогда вашим дружеским отношениям рано или поздно придется пройти проверку на прочность, так как разногласия неминуемо возникнут, а решать их придется лично.

Компании, продающие доли, работают только с суперяхтами?

Для крупных управляющих компаний, безусловно, выгоднее иметь дело с большими дорогими лодками, но на рынке есть дилеры и мелкие фирмы, которые с удовольствием продают по частям 40-футовые круизеры. Чем меньше лодка, тем теснее будут контактировать совладельцы, поскольку они, скорее всего, откажутся от дорогостоящих услуг управляющих компаний. **MBY**



ПО ЧАСТЯМ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ НЕ ТОЛЬКО СУПЕРЯХТУ.

ДЖЕЙСОН МАКНАЙТ



МНЕНИЕ ЧИТАТЕЛЕЙ MBY

SeamanStaines: Не стоит списывать со счетов крупные компании, даже если вы ищете небольшую лодку. Некоторое время назад я приобрел пятую часть парусной GibSea 372 на Ионическом море через компанию Yacht Fractions, которая обеспечила прекрасную организацию сделки и последующий сервис. До этого мне пришлось повидать не одну разрушенную дружбу, когда люди просто скидывались и покупали яхту, а потом не могли договориться друг с другом. Поэтому я выбрал такой путь. Моя доля стоила £5000 плюс £100 в месяц за обслуживание, при этом я мог пользоваться лодкой пять недель в году (на зиму ее поднимали

в ангар). Я не чувствовал, что это чужая яхта, поскольку все совладельцы обязательно встречались минимум раз в году, чтобы обсудить планы и просто хорошо провести время. Многие пользовались лодкой меньше, чем им полагалось, поэтому всегда была возможность походить больше чем пять недель. Через пять лет я продал свою долю, и мне вернули £7500. Несомненно, это был самый дешевый способ ходить в море за всю мою жизнь, поскольку недельное пользование яхтой стоило всего около £175!

mikef: Вместо приобретения небольшой доли (1/8) я бы предпочел брать яхты в чартер, поскольку всегда есть возможность выбрать

лодку, время и место круиза, не думая о падении рыночной стоимости и обслуживании. К тому же во время кризиса стоимость чартера некоторых лодок значительно снизилась, и это стало выгоднее долевого владения яхтой такого же размера. У меня был опыт, когда мы с другом купили лодку на двоих, но, к сожалению, он закончился неудачно.

jfm: Я дважды участвовал в подобных схемах, и каждый раз лодка приобреталась на троих. Самое главное — найти хороших компаньонов, которые разделяют ваши взгляды и подход к яхтингу, а также не стеснены в средствах. Мы отказались от услуг управляющей компании, заключили

договор, а потом вели дела частным образом. Поскольку все были воспитанными и тактичными людьми с гибким графиком, споров по поводу расписания не возникало. Когда договор подходил к концу, мы расставались мирно, без всяких проблем.

Nautorius: Несколько лет назад я хотел приобрести пятую часть небольшого катера стоимостью £50 000 на Средиземном море, но компания безосновательно завысила реальную цену лодки на 25%, поэтому я отказался. Будьте внимательны: если управляющие компании накручивают на фактическую рыночную стоимость яхты более 10%, лучше поискать другое предложение.

Сайменская одиссея



Проснувшись однажды утром, вы понимаете, что Невская губа в отношении яхтинга вас уже не привлекает. Ладожские шхеры тоже исхожены вдоль и поперек, а возможности отправиться в путешествие по Балтике нет. Не отчаивайтесь и двигайте на Сайму! Эта огромная система озер, занимающая четвертое место в Европе по размерам, по количеству островов оставляет Ладогу далеко позади — их здесь около 14 000 против 650. Помимо удивительно красивой природы яхтсменов порадуют развитая яхтенная инфраструктура и превосходная навигационная обстановка. Внутренние водные пути Финляндии обустроены не хуже, чем в Германии или, скажем, в Швеции, и справиться с проходом по узким проливам между многочисленными островами сможет почти каждый. Чтобы проверить все это, мы отправились на 37-футовом моторном круизере из Санкт-Петербурга в город Савонлинна, расположенный в самом сердце Сайменского бассейна.

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ — ВЫБОРГ

Единственный судоходный путь в Сайму лежит из Выборга через Сайменский канал, созданный для того, чтобы суда могли преодолевать 76-метровый перепад высот между Финским заливом и озерами. В зависимости от осадки и скорости вашей яхты, а также от запаса свободного времени, советуем заранее тщательно составить маршрут и определить количество переходов. Мы планировали дойти до Саймы за один световой день, который в середине осени заметно укоротился, поэтому старт из Речного яхт-клуба был назначен на семь часов утра.

Внутренние водные пути Финляндии обустроены не хуже, чем в Германии или Швеции

Начинать движение раньше нет смысла, поскольку темнота серьезно затрудняет навигацию. Если вы захотите взять на борт топливо непосредственно перед отплытием, имейте в виду, что ранним утром не на каждой заправке оно в наличии, и, возможно, вам придется его поискать. Именно так случилось с нами, но, к счастью, по пути в Выборг заправок достаточно. Заполнить баки можно, например, в яхт-клубах «Форт Константин» у Кронштадта или «Терийоки» в Зеленогорске.

Переход до северного прохода в дамбе на скорости 25 узлов занимает около 45 минут, но прежде чем отправиться этим путем, изучите лоцию — Северный фарватер за последние годы менялся. Тем, кто опасается сесть на мель, лучше избрать южный маршрут и идти Морским каналом, по которому ходят

Россиянам, особенно петербуржцам, стоит обратить внимание на систему озер Сайма. Вы даже не подозреваете, какой туристический потенциал там скрыт.

Текст и фото **Антон Черкасов**

УКВ-КАНАЛЫ

- 9** — Система управления движением судов на озере
- 11** — Сайменский канал и все озерные шлюзы
- 13** — Лоцманская служба
- 16** — Вызов на связь, сообщения в случае ЧП
- 6, 8, 72, 77** — Рабочие каналы связи между коммерческими судами
- 11-13, 77** — Рабочие каналы связи между прогулочными яхтами

большие суда. Правда, в этом случае вы потратите чуть больше времени. Не забывайте держать включенной УКВ-радиостанцию на 16-м канале: по нему могут передавать метеосводку, вызывать береговые службы и пограничники. Первый радиокontakt должен состояться уже в створе дамбы (6-й канал, позывной «Гранит»), где вы должны представиться первому пограничному посту.



Причал яхт-клуба «Лавола»

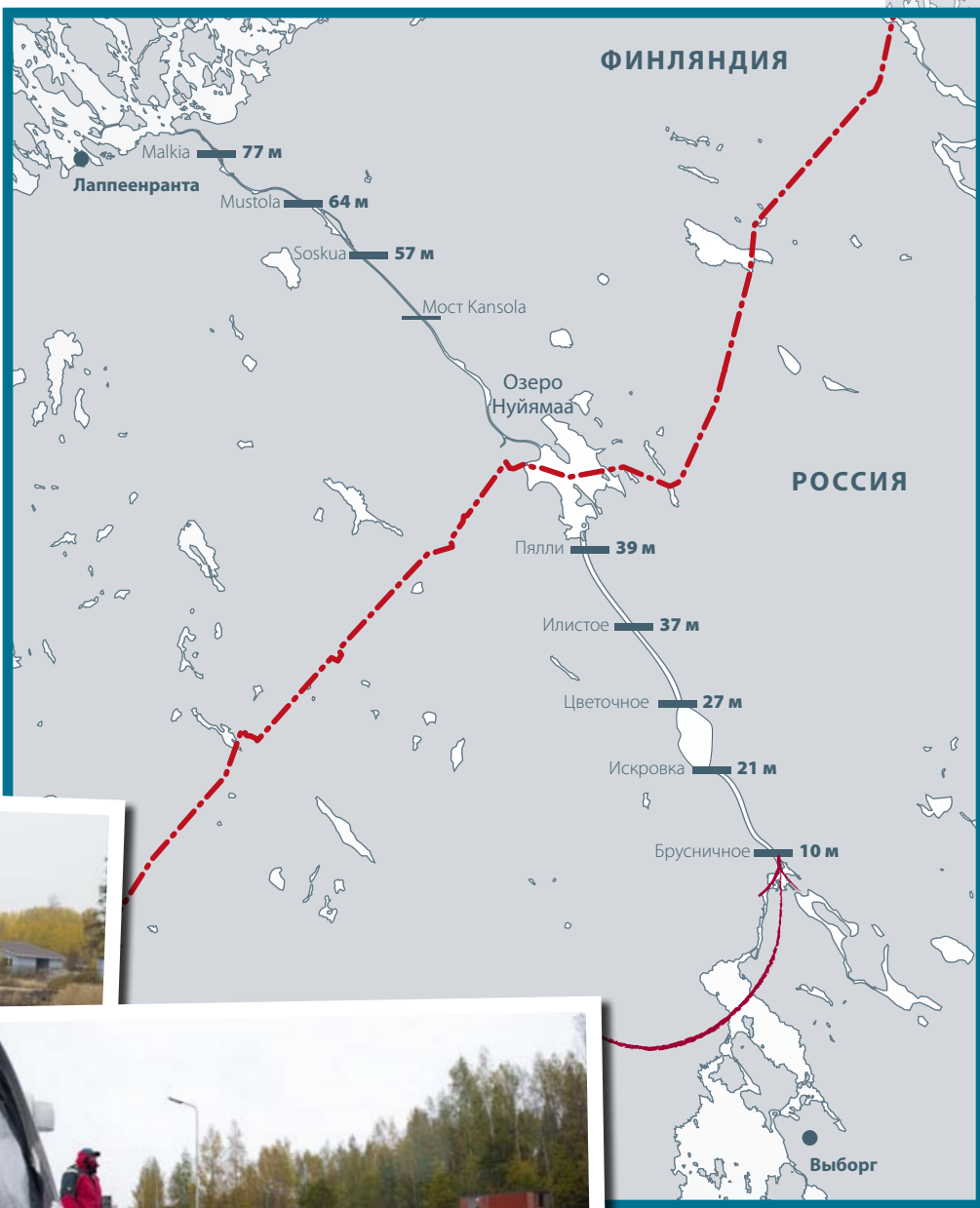
Если вам еще не приходилось сталкиваться с российской пограничной службой, будьте готовы отвечать на позывной «Лебедь»: вас попросят перейти на другой канал и сообщить, под каким флагом, откуда и куда следует яхта, сколько человек на борту и какое у них гражданство. Несмотря на то что рекомендованный курс к Выборгу проходит недалеко от берега, в ветреную погоду и там можно нарваться на неприятности. Так, нам пришлось снизить скорость до 17 узлов, когда внезапно налетевший шквал со снежным зарядом поднял волну выше метра. Проходя траверз портов Приморск и Высоцк, будьте осторожны и вежливы — в этом районе ходят крупные танкеры, и обязательно нужно представляться диспетчеру порта (69-й канал, позывной «Приморск-Трафик»). Если переход до Выборга затянулся и вы не успеваете пройти Сайменский канал до наступления темноты, есть смысл остановиться на ночлег у причала яхт-клуба «Лавола», который расположен недалеко от первого шлюза. Сутки стоянки в «Лавола» стоят от семисот рублей за яхту длиной 10–15 м и до двух тысяч за 25-метровое судно.



Таможенное оформление на шлюзе «Брусничное» происходит в бирюзовом домике

САЙМЕНСКИЙ КАНАЛ

Идея соединить систему Сайменских озер с Балтийским морем возникла еще в XVI веке и была воплощена в 1856 году. Канал длиной 57,3 км, из которых 34 км принадлежат России, арендован на длительный срок Финляндией — для нее он экономически важен. Сайма находится на 76 м выше уровня моря, поэтому вам предстоит преодолеть восемь шлюзов: пять — на территории России, а остальные три — в Финляндии. Работу всего канала обеспечивают финны, и судоходство здесь организовано на высоком уровне. Предупредим, что прохождение шлюзов на российской стороне ночью запрещено, тогда как на финской территории таких ограничений нет. На первом шлюзе «Брусничное» вас встретят сотрудники таможенной службы,



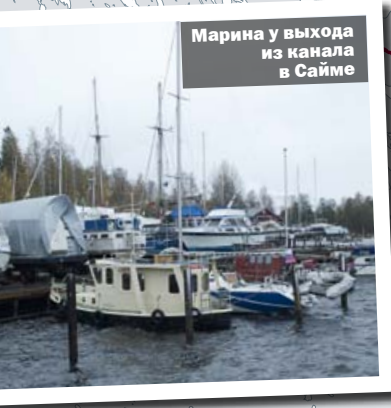
Переход от устья Невы до северного прохода в дамбе на 25 узлах занимает около 45 минут



Стоянка лоцманских судов



Крепость Олавиблинна



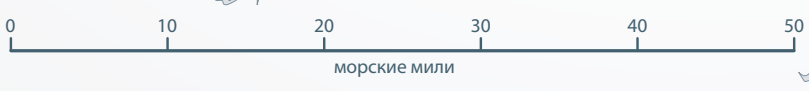
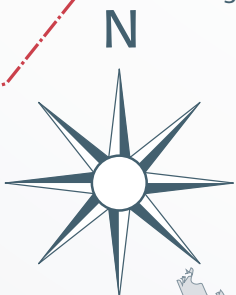
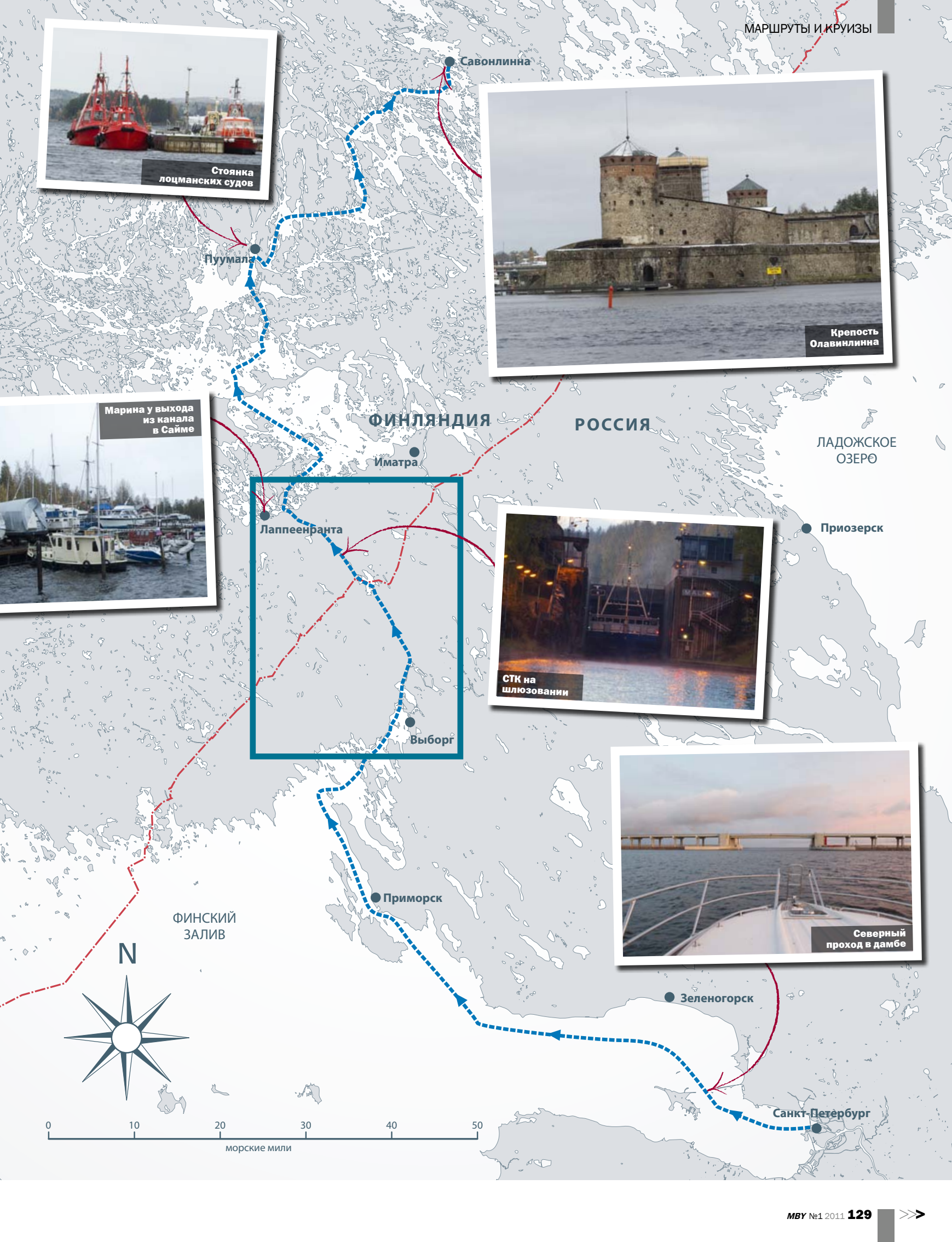
Марина у выхода из канала в Сайме



СТК на шлюзовании



Северный проход в дамбе





На некоторых шлюзах нет персонала — воротами управляют удаленно с помощью видеокамер

проверяют документы на яхту и сделают их копии (судовой билет, судовая роль в двух экземплярах, документ, подтверждающий собственность, или доверенность на право управления) или попросят копии у вас. Затем оформят протокол и проведут досмотр судна. В нашем случае весь процесс занял не более 20 минут и оставил приятное впечатление.

Многие яхтсмены полагают, что за проход по Сайменскому каналу не нужно платить, однако это не так. Власти Финляндии рекомендуют заранее оплатить сбор в размере €16,8 за однократный проход или вдвое большую сумму, если вы в ближайшее время пойдете назад. Тем не менее никаких квитанций на первом шлюзе у вас не попросят, лишь выдадут инструкцию по оплате и зафиксируют регистрационный номер и название судна.

Координация работы канала ведется на 11-м канале УКВ, однако вы, скорее всего, будете избавлены от общения с персоналом, а при необходимости вас вызовут по 16-му каналу. На каждом шлюзе установлено несколько видеокамер, которых достаточно для удаленного наблюдения за проходом судов, и совсем не обязательно, что за пультом управления будет сидеть оператор.

Прохождение шлюзов на российской стороне ночью запрещено, а на финской территории таких ограничений нет

Движение регулируют светофоры, сигналы которых вы обязаны соблюдать. Помимо запрещающего красного и разрешающего зеленого света есть мигающий синий сигнал, указывающий сторону расположения плавучих рымов. Вход и выход осуществляются в порядке живой очереди, но грузовые и пассажирские суда имеют приоритет перед прогулочными. Специально для ожидающих судов перед шлюзами оборудованы причальные стенки.

Если у вас еще нет опыта шлюзования, нужно отнестись к процедуре с повышенным вниманием и по возможности заранее отработать ваши действия. Все восемь шлюзов канала являются «близнецами» и различаются только высотой и тем, с какой стороны размещены рымы, поднимающиеся и опускающиеся вместе с уровнем воды. Перед шлюзованием необходимо повесить кранцы и подготовить швартовы, чтобы, оказавшись в камере шлюза, ошвартовать судно у одного из трех рымов. Нам повезло: навигация заканчивалась, и шлюзы мы проходили в одиночестве, но летом яхт много, поэтому капитан должен постоянно контролировать движение лодки и не допускать аварийных ситуаций. Подъем или спуск на плавучем рыму не сложен, однако нужно быть начеку: если его заест, то с лодкой может случиться авария. На случай такой ситуации рядом с плавучими рымами проходит вертикальный ряд стационарных; вам придется перезакладывать концы по мере подъема или спуска. В этой процедуре нет ничего сложного, хотя она требует большего внимания от команды.

Все шлюзы устроены так, что набор и спуск

СИГНАЛЫ СВЕТОФОРОВ



Два красных огня — вход в шлюз запрещен



Красный или белый огонь — запрос на шлюзование принят, ожидайте



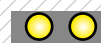
Зеленый и мигающий синий огонь — вход в шлюз разрешен, высота прохода ограничена. Если мигает правый синий огонь, то плавучие рымы находятся на правой стенке, и наоборот



Два зеленых огня — вход в шлюз разрешен, высота прохода не ограничена



Мигающий желтый огонь — шлюз работает в режиме самообслуживания



Желтый огонь — запущен режим самостоятельного шлюзования

Самостоятельное шлюзование возможно только во внутренних озерных шлюзах. Для управления такими шлюзами используется пусковой трос у причала ожидания

МАРИНЫ

ЛАППЕЕНРАНТА

Крепостной причал Линнойнуксенлайтури

www.venealkama.fi

Стоянка — €10 в сутки

Услуги: топливо, опорожнение септик-танков, электричество (€2,50 в сутки), вода, сервис и ремонт

В магазине Urheilun Koskimies можно приобрести лицензию на рыбную ловлю (стоимость от €5 до €34 в зависимости от срока и вида лова)

ИМАТРА

Причал отеля «Иматран Кюльполя»

www.imatrankylpyla.fi

Стоянка — €12 в сутки

Услуги: топливо, опорожнение септик-танков, электричество (€3 в сутки), вода

ПУУМАЛА

Главный городской причал

www.puumala.fi

Стоянка — €13 в сутки

Услуги: топливо, опорожнение септик-танков, электричество, вода, сервис и ремонт

МИККЕЛИ

Главный городской причал

Интернет: www.mikkeli.fi

Стоянка — €10 в сутки

Услуги: топливо, опорожнение септик-танков, электричество, вода

САВОНЛИННА

VS-Marin

Интернет: www.vs-marin.fi

Стоянка — €14 в сутки

Услуги: топливо, опорожнение септик-танков, электричество, вода

Причал Торнинпюора

Интернет: www.savonlinna.fi

Стоянка — €15 в сутки

Услуги: топливо, опорожнение септик-танков, электричество, вода, сервис и ремонт

ВАРКАУС

Гостевой причал Тайпале

Интернет: www.varkaus.fi

Стоянка — €10–12 в сутки

Услуги: топливо, опорожнение септик-танков, электричество (€5 в сутки), вода

ЛЕППЯВИРТА

Гостевой причал Уннука

Интернет: www.leppavirta.fi

Стоянка — €10 в сутки

Услуги: топливо, опорожнение септик-танков, электричество, вода, сервис и ремонт

КУОПИО

Пассажирский порт и пристань Куопионахти

Интернет: www.kuopio.fi

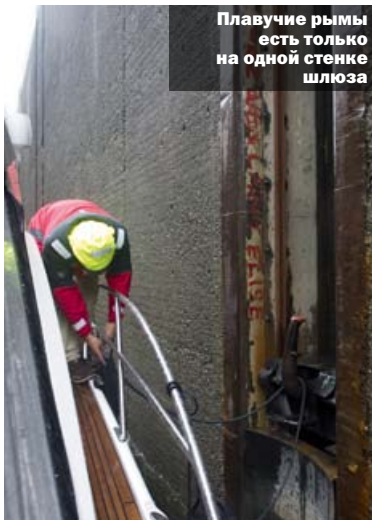
Услуги: топливо, опорожнение септик-танков, электричество, вода, сервис и ремонт



Шлюзоваться в одиночку легко и приятно



Вода поступает быстро, но сильных течений нет



Плавающие рымы есть только на одной стенке шлюза



Швартовка к плавающему рыму «серьгой»

Подъем или спуск на плавучем рыму не сложен, однако нужно быть начеку: если его заест, то с лодкой может случиться авария

воды не создают сильных течений. Прямо за шлюзом «Брусничное» на правом берегу находится заправочная станция, где можно купить топливо, однако вы должны заранее предупредить об этом таможенников во время оформления. Соблюдайте скорость движения по каналу и помните, что на знаках она указана в километрах в час, а не в узлах. На пути к границе нужно будет миновать еще четыре шлюза: «Искровка», «Цветочное», «Илистое» и «Пялли». На последнем осуществляется паспортный контроль: вас не выпустят из шлюза, пока российские пограничники (в нашем случае симпатичные пограничницы) не проверят паспорта с визами и судовую роль. По правилам, если вы идете из Петербурга через Приморск и Выборг, требуется оформить малый каботаж, но на практике яхты пропускают через границу и без него. Проверку паспортов на финской территории проводят в северной части озера Нуйямаа. Мы ошвартовались у одного из бетонных пирсов (глубина с одной стороны 2,4 м, с другой — 4,35 м), через пару минут подъехал пограничник и прямо на борту проштамповал паспорта — никаких вопросов, проверок

и досмотров, все проходит просто и быстро. На пути к первому шлюзу на финской территории расположен подъемный мост Kansola, высота которого в опущенном состоянии 3,7 м. Для большего спокойствия мы срубили антенны, а высоким судам приходится ждать, пока мост разведут. Надо сказать, что фарватер на Сайменском канале размечен идеально, а его наименьшая глубина — 5 м. Учитывая ограничение скорости, проход по каналу по плечу даже малоопытным капитанам, нужно только соблюдать осторожность при расхождении со встречными судами. Оставшиеся три шлюза Soskuu, Mustola и Malkia мы проходили уже в сумерках, и там впервые расходились со встречными судами — сухогрузы «СТК» помещаются в шлюз на пределе.

Миновать шлюз Malkia, мы оказались в районе Лаппеенранты. Видимость и погодные условия стремительно ухудшались, поэтому пришлось искать место для ночевки. Прямо у выхода из канала по левому берегу обнаружилась небольшая гавань, где едва говорившие по-английски финские яхтсмены любезно помогли нам пришвартоваться в полной темноте. Оплачивать ночную стоянку на гостевом причале не понадобилось, впрочем, и удобств никаких не предлагали. Если вы не успели пройти все шлюзы засветло, заночуйте прямо на канале, там есть простые причалы.

СИСТЕМА ОЗЕР САЙМА

Утро подарило нам порывистый ветер с зарядами снега. В другом месте мы бы крепко подумали, стоит ли продолжать движение



Ночью все знаки подсвечены

Навигационная обстановка канала предельно четкая

в любых условиях. Главное — не терять бдительность и подавить в себе желание «срезать углы» на фарватере. Глубина озера местами достигает 84 м, большую часть пути наш эхолот показывал около 30 м, однако постоянно встречались банки или подводные каменные гряды, вылететь на которые по невниманию проще простого. На озере есть три типа фарватеров: глубокие (протяженность 814 км) — глубина не менее 4,2 м, высота не менее 24 м; главные (протяженность 1560 км) — глубина не менее 2,4 м, высота не менее 12 м; другие (протяженность 1203 км) — глубина не менее 2,4 м, но по пути случаются низкие мосты. На Сайме развито грузовое судоходство, и нередко встречаются буксиры, толкающие баржи с лесом или ведущие огромные плоты.

На открытых участках озера ветер разогнал приличную волну, и нам приходилось снижать скорость, чтобы успевать читать навигационную обстановку. Из-за мокрого снега красные (левые) вехи латеральной системы мгновенно превращались в осевые с белой полосой, сбивая капитана с толку. Хлопот добавили и рыбацкие сети — по правилам они должны



Музей старых кораблей под открытым небом



Паром движется по натянутому под водой тросу

Берега Саймы населены не очень густо, поэтому сложностей с поиском уединенного места для якорной стоянки у вас не возникнет

быть отмечены цветными флажками или оранжевыми буйками, которые нужно вовремя заметить и обойти, если вдруг отклониться от фарватера. Кстати, в Сайме водится много хорошей рыбы: лосось, кумжа, голец и судак, но помните, что для лова необходимо приобрести лицензию и строго соблюдать ограничения по размеру пойманной рыбы.

Мы попали на Сайму в удивительный день: красно-золотую листву деревьев по берегам присыпал первый снег, и она контрастировала с темными холодными водами озера. Жаль, что солнце так и не показалось, но красота этих уникальных мест, великолепно приспособленных для путешествия на яхте, восхищала. Яхтенная инфраструктура здесь развита отлично — на озере немало марин с ресторанами и саунами, а по берегам вы найдете множество любопытных исторических и природных объектов: старая крепость Олавилинна, каналы Суворова, национальные парки.

Берега Саймы нельзя назвать густонаселенными, поэтому найти уединенное место для якорной стоянки несложно. Многие острова связаны между собой бесплатным паромным сообщением; паромы используют для передвижения проложенный под водой трос, который может стать помехой для ваших винтов, который может стать помехой для ваших винтов. Перед паромными переправами стоят соответствующие знаки и светофоры, а по местным правилам рекомендуется посигналить в течение 5 секунд, прежде чем пересекать курс парома. Запомните, что сливать «фекалку» в Сайму категорически запрещено — для ассенизации предусмотрены свыше 60 пунктов приема содержимого септик-танков. Не забыли финны и о безопасности яхтсменов: на озере 10 спасательных станций и работают 15 спасательных судов. В экстренном случае можно вызвать вертолет (вся акватория покрыта сетями мобильной связи, для чрезвычайных ситуаций используется номер 112).

В заключение скажем, что ходить на Сайму можно и нужно, тем более если по каким-то причинам у вас не получается предпринять путешествие в Суоми по Финскому заливу. Чтобы посетить все достопримечательности Сайменской системы, понадобится не один навигационный сезон. А удовольствие от путешествия по Сайме вам гарантировано: и дело не только в удивительной природной красоте этих мест, но и в наличии всего необходимого для комфортного плавания, чего нам часто не хватает дома. MBV

ВАШЕ РЕШЕНИЕ

Советуют эксперты и читатели МВУ



СЕТЕВОЙ КОЛЛАПС

Все шло просто отлично, пока не раздался зловещий приглушенный стук...

ПРОБЛЕМА

Утром вы покинули причал на 40-футовом флайбриджном круизере, чтобы провести несколько свободных дней на воде с семьей. В баках еще оставалось немало топлива, и вы решили заправиться по пути позже. Плавание проходит хорошо: море спокойное, двигатели работают ровно, и за прошедшие три часа картплоттер начертил красивую линию пройденного маршрута.

Но вдруг раздается ужасный глухой стук, а правый двигатель сбрасывает обороты и глохнет. Левый мотор продолжает работать, но, взглянув за корму, вы моментально понимаете, в чем дело: за яхтой тянется массивный клубок толстых полипропиленовых рыбацких сетей.

До ближайшего порта 30 миль, приливное течение усиливается, а топливный датчик показывает менее 50% запаса горючего. Что делать, капитан?

СОВЕДУЮТ ЧИТАТЕЛИ МВУ:

Wiggo: *Ступайте на корму и оцените, сможете ли вы самостоятельно избавиться от сетей. Попробуйте снять их отпорным крюком, чтобы распутать клубок хотя бы частично. Если не получается, отключите правый двигатель, установите переключатели топливных кранов так, чтобы горючее в левый двигатель поступало из обоих баков, и отправляйтесь в ближайший порт на одном моторе.*

Вытащите свободные куски сети в кокпит и закрепите, чтобы они не намотались на второй винт

Нйб: *Если вы опустите транцевую плиту над работающим винтом, то снова сможете управлять яхтой и продолжить движение со скоростью 8–9 узлов.*

mikef: *Внезапное запутывание винта могло привести к повреждению кронштейна гребного вала и дейдвудного сальника, поэтому проверьте, не появилась ли течь в трюме. Если через поврежденный сальник быстро набирается вода, придется вызывать береговую охрану. Если течь усиливается, выходите на связь с позывным «Rap Rap» (требуется срочная помощь, но прямой угрозы жизни пассажиров и судна нет).*

Во-вторых, проверьте, можно ли ошвартоваться в выбранном вами порту-убежище и есть ли там безопасная якорная стоянка, если придется переждать. Очевидно, что вам придется взять в расчет

усиливающееся течение и выбрать — продолжить движение к порту по вашему маршруту или идти потихоньку к ближайшей пристани назад.

МНЕНИЕ МВУ:

Лучший способ превратить неприятность в катастрофу — нырнуть за борт и начать освобождать винт. Важнее всего проверить, нет ли повреждений корпуса (хотя это маловероятно), вытащить свободные куски сетей в кокпит и закрепить, чтобы они не намотались на второй винт. Возможно, винт удастся очистить, вращая гребной вал руками. Если не помогает, подберите скорость и проверьте, нужно ли вам держать работающим правый двигатель для управления (на большинстве лодок этого не требуется). Возьмите курс, который учитывает пониженную скорость и усиливающееся приливное течение. Расход топлива в работающем двигателе может резко возрасти. Переключите на него подачу горючего из обоих баков или откройте перепускной клапан, чтобы уровень топлива был одинаковым. МВУ



УРОК №2

В прошлом выпуске мы рассказали о том, как проводить инструктаж перед выходом в море. Переходим к вопросам управления яхтой



Если капитан спокоен, то и дела идут хорошо

RYA Yachtmaster: управление судном

Управлять яхтой можно и с правами начального уровня RYA Day Skipper. Однако цель многих яхтсменов — звание RYA Yachtmaster. Продолжаем рассказ о подготовке к этому экзамену.

Текст Джон Мендес Фото Лестер МакКарти

Лучший способ получить максимум удовольствия от яхты — научиться правильно ею управлять. Пока все спокойно, проблем обычно нет, но мореплавание вообще и швартовка в частности имеют обыкновение преподносить неприятные сюрпризы в самый неподходящий момент. С точки зрения экзаменатора именно то, как вы справляетесь с внезапно возникшими обстоятельствами, как контролируете судно и экипаж, показывает, компетентный вы капитан или человек, просто вставший к штурвалу на пару миль.

ОПЫТ

Прежде чем сдавать экзамен уровня Yachtmaster, необходимо провести определенное время в море. Однако пройденные мили сами по себе еще не означают, что вы готовы к этому испытанию, поскольку важно еще и качество. Можно набрать

2500 миль, совершив единственный переход, например из Англии на Канарские острова. Если вы выступали в роли капитана или честно стояли на вахте, пройденные мили будут засчитаны. Теоретически после одного длинного перехода вас уже могут допустить к экзамену. Впрочем, испытание вы, скорее всего, провалите, поскольку не накопили достаточного опыта. Даже у человека, который не совершал длительных переходов, но много раз управлял лодкой в прибрежных водах, значительно больше шансов на положительный исход. Поскольку каждый выход в море не похож на предыдущий, со временем накапливается обширный опыт, который дают заходы в незнакомые порты, управление судном в условиях оживленного движения и тысячи других мелочей, влияющих на принятие решений в море.



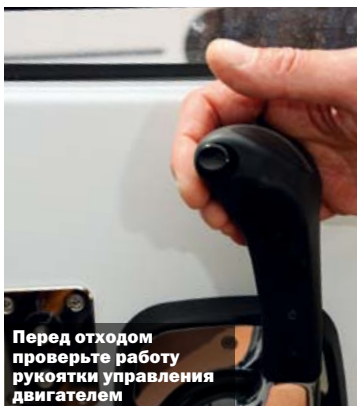
Проверьте, в каком направлении дует ветер



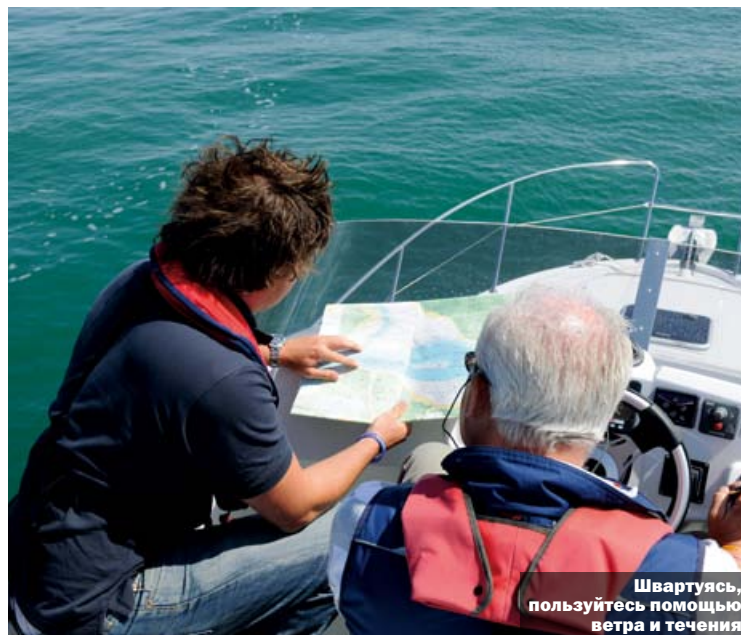
Старайтесь маневрировать на минимально возможной для управления скорости



Дайте задний ход на пришвартованной лодке, чтобы посмотреть, в какую сторону идет поток от вращающегося винта на судне с одним двигателем. Корма будет двигаться в противоположном направлении



Перед отходом проверьте работу рукоятки управления двигателем



Швартуясь, пользуйтесь помощью ветра и течения

Пост управления

Убедитесь, что все приборы и органы управления, которыми вы будете пользоваться, находятся в рабочем состоянии. Попробуйте завести, а затем заглушить двигатели, прогрейте их перед отходом, если требуется. Убедитесь, что у вас есть ключи от поста управления на флайбридже.

Приводы, рукоятки управления и подруливающие устройства

Дайте на короткое время передний и задний ход, чтобы проверить работоспособность редукторов. Подвигайте рукоятки, чтобы оценить их чувствительность при повышении и снижении оборотов. Опробуйте подруливающие устройства, прежде чем покинуть место стоянки.

В яхтенной практике полно случаев, когда люди отходят от причальной стенки и через минуту понимают,

ВРЕМЯ В МОРЕ



Минимальное время в море, необходимое для допуска к экзамену RYA Yachtmaster

Вам понадобится подтвердить 50 дней и 2500 миль в море, включая минимум пять переходов протяженностью более 60 миль. По крайней мере на двух таких отрезках вы должны выступать в роли капитана и совершить минимум два ночных перехода. Вы должны исполнять роль капитана в течение пяти дней. Не менее половины требуемого расстояния вы должны пройти в водах с приливно-отливными течениями. Засчитывается время в море, которое вы зарегистрировали в своем лог-буке в течение предыдущих десяти лет до экзамена.

ТЯЖЕЛАЯ ДОЛЯ

Процесс управления яхтой можно разбить на несколько составляющих.

- **Знание судна:** капитан должен досконально знать и «понимать» лодку, которой управляет.
- **Мастерство рулевого:** умение маневрировать в марине и контролировать лодку в стесненных условиях.
- **Кораблевождение:** знание навигации и особенностей захода и выхода из конкретного порта.
- **Планирование:** способность контролировать все происходящее на борту и организовывать действия команды в открытом море. Сюда входит много задач — от наблюдения за движением других судов до составления графика вахт и приготовления пищи на борту.

Мореплавание вообще и швартовка в частности всегда могут преподнести сюрприз в самый неподходящий момент

Многие яхтсмены признаются, что для них это самая трудная часть капитанской работы. Обычно они слишком заняты на посту управления, чтобы заранее обдумывать все нюансы. Однако планирование — залог любого удачного путешествия.

СПИСОК ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ПРОВЕРКИ

Прежде чем выйти в море, жизненно важно понять, в каком состоянии находится судно. И сделать это надо до того, как будут отданы швартовы. Мы рекомендуем следующий список вещей, которые желательно проверять.

что судно оказалось посреди марины без управления!

Работа винтов

На судне с одним двигателем необходимо выяснить, в какую сторону поток от вращающегося винта толкает корму, и постараться это использовать. Легче всего определить направление струи, когда лодка пришвартована: дайте задний ход и посмотрите, с какой стороны от кормы выходит поток. На яхте с двумя двигателями винты работают в противоположных направлениях, поэтому эффект этот отсутствует. Однако будьте внимательны — иногда можно



**СЕРГЕЙ ШАДРИН,
RYA/MCA YACHTMASTER
s_shadrin.cap@mail.ru**

Еще во времена обучения в советской яхтенной школе преподаватели говорили: «Капитан должен быть на шаг ближе к опасности». И это правильно. Перед каждым выходом в море он обязан проверить готовность судна (мы говорим о яхтах длиной до 80 футов, владельцы которых зачастую сами стоят у штурвала). Я обычно делаю для себя «шпаргалку», check-list. Очень удобно — сводятся к минимуму ошибки по забывчивости. Даже на своей лодке, которую знаешь хорошо и на которой выходил только вчера, нужно обязательно проверять двигатель или двигатели, вспомогательные системы и оборудование, системы жизнеобеспечения, уровень топлива и пресной воды, поддуливающие устройства, заряд батарей, снабжение яхты. . . . Современные моторные яхты напичканы электроникой — вся информация выводится на дисплей, но все же визуальный осмотр проводить надо в обязательном порядке. Также рекомендую иметь «шпаргалку» по местонахождению аварийно-спасательного оборудования (огнетушители, спасилеты и плоты, ремкомплект двигателя и генератора, инструменты и т. д.) — в непредвиденных ситуациях времени на поиски не будет. Особо хочу отметить проверку системы управления двигателями: перед выходом рекомендую иногда проверять работу ручек управления «ход-реверс». Современные двигатели имеют электронные системы управления micro commander и гидроривод на включение режимов «ход» и «реверс». Гидроклапаны на редукторе, особенно если яхта долго стояла без движения, иногда залипают и не выполняют команду или не идут в нейтральное положение, что чревато аварией при маневрировании. На своей яхте обычно знаешь все, но если вы сдаете экзамен на чужой лодке, перед отходом рекомендую «поиграть» ручками управления, привыкнуть, заметить особенности. Это можно сделать в марине, оставаясь на швартовах, только на малых оборотах и кратковременно. Исходя из своего опыта скажу: лучше предотвратить проблему в порту, чем заниматься ею в море. И в любом случае надо всегда руководствоваться «хорошей морской практикой».



Проинструктируйте команду, куда крепить кранцы

встретить старую двухмоторную яхту с винтами одинакового направления вращения.

Парусность

Ветер играет огромную роль в управлении не только парусной, но и моторной лодкой. Следует понять направление и силу ветра, прежде чем отдавать швартовки, и следить за поведением судна во время маневрирования. Внезапные порывы и вихревые потоки вокруг других судов или зданий легко могут подловить беспечного капитана. Любые чехлы и бимини-тенты у вас на борту способны только ухудшить ситуацию, поскольку создают дополнительную парусность.

Скорость

На большинстве моторных яхт, особенно с двумя двигателями, в марине следует передвигаться практически на холостом ходу, используя инерцию. Скорость исполнения любого маневра легко может обернуться избыточным импульсом и инерцией. Старайтесь маневрировать на минимальной скорости, на которой судно управляется. Это даст вам больше времени на обдумывание и реакцию. Помните, здесь за скорость призы не дают. Нейтраль — полезный инструмент, не забывайте им пользоваться.

Течения и приливы

Если вы находитесь в местности с приливо-отливными течениями, нужно знать график приливов и отливов и постараться извлечь выгоду из ситуации. Любые маневры против течения обычно должны выполняться медленнее и с большим контролем.

Планирование

Прежде чем обдумывать какой-либо маневр, нужно понять, что именно вы

хотите сделать и как собираетесь этого добиться. Для удобства можно записать или зарисовать схему действий, а затем следует продумать, что может пойти не так и как исправлять ситуацию. В некоторых случаях лучше пришвартоваться

Хорошо проведите инструктаж — и швартовка пройдет без проблем

к соседней яхте, правильно расположив кранцы, чем испытывать судьбу у качающегося в ветреную погоду понтона.

Якорь

Это один из тех важных элементов безопасности, про который часто забывают, отходя от причала. Но случись вам оказаться где-то в незнакомом месте с заглохшими двигателями, якорь становится жизненно важным, поэтому необходимо знать, как его быстро и правильно отдать. Проверьте, готова ли к работе якорная лебедка или сначала нужно снять ее со стопора? Есть ли возможность свободно вытравить цепь вручную в аварийной ситуации? Присутствует ли предохранительный строп и нужна ли вам чья-то помощь, чтобы освободить его? Свободно ли выходит якорная цепь или ее заедает из-за нечастого использования? Промаркирована ли цепь, чтобы было видно, сколько метров вы уже вытравили? Тщательно проверьте все эти вещи, чтобы вы могли положиться на якорь в любой чрезвычайной ситуации.

Команда

Это стихия, с которой сражаются многие капитаны. Команда нуждается в доходчивом инструктаже

относительно планов и роли в них каждого человека. Необходимо объяснить, где находиться кранцы и веревки, что с ними делать и, особенно, какой конец заводить первым. Просчитайте, что может пойти не так, и по возможности вывесьте кранцы с обоих бортов, особенно если есть риск притереться к другой лодке. Если у вас достаточно людей, неплохо назначить отдельного человека постоянно следить за кранцами. Как правило, стоит провести хороший инструктаж — и швартовка пройдет спокойно и без крика. Очень хорошо здесь помогают визуальные сигналы, поэтому не забудьте их заранее продемонстрировать (см. в предыдущем номере журнала). Когда экипаж их освоит, то общение станет простым и недвусмысленным, что особенно важно при швартовке большой яхты в плохую погоду.

Командование вне гавани

После того как вы отошли от причала, но еще не вышли на открытую воду, необходимо уложить концы и кранцы на свои места. Нужно убедиться (если это не было сделано заранее), что все иллюминаторы и люки закрыты, а на палубе нет лишних и незакрепленных вещей. Особенного внимания в этом смысле требует камбуз: если у вас на борту газовая плита, перед выходом переключите подачу газа.

Управление судном там, где нужна проводка (вход и выход из порта), требует предварительной подготовки. У некоторых людей есть врожденная способность, мельком взглянув на карту, сразу представить маршрут, запомнить все детали и взять правильный курс. Однако большинству из нас все же требуется что-то записать, а некоторые предпочитают иметь на бумаге подробный план даже

для самых простых ситуаций. Тут нет правильного или неправильного ответа, так как в каждом случае вы должны быть готовы к любой неожиданности.

Вам необходимо знать, как без проблем выйти по крайней мере из того порта, который был выбран отправной точкой экзамена. Но будьте готовы, экзаменатор может намеренно попросить вас вывести судно из незнакомого места. В связи с этим будет полезно заранее приготовить планы выхода из всех близлежащих марин и портов. Если вы неплохо знаете окрестности и не видите необходимости в такой подготовке, проблем нет, однако учтите, что экзаменаторы любят задавать каверзные вопросы, чтобы выявить степень вашего понимания ситуации.

Электроника или бумага?

Здесь выбор остается за вами. Большинство инструкторов захотят посмотреть, как вы справляетесь с установленными на борту навигационными приборами, но вместе с тем проверят ваше знание традиционных способов прокладки курса. Это необходимо для того, чтобы в случае отказа электроники вы смогли без проблем продолжить плавание. Помните, что если вы решите ориентироваться только по картплоттеру, то экзаменатор в какой-то момент непременно его выключит. То же самое относится и к радару: если он присутствует на судне, то вы должны знать, как его эффективно использовать.

Собираясь сдавать экзамен уровня Yachtmaster, вы должны уметь читать лоции и необходимые справочники так, чтобы находить всю нужную информацию в течение десяти минут. Если это занимает у вас больше

времени, чем путь до места назначения, значит, тут что-то не так!

Управление судном в море

Когда вы вышли из порта, ваша задача сводится к тому, чтобы всегда быть начеку и регулярно проверять свое местоположение при помощи электроники или бумажной карты, а лучше обоими способами. Инструктор предполагает, что вы в любой момент должны быть готовы ткнуть пальцем в точку на карте, где сейчас находится судно. Если частью экзамена является продолжительный переход, не забывайте отмечать координаты точек на маршруте, записывать курс и метеопрогноз. Делаете вы это в журнале или непосредственно на карте, зависит от вас.

Однако не советуем слишком расслабляться. В моменты затишья в рубке экзаменатор непременно решит проверить ваши знания по другим вопросам. Особенно важны Международные правила предупреждения столкновения судов (МППСС), поэтому рекомендуем изучить их от корки до корки, включая звуковые сигналы и особенно комбинации бортовых огней. Также уделите повышенное внимание правилам управления судном в условиях ограниченной видимости и уясните, как они применимы к вашей лодке.

Заключительное слово

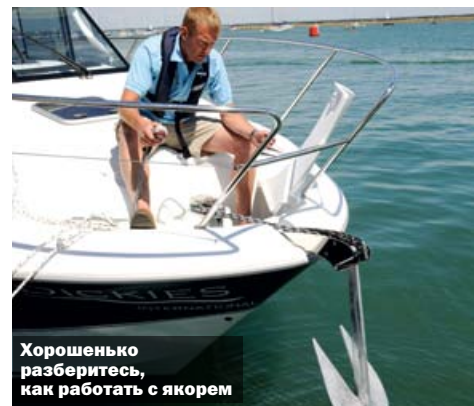
Работа капитана — это далеко не только управление лодкой. Главное — постоянный контроль ситуации. Давайте поручения другим членам экипажа, не стойте все время сами за штурвалом. Хороший капитан редко перенапрягается у руля, но при этом полностью контролирует судно.

Продолжение следует **МВУ**



Следите за движением других судов. Вы должны знать МППСС наизусть

Якорь — жизненно важный элемент безопасности, о котором часто забывают, едва покинув причал



Хорошенько разберитесь, как работать с якорем

Для прокладки маршрута нужно одинаково хорошо уметь пользоваться электронными приборами и бумажными картами



Сложные маневры лучше объяснять на бумаге





Испытания первой гибридной Manhattan 70 прошли в конце 2010 года

Sunseeker разрабатывает гибридные лодки

Британская верфь воплощает в жизнь планы по созданию гибридной Manhattan 70

Sunseeker решила не игнорировать всеобщую «зеленую» тенденцию и уже в начале 2011 года планирует предложить своим клиентам лодки, на которых будут установлены гибридные двигатели. Проба пера — флайбриджная Manhattan 70 — уже заложена и должна пройти ходовые испытания до конца года. Если они завершатся положительно, а преимущества новой технологии перевесят ее стоимость и расходы

по внедрению, то уже с осени 2011 года гибридные моторы появятся в списке опций других моделей.

На этой стадии проекта многие подробности еще неизвестны, но, по нашим данным, первый корпус будет оснащен двумя двигателями MTU M96 мощностью по 1250 л. с., соединенными с комбинированными электромоторами-генераторами. Однако возможны и другие схемы:

мотор может быть связан со стартером-генератором или с отдельным стартерным мотором и генератором. Такая конструкция позволит получать мощность от литий-ионных аккумуляторов или заряжать их.

Гибридная установка получит название EEED: аббревиатура означает «электрически усиленный экологичный двигатель». Верфь не случайно выбрала для



На электротяге можно идти практически бесшумно

эксперимента такого партнера, как MTU, немецкая компания накопила богатый опыт работы с гибридными технологиями, создавая моторы для локомотивов.

Таким образом, Sunseeker станет первой крупной британской верфью, которая предложит гибридные лодки. Важно и то, что это первый случай, когда подобными установками оснащают не тихоходные водоизмещающие или переходные

суда вроде Mochi 23 или Greenline 33, а большой глиссирующий корпус.

Если установить электромотор-генератор между двигателем и редуктором, то он может выступать как генератор, заряжая специальные блоки аккумуляторов при движении на главных двигателях, или как работающий от электричества мотор для малых ходов.

В гибридном режиме существуют два варианта: движение только на электричестве или совместное использование главных двигателей и электромотора. Аккумуляторы позволяют пройти на небольшой скорости ограниченное расстояние, но их энергии вполне достаточно для маневрирования при выходе из марин или при подходе к причалу. При этом судно идет практически бесшумно и не загрязняет окружающую среду, что очень актуально для переполненных яхтенных стоянок и морских заповедников, где рев двигателя с черным выхлопом по утрам совсем не к стати.

Данных о скорости и дальности хода Manhattan 70 в гибридном режиме пока нет, но современные технологии изготовления литий-ионных батарей позволяют получать легкие, емкие и мощные аккумуляторы, а значит, и пройти яхта сможет намного больше, чем пару миль в порту. Гибридная система также позволяет совмещать электрическую и механическую энергию, поэтому общий запас хода и эффективность расхода топлива будут отличаться в лучшую сторону.

Инженеры верфи даже рассматривают возможность приводить в движение с помощью



Двигатель MTU M94 соединяет с электромотором-генератором

дизельного двигателя только один вал, а другой — за счет электричества, которое вырабатывается во время работы первого двигателя. В свою очередь электромоторы можно использовать в помощь главным двигателям для ускорения выхода судна на глиссирование.

Сама по себе значительная емкость литий-ионных батарей вполне достаточна для того, чтобы обойтись без бортовых генераторов и питать основные системы судна. Представьте, что можно все выходные провести на якорной стоянке с заглушенными двигателями, пользуясь при этом кондиционером, холодильниками и электроплитой. Это не значит, что от генераторов нужно избавляться, наоборот, они могут не только заряжать те же аккумуляторы, но даже подавать энергию электромоторам. Генераторов достаточно для движения

МНЕНИЕ

Очень хорошо, что Sunseeker занялась адаптацией гибридных моторов для глиссирующего корпуса. Надеюсь, результаты будут положительными и такие лодки скоро появятся на рынке. **Дэвид Марш**



на небольшой скорости, и они могут сильно выручить, если с основными двигателями что-то случится. Насколько эффективными окажутся все описанные варианты для крупного глиссирующего корпуса, покажут время и тесты.

А пока специалисты Sunseeker думают над возможностью установки гибридных двигателей на яхты длиной от 70 до 100 футов. Проблема заключается не только в стоимости технологии, но и в том, как разместить все моторы и аккумуляторы в существующих корпусах без уменьшения площади жилых помещений. Но если все получится и гибриды «приживутся», то нет причин не устанавливать их и на лодки меньшего размера. Это даже легче сделать, если корпуса изначально будут разрабатываться под гибридные установки вместо того, чтобы пытаться впихнуть новые моторы в прежние размерения. Что ж, пожелаем британцам удачи на стезе создания экологически чистых и высокоэффективных лодок будущего. Не зря ведь инженеры придумывают и внедряют днищевые приводы, продвинутые системы впрыска, катализаторы выхлопа и другие передовые технологии.

МИНУТА НА РАЗМЫШЛЕНИЕ: ПЛАЗМЕННОЕ НАПЫЛЕНИЕ

До недавнего времени большинство блоков двигателей изготавливали из чугуна или стали: эти материалы достаточно прочные, недорогие, легко обрабатываются. В то же время они относительно тяжелые. Чтобы улучшить соотношение мощность/вес, все больше производителей переходят на алюминиевые сплавы.

Алюминий хорошо подходит для блоков, но неустойчив к высоким температурам, поэтому для цилиндров до сих пор используют стальные вкладыши. Плазменное покрытие является технологией, позволяющей избавиться от стальных вкладышей и заменить их более тонким, но прочным слоем на стенках цилиндров.

Порошок сплава никеля, хрома, магния и других элементов нагревают до 3135 °C и переносят плазменную струю с высокой скоростью на внутренние поверхности цилиндров алюминиевых блоков. В результате получается невероятно твердое и износостойкое покрытие толщиной не более 0,1 мм.

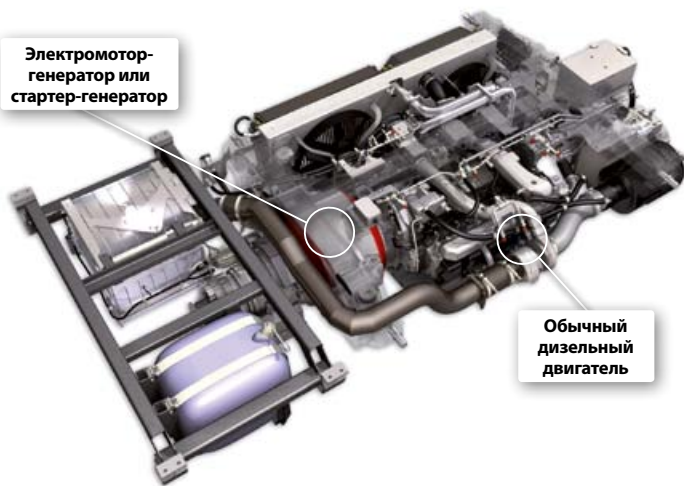
Покрытие выглядит зеркально гладким, но его поверхность обладает текстурой, которая позволяет задерживаться маслу и уменьшает трение. При этом возрастает мощность двигателя, повышаются эффективность расхода топлива и срок эксплуатации двигателя.



Созданная плазменным напылением поверхность предотвращает нежелательную полировку стенок

ГИБРИДНЫЙ MTU ИЗНУТРИ

Электромотор-генератор или стартер-генератор



Обычный дизельный двигатель

Солнечный насос

Трюмная помпа на солнечных батареях

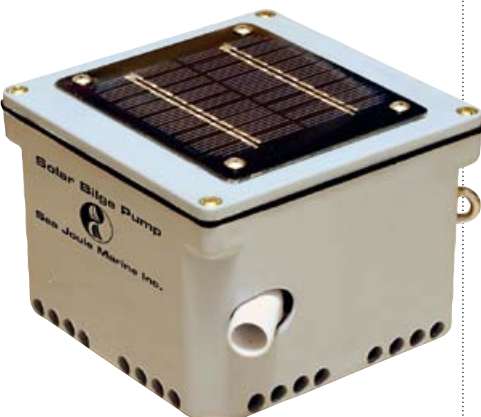
Встречая некоторые вещи, не перестаешь удивляться, почему их не придумали раньше. Именно такие мысли вызывает помпа для откачки трюмных вод, которая питается солнечной энергией. Устройство продается в двух вариантах — помпа с фотогальваническими панелями прямо на корпусе или с выносным блоком солнечных батарей, которые можно установить в удобном или более светлом месте.

Производительность помпы составляет 1600 л/ч, поэтому она идеально подойдет для лодок, которые надолго остаются пришвартованными, к примеру, на буях без берегового питания. Не менее полезна она и на небольших катерах и тендерах со слабыми батареями или вообще без аккумуляторов.

Помпа занимает площадь около 25 см² и в идеальном случае должна быть установлена горизонтально, чтобы улавливать максимальное количество света, но допускается угол наклона до 25°. Полностью заряженная, она может работать в течение восьми часов и при этом полностью находится в воде.

При цене порядка €230 насос стоит дороже обычных электрических аналогов, но за эти деньги владельцы определенных лодок получают интересную возможность не зависеть от аккумуляторов и генераторов. Сейчас производители работают над созданием более мощных моделей.

Интернет: www.ecomarine.ie



Такая помпа будет полезна на яхтах и катерах, которые долгое время остаются на рейде

Силовой альянс

Cummins и VW будут вместе создавать моторы

Компании CMD и Volkswagen объявили о совместной разработке двигателей объемом до пяти литров, которые будут продаваться под маркой CMD с начала 2011 года. Смысл сотрудничества заключается в том, чтобы совместно создавать моторы, соответствующие экологическим стандартам будущего. Через год в США вступят в силу жесткие требования по содержанию вредных веществ в выхлопных газах, европейские страны примут похожие стандарты (EU RCD2) в 2014 году.

Новые правила еще больше ограничивают допустимое содержание оксидов азота (NOx) и других токсичных соединений в отработанных газах, а также требуют от производителей развивать соответствующие технологии. В настоящее время концерн Volkswagen продает линейку морских двигателей, которые делают на заводах Audi (до 8 цилиндров



и 350 л.с.). Новые моторы будут выпускать также в Германии, на заводах VW.

«Сотрудничество с Volkswagen позволит нам создавать для яхтенной индустрии новые моторы, которые будут соответствовать всем современным экологическим требованиям», — заявил президент CMD Алекс Савелли. Двигатели с подобными техническими характеристиками будут доступны в скором времени.

МНЕНИЕ

Интересный союз, который, учитывая многочисленные положительные отзывы о морских двигателях VW, принесет хорошие плоды.

Дэвид Марш



Электрика на замену гидравлике

Электрические стабилизаторы занимают меньше места и реагируют быстрее

Итальянская компания CMC Marine выпустила на рынок новые быстрые электрические стабилизаторы качки для серийных лодок средних размеров. По словам производителя, стабилизаторы сохраняют все преимущества гидравлических аналогов и обеспечивают остойчивость на ходу и на якорной стоянке яхтам длиной от 16 до 20 метров. CMC уже давно делает гидравлические стабилизаторы для суперяхт и уверена в том, что новые BR16 выигрывают не только за счет небольших размеров и цены, но и за счет достаточно быстрой реакции. Такие характеристики позволяют устанавливать их на существующие лодки без серьезной переработки конструкции.

На якорной стоянке, когда нет динамического потока воды, стабилизаторам приходится поворачиваться быстрее, чтобы сохранять горизонтальное положение корпуса во время качки. BR16 способны изменять свое положение на 60° всего за секунду.

Чтобы достичь таких результатов, инженеры применили моторы Brushless DC с постоянными магнитами, соединенные с датчиками крена и цифровым контроллером.

Гидравлические системы требуют мощных генераторов и больше места для установки из-за применения насосов и шлангов. К тому же их эффективность снижают потери энергии при прокачке жидкости через узкие трубки.

Теоретически электромоторы BR16 могут работать только от аккумуляторов, но на длительных стоянках для подзарядки батарей необходимо подключать генераторы.

Интернет: www.cmcmarine.com

Электромоторы позволяют стабилизаторам реагировать быстрее



Фильтруем ТОПЛИВО

*Портативная система
очистки горючего*

Путешествуя на яхте по Западной Европе, вы можете сильно не переживать за качество солярки в маринах, но по мере удаления на восток каждая заправка топливом напоминает лотерею. Решить эту проблему поможет Pumps — мобильная и, главное, мощная система очистки топлива. Она может поднимать горючее с глубины до двух метров и производить фильтрацию с интенсивностью около 2800 л/ч. Pumps можно не только использовать для откачки солярки из резервуаров, куда попали вода и посторонние твердые частицы, но и применять непосредственно при заливке топлива на колонке. Устройство умеет считать пропущенный через него объем, имеет механический таймер на пять часов и оповестит вас красным индикатором, когда настанет время менять фильтры. Кстати, если они внезапно забились, система



**Pumps — мобильная
система очистки топлива**

автоматически выключится, а для прочистки можно включить откачку в обратном направлении. Pumps можно приобрести для сетей с напряжением 110 или 220 вольт.
Интернет: www.reversopumps.com

Внимание: тишина!

Звукоизолирующая «попона» для яхтенных двигателей

Любой посторонний шум в море всегда неприятен, особенно если речь идет о двигателях или генераторах. Чтобы устранить эту проблему, компания ARC Antifoul придумала простой и эффективный выход из положения. Их разработка Noise Killer является простым жестким каркасом, на который надевается звукоизолирующее покрывало — сэндвич из свинцового листа, заключенного между слоями пеноматериала. Такие приспособления уже давно прижились на коммерческих судах и хорошо нейтрализуют низкие тона шума дизельных двигателей. Каждый набор Noise Killer состоит из рамы и покрывала, сделанных под размеры конкретного двигателя и моторного отсека. Само покрывало состоит из отдельных модулей, соединяющихся «липучками»

и легко снимающихся при необходимости. Кроме того, предусмотрены специальные сервисные створки, через которые удобно проводить ежедневные проверки фильтров, ремней и уровня масла. Разумеется, устанавливать такую защиту на двигатели с воздушным охлаждением мы бы не рекомендовали, а как она зарекомендует себя на прогулочных яхтах, покажет время.



**Простая,
но эффективная
звукоизоляционная
защита**

СТРАННОВЕДЕНИЕ



**На Spirit of Qatar
стоит 3000-сильная
вертолетная турбина**

СУДНО МЕСЯЦА *SPIRIT OF QATAR*

В чем уникальность?

Spirit of Qatar U-96 — это гоночный глассер с воздушной турбиной и аэродинамической разгрузкой корпуса. Это самая быстрая спортивная лодка в мире, несмотря на то что ее конструкция была разработана еще в 1950-х. Длина глассера составляет 30 футов при весе всего 2 тонны, что позволяет достичь экстремальной скорости.

Каков принцип действия?

Лодка идет на воздушной подушке, которую создает между двумя корпусами переднее крыло. Во время гонки пилот может менять угол заднего спойлера, чтобы предотвратить опрокидывание лодки. На днище левого корпуса установлен стабилизирующий плавник, который помогает держать курс и проходить повороты.

Какая силовая установка?

В качестве двигателя на *Spirit of Qatar* установлена турбина Lycoming T55 L7C мощностью 3000 л. с.

от вертолета Chinook. Она позволяет лодке разогнаться до сумасшедших 174 узлов. Турбина засасывает воздух через широкий раструб над кабиной пилота. Если гонки проходят в соленой воде, воздухозаборник делают выше, чтобы предотвратить попадание соли внутрь.



Как управлять болидом?

Очень осторожно! Штурвал глассера соединен с рулем, а управление двигателем и регулировка дифферента осуществляются посредством педалей. Из-за высокой скорости и перегрузок в крутых поворотах на первый план выходит безопасность пилота. Он заключен в усиленную капсулу и пристегнут ремнями с пятью точками крепления. В случае столкновения или переворота глассера пилот автоматически переключается на дыхание сжатым воздухом через специальную маску и может находиться под водой в течение 20 минут.



Взгляд в темноту

Raymarine представила новые модели тепловизоров

После того как в мае прошлого года американская компания FLIR спасла британскую Raymarine от банкротства, неудивительно, что на выставке в Саутгемптоне под этим брендом представили новую линейку камер с тепловыми сенсорами. В качестве базовой платформы инженеры решили использовать дисплеи E и G серий Raymarine. Самая простая модель T300 стоит в Европе порядка €8750 и использует одиночный температурный сенсор, который

выдает изображение с разрешением 320×240 точек и допускает двукратное увеличение. Вторая в модельном ряду камера T350 имеет разрешение 640×480 и четырехкратный зум. Начинка модели T400 аналогична таковой в T300, но здесь добавлена видеокамера, позволяющая вести запись в условиях плохого освещения. В конце линейки находится T450 стоимостью около €18 200 — фактически это T350 с видеокамерой.
ИНТЕРНЕТ: www.raymarine.com



Симрад-мореход

Новые многофункциональные дисплеи

У модельного ряда Simrad NSE появился «большой брат» — новая линейка дисплеев NSO (аббревиатуры обозначают NS Expert и NS Offshore соответственно). Новинки предназначены для владельцев больших лодок, которым нужны мониторы размером 10–19 дюймов. Ранее такой размер был только в линейке GB40, которую серия NSO логично заменяет. В устройствах обновлены процессоры и управляющие блоки, а программное обеспечение не только внешне напоминает софт NSE, но и полностью совместимо со всеми существующими дополнениями типа авторулевого, цифрового и аналогового процессоров радиолокационного изображения, а также многолучевого эхолота. Не забыли разработчики и про возможность подключения гидролокатора бокового

обзора, аудиовизуальной системы Sonic Hub и системы C-Zone, которая следит за бортовой электросетью. Есть и пара приятных бонусов от Simrad: функции двойного радара и наложения метеорологической обстановки.

Изначально наложение погодной карты было разработано Brookes & Gatehouse для Zeus и предназначалось в основном для парусников. Яхтсмены быстро оценили преимущества планирования маршрута и стоянок с учетом погоды, поэтому такую функцию, скорее всего, добавят и в экраны NSE-серии. В Европе базовая система NSO15 с одним процессором, экраном и пультом управления стоит порядка €6500.

ИНТЕРНЕТ: www.simrad-yachting.com



Залог безопасности

Надежный метеопрогноз и информация

Устройство McMurdo Smartfind Navtex в основном рассчитано на использование в коммерческом флоте, но вполне может найти место и в рубках яхт. Мы бы точно не отказались от него, учитывая, что Navtex бесплатно передает прогноз погоды и касающуюся безопасности информацию на английском языке практически у любого побережья. Конечно, приобретение этого

прибора почти за €1000 — не самый дешевый способ получать прогноз погоды, зато он предельно понятный и очень надежный. Трехканальный приемник постоянно сканирует все каналы Navtex, а цветной шестидюймовый экран отображает краткую информацию из каждого сообщения, чтобы вам было удобнее выбирать наиболее важные.

ИНТЕРНЕТ: www.mcmurdo.co.uk



AIS для iPad

Новая технология от Digital Yacht

Сыграть на маркетинговом успехе Apple откажется только ленивый, и компания Digital Yacht выпустила чудо-коробочку iAIS со встроенным Wi-Fi-сервером и мультиплексором NMEA. Подключившись к iAIS с планшета через Wi-Fi, вы сможете получать информацию о положении, скорости, курсе и MMSI находящихся рядом судов, а также координаты и другие навигационно-информационные данные от систем вашей яхты в формате NMEA. Производители

подчеркивают, что создавали iAIS не как бесполезную игрушку на борту, а для серьезной экономии средств: за €500 вы покупаете iPad, еще в €450 обойдутся iAIS и программа iNavX, а в итоге получается десятидюймовый карт-плоттер с функцией AIS.

ИНТЕРНЕТ: www.digitalyacht.co.uk



Долой излишества

GPS-навигатор без «наворотов»

Если вы устали от перегруженных функциями и настройками навигаторов, то новый Furuno GP33 определенно придется вам по вкусу. Прибор стоимостью около €500 пришел на смену GP30 и GP32, имеет встроенный GPS-приемник, который подключается к внешней антенне, и яркий цветной экран с диагональю 4,3 дюйма. GP33 покажет вам координаты, скорость, курс и угол дрейфа, а также направление и расстояние до выбранной точки в форме больших легко читаемых цифр или схем.

ИНТЕРНЕТ: www.furuno.com



Android в море

Теперь проложить маршрут можно и в баре

Компания Navionics не рассматривает всерьез навигацию по мобильному телефону, но допускает, что вы, например, захотите обсудить с командой в баре за кружкой пива завтрашний переход или похвастаться своими путешествиями перед друзьями. Navionics пришла в мир мобильный



навигации с приложением для iPhone, а теперь к картографии получили доступ и владельцы смартфонов с популярной операционной системой Android. Стоимость программ зависит от модели телефона и области покрытия карт, но в целом она не превышает €20.

ИНТЕРНЕТ: www.navionics.com

Карманный Inmarsat

Компактный телефон от коммуникационного гиганта

Компания Inmarsat, которая является прародителем современных спутниковых технологий связи, запустила в производство по-настоящему маленький спутниковый телефон. По словам представителей фирмы, новый IsatPhone Pro и предназначен в первую очередь для профессионального использования спасателями, строителями, нефтяниками и чиновниками. Однако при стоимости телефона порядка €580, а минуты разговора около €0,7 этот телефон вполне может заинтересовать яхтсменов и составить серьезную конкуренцию существующим портативным устройствам Iridium.

Благодаря тому что мощность сигнала спутников последнего поколения существенно возросла, больше нет необходимости постоянно носить с собой небольшую антенну-тарелку.



IsatPhone Pro получился чуть больше и тяжелее телефонов Iridium и, к сожалению, пока не поддерживает передачу данных. Inmarsat обещает запустить эту услугу в ближайшем будущем, хотя скорость передачи информации, вероятно, будет меньше, чем у ближайшего конкурента.

С другой стороны, у IsatPhone Pro есть ряд неплохих характеристик: он работает до 100 часов в режиме ожидания и около 8 часов в режиме разговора, обладает прочным и водонепроницаемым корпусом, встроенным приемником GPS и технологией Bluetooth,

которая позволяет подключать беспроводные гарнитуры. Разумеется, в телефоне присутствуют все привычные для мобильного телефона функции: определение номера, история звонков, календарь, телефонная книга, обмен сообщениями и будильник.

ИНТЕРНЕТ: www.inmarsat.com

Гармин Плоттер

Портативный GPS для яхтсменов

Если вам необходим карманный GPS-навигатор для задач, связанных с водой, то больше нет необходимости покупать обычные приборы и искать для них защитные чехлы. Компания Garmin окончательно взяла курс на специализацию своих GPS-приемников и выпустила GPSTrip 78 и 78S, которые предназначены для использования в условиях повышенной влажности. Устройства водонепроницаемые и снабжены замкнутой воздушной камерой, которая не даст им пойти ко дну. Дизайн хотя и напоминает приемники Garmin из середины



1990-х, но такое расположение управляющих элементов отлично тебя зарекомендовало и приобрело много приверженцев.

GPSTrip 78 имеет 1,7 Гб памяти и слот для карт microSD, а более дорогая модель 78S снабжена еще и модулем беспроводной передачи данных для обмена трекками и путевыми точками с другими портативными устройствами Garmin.

Оба навигатора используют морские карты Bluechart

или привычные наземные карты и продаются в России по цене €200 и €250 соответственно.

ИНТЕРНЕТ: www.garmin.ru

Удачная комбинация

Самая маленькая портативная DSC-радиостанция в Европе

Яхтсмены, которые серьезно относятся к безопасности на воде, давно обзавелись судовыми DSC-радиостанциями в дополнение к обычным УКВ-рациям. Особенно актуально это для тех, кто отправляется в дальние путешествия, ведь 16-й канал УКВ прослушивается спасательными службами далеко не везде. Сопреженная с GPS DSC-радиостанция (Digital Selective Calling) позволяет передать сигнал бедствия с координатами нажатием единственной кнопки, а также выборочно вызывать суда с известными идентификаторами MMSI.

На боат-шоу в Саутгемптоне компания Standard Horizon

представила устройство, которое, по утверждению компании, является самой маленькой портативной DSC-рацией в Европе. Модель HX851E имеет всего 15 сантиметров в высоту, снабжена литий-ионным аккумулятором, водонепроницаема и не тонет в воде. Несмотря на свой размер, она обладает богатой функциональной начинкой: встроенный 12-канальный GPS-приемник позволяет вставлять в сообщения координаты, внутренняя память сохраняет сотню часто используемых номеров MMSI, плюс вы можете переключиться в режим ATIS, путешествуя по внутренним водам Старого Света.

Предыдущая модель, в которой GPS-приемник использовался только для нужд DSC, так и не вышла в Европе, но компания прислушалась к пожеланиям покупателей и расширила возможности HX851E. Теперь рация не только показывает текущие координаты, но может держать в памяти 200 путевых точек и решать простейшие навигационные задачи.

Разумеется, она не заменит карт-плоттер, но вам больше не понадобится брать с собой несколько устройств, отправляясь на берег. Учитывая небольшой размер и ориентировочную стоимость €300, можно сказать, что аналогов у HX851E пока нет.

[ИНТЕРФЕТ: www.standardhorizon.co.uk](http://www.standardhorizon.co.uk)



Долгожданный AIS от ICOM

Ожидания яхтсменов оправдались

Впервые мы увидели макет MA500TR на яхтенной выставке больше года назад. С тех пор анонсы этого AIS класса В появлялись то тут, то там, но самого устройства в продаже не было. И вот наконец MA500TR оказался на полках магазинов по цене около €800. По внешнему виду он чем-то напоминает массивные приемники ICOM IC-M505 и IC-M603 и умеет определять местоположение, курс и скорость благодаря собственному встроенному приемнику GPS. В то же время

устройство передает ваши координаты и прослушивает два AIS-канала на предмет поступающей информации о других судах и выводит данные на большой монохромный четырехдюймовый экран в разных форматах. Например, MA500TR может показывать обстановку в популярном представлении «радар» и отображать удобный приоритетный список событий. Небольшое водонепроницаемое устройство можно установить практически везде.

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

Эхолот экономкласса

Новая модель Lowrance X4 стоит всего €95

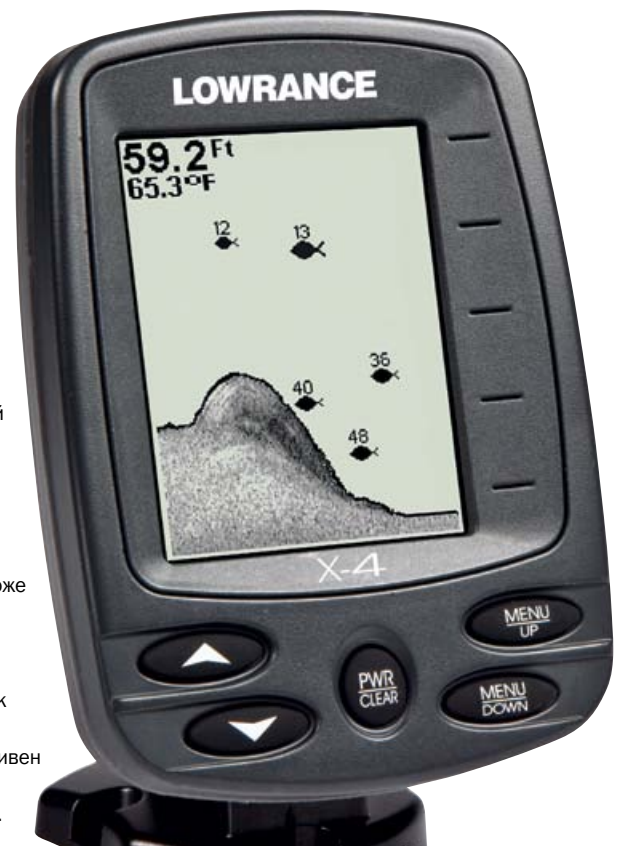
Почему-то яхтенные журналы избегают писать о недорогих устройствах начального уровня, даже если те обладают солидным набором функций. Но называть эхолот Lawrance X4 дешевым некорректно — это просто модель с наилучшим соотношением цена/начинка.

Если не брать во внимание логотип компании, то X4 очень напоминает эхолот Eagle Cuda 300: такой же монохромный четырехдюймовый экран, излучатель на 200 кГц, который крепится на транце и «пробивает» глубину до 180 м. По набору дополнительных функций новинка тоже не отстает от конкурента.

Эхолот вместе с набором батареек и излучателем на присоске портативен и легко умещается в небольшую сумку. У X4 есть «старший

брат» — X4 Pro с излучателем, работающим с глубинами до 300 м на двух частотах. Его угол охвата составляет 120°, а цена будет в районе €115.

[ИНТЕРФЕТ: www.lowrance.com](http://www.lowrance.com)





*Волна спокойствия и комфорта
10 лет в Петербурге*

www.radiohermitage.ru

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

ЗНАНИЯМВУ

Мы знаем ответы на все вопросы



Мода на цветной гелькоут полностью изменила внешность современных яхт

Зона уверенного покрытия

Удачно подобранный цвет гелькоута гарантирует вашей лодке эффектный внешний вид. Но что следует делать, чтобы лодка блестела как новая?

Что такое гелькоут

Гелькоут — изготовленное на основе синтетических смол покрытие для композитных конструкций. Это декоративный отделочный слой, призванный защищать стеклопластиковый корпус лодки от осмоса и старения под воздействием ультрафиолета. Кроме того, гелькоут обеспечивает блеск поверхностей, что делает вашу лодку чертовски привлекательной.

Типы гелькоута

Основное их различие заключается в используемых в качестве основы смолах — эпоксидных или полиэфирных, получаемых в результате синтеза с участием

жидких органических соединений как исходных компонентов. Обычно смолы имеют двухкомпонентный (сополимеры) состав или даже состоят из трех веществ — собственно смолы, отвердителя и пластификатора, которые

Основная разница между видами гелькоута заключается в типе используемых в качестве основы смол — эпоксидных или полиэфирных

при смешивании образуют прочную жесткую структуру. Существуют различные типы гелей: высокотемпературные, конструкционные (весьма твердые) и другие, более эластичные, причем все могут использоваться для корпусов и надстроек.

Цветные гелькоуты

Правильно подобранный цветной гелькоут в состоянии придать потертой лодке отличный вид. В бесцветный состав можно добавить краситель и добиться любого оттенка, что не так давно продемонстрировали крупнейшие производители яхт — Azimut, Mochi и Sunseeker. Например, голубой, красный или черный гелькоут выглядит эффектным элементом декора корпуса судна.

Что лучше — гелькоут или краска?

Гелькоут является составной частью структуры лодки и служит дополнительной защитой от ультрафиолетовых лучей и осмоса. Его слой толще, чем у краски, он более устойчив к сколам и царапинам,

поэтому его вряд ли придется наносить заново через год-два. Небольшие изъяны покрытия обычно можно заполировать специальными пастами. Краску из-за ее структуры полировать сложнее, но легче быстро обновить, переокрасив в подходящий цвет поврежденный участок. Подобрать правильный оттенок гелькоута при ремонте крайне затруднительно, но если это сделано профессионально, разницу заметит не каждый.

Толщина гелькоута

Средняя толщина составляет 0,5–0,8 мм, и на разных лодках она разная. Каждая верфь следует собственным стандартам нанесения гелькоута; так у разных автомобильных высококачественных окраски достигается при разном количестве слоев. Различия не катастрофические, ибо гелькоут нельзя наносить толстым



Спустя всего четыре месяца качество покрытия нашей лодки заметно ухудшилось



Сильно поврежденный солнцем гелькоут



Гелькоут — это только наружный тонкий синий слой, который наносится на внутреннюю поверхность матрицы как первый компонент сэндвича

Образцы гелькоута

Слои пропитанных смолой стекломатов формируют оболочку корпуса

Легкий, но твердый вспененный материал обеспечивает конструкции жесткость

Второй слой стеклопластика внутри укрепляет пенную сердцевину и завершает формирование сэндвича

слоем — в этом случае он становится хрупким и предрасположенным к растрескиванию.

Цветной гелькоут, белый или прозрачный — что быстрее выцветает и разрушается?

Все типы гелькоута рано или поздно стареют, но на цветном покрытии это более заметно. Белый гелькоут лучше отражает ультрафиолетовые лучи, тогда как темно-синий или черный их поглощает, при этом сильно нагреваясь, следовательно, и быстрее разрушаясь. Точнее, в темном гелькоуте не пигмент из окислов металлов выцветает, а сама связанная смола меняет цвет. Это происходит оттого, что температура темной поверхности заметно выше, чем светлой. Поэтому, хотя новые темные корпуса выглядят эффектно, белые корпуса до недавнего времени были предпочтительнее. Если вы вынуждены выбрать темный гелькоут, попробуйте поступить так: ограничьте площадь его нанесения надводными частями борта, а надстройка, на которую попадает большая часть ультрафиолета, пусть будет белой.

Гелькоут какого цвета более стойкий?

Общий принцип таков: темные цвета сохранить труднее, чем светлые, а белый гелькоут разрушается медленнее остальных. Окисление сильно проявляется в красном материале, и красный, как известно, быстро приобретает нежелательный розовый тон. На цветном гелькоуте более заметны следы от помывки лодки, и единственный способ от них избавиться — досуха, невзирая на боль в пояснице, вытирать яхту после каждой мойки. Помимо цвета красителя, на стойкость гелькоута сильно влияет ориентация поверхностей: горизонтальные принимают на себя гораздо больше ультрафиолета, чем вертикальные.

Как ухаживать за гелькоутом

Если о гелькоуте заботиться, яхта сможет долго сохранять первоначальный внешний вид. Следует применять высококачественные полироли, защищающие от ультрафиолета,

смягчающие действие солнца и морской соли. Не используйте агрессивные химикаты, поскольку они могут привести к резкому размягчению гелькоута. Не стоит мыть лодку жесткой водой; она столь же вредна, как и соль, которую вы пытаетесь смыть: магний и кальций могут повредить покрытие. Возьмите за привычку после каждого выхода в море мыть яхту пресной водой, поскольку это единственный способ удалить соль и въевшуюся грязь с поверхности корпуса. Из-за соли корпус тускнеет; соль может царапать гелькоут, особенно когда вы вытираете его ветошью.

Считается, что полировка необходима хотя бы раз в год, однако качественное покрытие и тщательный уход гораздо эффективнее

Чем вреден ультрафиолет

Вред излучения для смолы проявляется в том, что гелькоут выцветает. В гелях темных цветов деградация достигает глубины в несколько микрон. Рано или поздно

гелькоут может стать тусклым, мутным, и вам придется срочно принимать меры. Время является решающим фактором: за два года под палящим солнцем вы можете полностью «убить» незащищенные надводные части бортов, а потом заплатить кучу денег за их восстановление.

Как часто следует шлифовать и полировать гелькоут?

Чем реже вы это делаете, тем лучше, хотя, если использовать неагрессивную полироль и мягкий материал, проблем быть не должно. Но, поскольку толщина гелькоута относительно невелика, а вы,

к примеру, каждые полгода используете для шлифовки грубую пасту, гелькоут можно быстро стереть. Применяя воск на силиконовой основе, важно помнить, что за два месяца в воде он растворится и защита кончится.

Потребуется повторная обработка, а это опять деньги и время.

Какую полироль использовать?

Как правило, серьезная шлифовка и полировка требуются только

в крайних случаях, и здесь полировка предпочтительнее. Владельцы лодок подбирают полироли на свой вкус, но важно обеспечить качественную защиту яхты от ультрафиолета. Ведь вы не выйдете под палящее солнце без защитного крема, так пожалейте и свою лодку. Лучше использовать полироль, которая снимет минимальный слой гелькоута, обеспечив при этом надежную защиту от солнца и внешний вид корпуса.

Как реанимировать выцветший гелькоут?

Скорее всего, вам придется снять поврежденный слой с помощью шлифовальной пасты (с водой или без). Затем, нанеся новый защитный слой, вы оживите состарившееся покрытие. Можно полностью заменить гелькоут, но это недешевая процедура. В некоторых случаях выгоднее покрасить старый гелькоут качественной морской краской.

Что, кроме ультрафиолета, вредно для гелькоута?

Кристаллы морской соли, атмосферные выбросы в виде кислотного дождя и «желтая» пыль (последние два фактора особенно актуальны в Азии). Рекомендуем пользоваться известным мощным средством Fairy — оно безвредно для гелькоута. Обычно на надводных



Периодическая полировка мягким диском гелькоуту только на пользу

Ваша лодка будет выглядеть старой, если о гелькоуте не заботиться...

...или будет блестеть, будто она только что с верфи

частях корпуса появляются следы от крацев, но эти потери легко полируются. Вопреки расхожему мнению, от таких потеростей чехлы для крацев не защищают. Напротив, ввешаясь в них грязь и оставшийся в ткани песок усугубляют повреждения. Крацы следует регулярно мыть, а чехлы чистить, чтобы предотвратить износ гелькоута под ними.

Как продлить жизнь гелькоута?

Как уже говорилось, ультрафиолетовый спектр солнечного излучения — самый страшный враг гелькоута, поэтому владельцу яхты нужно регулярно проводить защитную обработку либо самостоятельно, либо нанимая подрядчика. В яхтенных магазинах есть составы, способные на три-четыре месяца защитить гелькоут от солнца. Когда мы обрабатывали

Гелькоут служит дополнительной защитой корпуса и надстроек от ультрафиолета и осмоса

редакционную Beneteau Swift Trawler 34, специалисты заметили, что прошло всего четыре месяца не самого жаркого британского лета, а на белой надстройке появились признаки старения гелькоута. В таком случае важно немедленно провести обработку. Многие заблуждаются, думая, что разовая полировка сохранит гелькоут на целый год. Единственный способ сохранить защитные качества и зеркальный блеск гелькоута в течение долгого времени — регулярный и тщательный уход. Некоторые производители яхт тратят десятки тысяч евро на восстановление гелькоута по гарантии, но если бы они вложили хотя бы часть этих денег в изменение технологии, то избежали бы лишних затрат и разборчивость с клиентами. Недавно немецкий химический концерн Bayer представил новую технологию производства гелькоута. Благодаря так называемым карбоновым нанотрубкам покрытие станут более устойчивыми к трению и износу, поглощающими ультрафиолет и активно противостоящими выцветанию. В настоящий момент новые гелькоуты проходят тестирование на каяках, но Bayer в ближайшее время собирается опробовать технологию на больших лодках. **IMBY**

МНЕНИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОЛИВЕР УИНБОЛТ, ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР ВЕРФИ FAIRLINE

Как наносится гелькоут?

В основном это делается вручную либо с использованием технологии напыления.

На какой стадии производства наносится гелькоут?

Это происходит на начальной стадии выклейки, когда формируются основные части конструкции. После нанесения гелькоут покрывают стеклотканью, смолой, пенопластом и другими компонентами, которые вместе в итоге образуют корпус.

Какой гелькоут вы используете и какой толщины покрытие?

Мы применяем изотфалеовое покрытие. Толщина гелькоута при постройке моторной яхты зависит от его состава и метода нанесения. Обычно, согласно минимальным требованиям, наносится два слоя по 500 микрон. Заметим, что толщина гелькоута не зависит от размеров лодки.



Какие расцветки гелькоута вы предлагаете?

Можно выбирать из пяти цветов: белый, черный, синевато-стальной, бежевый и темно-синий.

Мы начинали с белого и темно-синего, но с годами расширили цветовую гамму. Недавно появился черный гелькоут.

Надо ли доплачивать за цветное покрытие и почему?

За некоторые цвета мы берем дополнительную плату, поскольку общая стоимость зависит

от количества используемого красителя и времени обработки.

Создала ли мода на цветной гелькоут проблемы для вас?

Поскольку цветные покрытия становятся все более популярными, важную роль играют тесты на их устойчивость к ультрафиолетовому излучению. Совместно с поставщиком гелькоута мы провели ряд экспериментов, моделируя длительное воздействие солнца, которые позволили оценить надежность красителя.

ТЕМА ДЛЯ ДИСКУССИИ

Необрастающая краска. А что у вас?

Трое владельцев лодок делятся своим опытом применения антифоулинга



КИРОН УАЙТ

Я выбрал для своей Fairline Phantom 48 состав International Interspeed Ultra,

а процесс обработки доверил сервису, которым обычно пользуюсь. Холодным февральским днем я лучше поработаю в офисе, чем буду сидеть под лодкой со следами антифоулинга на голове. Специалисты из Fairline сказали, что синяя краска эффективнее других, но для меня внешний вид важнее практичности, поэтому я выбрал белую. По предыдущему опыту могу сказать, что это покрытие справляется со своей задачей в течение одного сезона, но иногда в солнечные дни в период навигации я все же отправляюсь за борт и чищу корпус.



МАЙК РОТЕРИ

Наша Princess 67 *Jennywren* ходит уже третий сезон. В первый

год на верфи нанесли состав Seatech производства компании Hempel — нерастворимую краску, пригодную

для использования в закрытых условиях сборочной линии верфи. Я решил применить продукт того же производителя и на второй год, поэтому выбрал эквивалент под названием Blakes. В агрессивных условиях Средиземноморья оба эти продукта работают хорошо, и я собирался применять их дальше, но в этом году решил изучить вопрос более детально.

Некоторые владельцы яхт уже давно на форуме МВУ нахваливают краску под названием Micron 66. Я позвонил в компанию, которая занимается продажей этого покрытия, и расспросил их про разницу между дешевым Micron Extra и Micron 66. Мне объяснили, что, хотя первый вполне подходит для прогулочных судов, Micron 66 является самым продвинутым составом, который применяют для обработки многих суперяхт. Учитывая положительную репутацию Micron 66 среди читателей МВУ, я решил переключиться на эту краску, которая к тому же служит два сезона.

Замечу: как только я приобрел Micron 66, компания International анонсировала новый продукт Micron 77, который,



Покрытия темного цвета считаются более эффективными, чем светлые

Micron 66 — мягкое саморазлагающееся покрытие со сроком службы два года. Бывает, что корпуса лодок в конце сезона остаются совершенно гладкими и чистыми.

полагаю, одинаково подходит и для морской, и для пресной воды.

Мы подняли *Jennywren* перед самой Пасхой и нанесли два слоя Micron 66. Эта необрастающая краска весьма отличается от других: слой получается толще, и вам потребуется вдвое больше состава по сравнению с другими брендами, чтобы покрыть такую же площадь.

С тех пор мы не раз ходили на яхте, включая путешествие от побережья Испании к Ибизе и обратно на крейсерской скорости около 25 узлов. За это время мы отметили, что покрытие кажется очень мягким: если потрогать его рукой, оно как бы тает под пальцами. Оно скорее напоминает мягкие антифоулинги, которые применяются на парусных яхтах. К сожалению,

из-за этого на корпусе остаются следы от любых прикосновений, включая прикосновения неосторожных купальщиков. Надеюсь, что этот эффект постепенно ослабнет и Micron 66 прослужит долго — это покажут время и пройденные мили.

ДЖОН ВОЛЬФ

Я только что покрыл днище моей лодки краской International Micron 77. Ее выпустили на смену Micron 66, которой я пользовался до этого. Micron 66 повсеместно известна как лучшая «необрастайка» для Средиземного моря и часто используется на больших яхтах. Это мягкое саморазлагающееся покрытие, которое служит два года. В конце сезона, когда я поднимаю лодку, корпус всегда остается чистым и гладким. МВУ



Micron 66 пользуется большой популярностью у средиземноморских яхтсменов

ПРОВЕРЕНО МВУ

Тестируем яхтенное оборудование и снаряжение

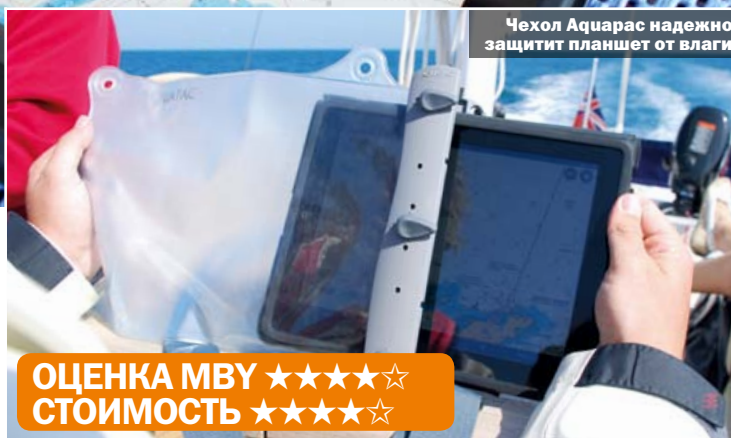
Навигация и защитный чехол для iPad

Чехол Aquarac €29
Navionics HD от €31

От экспансии «яблочной» компании уже никуда не деться, и iPad вслед за прочими «фруктами» находит все более широкое применение на борту. Известный производитель качественных водонепроницаемых чехлов для всевозможной электроники тоже не заставил себя долго ждать и выпустил для iPad «яхтенную одежду» — прочный прозрачный чехол с тремя защелками. Признаться, у нас не хватило смелости провести настоящий краш-тест и полностью погрузить столь дорогое содержимое в воду. Но когда мы недавно выходили в море, планшет окатили фонтаном брызг от встречной волны, и Aquarac отлично справился со своей задачей. Программа Navionics HD всего за каких-то 30 евро может превратить ваш iPad в картплоттер. Правда, в базовую стоимость входят карты только одного или двух регионов, но необходимые участки всегда можно докупить. В программе работают все



столь любимые пользователями фирменные «примочки» вроде автоматической смены ориентации экрана и изменения масштаба с помощью технологии multitouch. Navionics HD отображает положение, скорость и истинный курс яхты, поэтому вы можете использовать iPad даже в качестве основного навигационного прибора в соответствующих условиях. Планшет не перестает показывать данные GPS, даже если находится вне сети 3G.



Из негативных моментов можно отметить, что экран «слепнет» на ярком солнце, а чехол даже усиливает блики. Мы бы пока не торопились отказываться от привычных

картплоттеров, но держать на борту резервный навигационный прибор, несомненно, полезно. **Джек Хейнс**
ИНТЕРФЕТ: www.aquapac.net;
www.navionics.com

«Адмиральский» чемоданчик

Стоимость €12

Карманы каждого яхтсмана, как правило, полны всякой всячины, начиная от ключей и заканчивая мобильным телефоном, и все это постоянно приходится носить с собой. Чтобы решить эту проблему и защитить ценные вещи не только от влаги, но и от карманников, компания Yale решила выпустить небольшой чемоданчик с кодовым замком. Разумеется, это не переносной сейф, и оставлять там дорогие часы мы бы не стали, но пластиковый кейс, отделанный внутри мягкой тканью, вполне подойдет для менее важных мелочей, которые приходится прятать по углам перед каждымходом на берег. К кодовому замку можно присоединить стальной тросик

и завести его, например, за поручень, чтобы чемоданчик не вынесли. Надеемся, вы понимаете, что такое решение спасает лишь от случайных прохожих и детей. Размеры 15×15×4 см. **Сью Годдарт**
ИНТЕРФЕТ: www.argos.co.uk



Портативная подводная видеосистема Scubar

Стоимость в России €1175



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★
СТОИМОСТЬ ★★★★★☆

Если ваша яхта стоит в теплых морях, то проблем с осмотром винтов и днища нет: чтобы провести инспекцию, достаточно надеть плавки, маску и прыгнуть в воду. Но как быть, если не все так просто? В помощь яхтсменам была разработана система Scubar, которая позволяет оценить состояние корпуса и винтов прямо с борта судна. Заметим, что это не просто видеокамера на палке, а модульная система, которая подразумевает использование различных видеоголовок с яркой подсветкой и аксессуаров

на телескопическом шесте длиной 4,5 метра. Устройство может работать от батарей в течение двух часов, а картинка выводится на LCD-монитор высокого разрешения. Кстати, саму камеру можно опускать на глубину до 10 метров, что позволяет исследовать дно под вашей яхтой. Scubar не только поможет сэкономить на подъеме лодки, но и станет полезной вещью в вашем яхтенном хозяйстве. Например, рядом с камерой можно прикрепить магнит и поднять со дна выпавшие из кармана ключи.

ИНТЕРНЕТ: www.bbc-spb.ru

Камера Scubar выдает картинку с хорошим разрешением

FEND-FIX: закрепляем кранцы

Стоимость €12 за пару



ОЦЕНКА МВУ ★★★★★☆
СТОИМОСТЬ ★★★★★☆

Эти удобные маленькиие замки можно надеть на релинг и закрепить одной рукой, поэтому они вполне могут стать палочкой-выручалочкой для тех, кто не хочет привязывать кранцы выбленочными узлами или попросту не знает как.

Если новый способ облегчит жизнь вам и вашей команде, то почему бы его не опробовать! У меня на яхте часто бывают самые разнообразные гости, которые постоянно норовят помочь при швартовке, но с узлами, кроме «бабьего», не знакомы. Теперь, когда в моем арсенале есть Fend-Fix, я могу доверить кранцы даже далеким от моря людям.

При покупке нужно правильно подобрать защелку под диаметр релинга и веревки, чтобы она не проскальзывала. Установка очень простая: стоит лишь завязать узел, который не позволит веревке случайно выскользнуть, — и дело сделано!

Хьюго Андреа

ИНТЕРНЕТ: www.mailsspeedmarine.com

С такими креплениями вывесить кранцы смогут даже новички

ЛУЧШЕЕ: КУРТКИ

GILL CROSSWIND

Небольшой вес при хороших ветрозащитных качествах — такое выигрышное сочетание делает эту модель отличным выбором для яхтсменов. При этом куртка хорошо «дышит», и вы не будете чувствовать себя, как в пластиковом мешке. **Цена от €127**

ИНТЕРНЕТ: www.gillmarine.com



QUBA X30

Однозначный выбор для любителей стильной одежды. Благодаря защите от воды и ветра эта классическая куртка одинаково хорошо подойдет для прогулки как по набережной, так и на яхте. В комплект входят капюшон, флисовый воротник и внутренние манжеты в рукавах.

Цена от €224

ИНТЕРНЕТ: www.quba.com



HENRI LLOYD DIABLO

Серьезная теплая и вместе с тем легкая куртка с флисовой подкладкой, предназначенная для поздней осени и зимы. Дизайн не подразумевает капюшона, однако эластичные манжеты и подогнутые края не дают воде попасть внутрь.

Цена от €115

ИНТЕРНЕТ: www.henrylloyd.com



HN HYDRO POWER

Женская модель от Helly Hansen длиной до бедер сделана так, что не задирается, поэтому носить ее очень удобно. От непогоды защищают прочная водонепроницаемая ткань, высокий воротник и капюшон, а полосы из светоотражающего материала обеспечивают дополнительную безопасность.

Цена от €207

ИНТЕРНЕТ: www.hellyhansen.com



MUSTO MPX

Прочная и легкая куртка из «дышащего» материала Gore-Tex Paclite подходит как для яхтинга, так и для повседневного использования. Качественно проработанные детали обеспечивают солидный внешний вид и хорошие практические свойства.

Цена от €230

ИНТЕРНЕТ: www.musto.com



НАШИ ЯХТЫ

Делимся опытом эксплуатации



LAKY VERF 23M

Обычная жизнь необычной лодки

Выбирая яхту, люди прежде всего обращают внимание на эффектную внешность, а ведь дело не столько в дизайне, сколько в грамотной реализации конструкторских идей

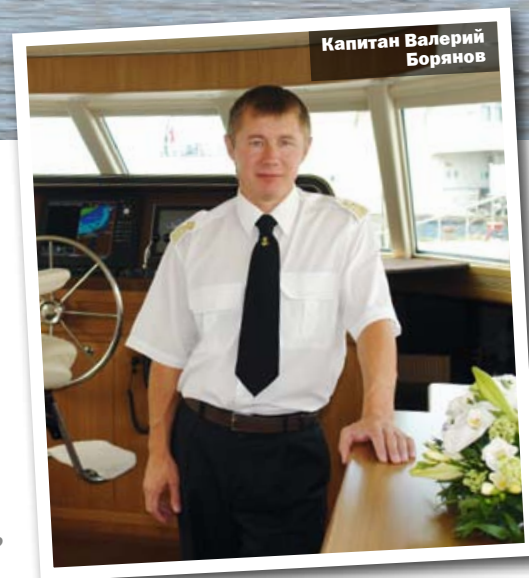
Когда шлиссельбургская «Озерная Верфь» (Laky Verf) спустила на воду первый корпус проекта 23 М, одни сильно удивлялись, другие сомневались в успехе программы и скептически пожимали плечами... За четыре навигации, проведенные у штурвала «Охты», и за четыре календарных года, в течение которых мне приходилось заботиться об этой яхте, произошло много событий. Главное — проект 23 М не «загнулся», как нередко теперь бывает, а стал самым что ни на есть серийным для моторных яхт — вслед за «Охтой» со стапеля сошли еще пять корпусов,

и каждое последующее судно было в чем-то лучше предыдущего. Реализованы задумки и пожелания владельцев, верфь, прислушавшись к мнению капитанов, провела свою модернизацию...

За это время мы достаточно много походили, и я хорошо узнал лодку. В яхт-клубе по соседству с нами стоят глиссирующие яхты известных брендов, и меня время от времени спрашивают, не хотел бы я сменить «лошадку», пересечь на скоростную стеклопластиковую яхту. У каждого типа лодок есть свои за и против, но скажу как капитан: в наших водах

я предпочитаю работать на надежном стальном судне и готов жертвовать скоростью в угоду мореходности и другим качествам, присущим «Охте». Ее корпус отлично держит двухметровую волну, два 550-сильных двигателя обладают внушительным запасом мощности, мощные генераторы, активные гидравлические стабилизаторы качки для повышения комфорта на борту, удивительная управляемость... Думаю, вы представляете, какие сюрпризы могут преподнести Ладога и Балтика, где, в основном, пролегли маршруты яхты.

За эти годы на лодке побывало немало гостей, среди которых встречались люди довольно известные, и на многих лицах в какой-то момент читался вопрос: неужто сделано в России? Конечно, сбивает с толку голландский дизайн, но внешность — это еще не все: под тиковыми палубами, за красивой мебелью или изящными линиями корпуса плохое качество не утаить. В такие моменты иногда даже возникает какое-то особенное чувство — гордости, что ли, за то, что все в порядке и скрывать нечего. Вечером гости расходятся





Проект задумывался так, чтобы лодки проходили под всеми мостами Невы и Малой Невки



King size кровать в мастер-каюте



В салоне яхты светло и просторно



Обилие зеркал визуально расширяет пространство

по каютам, а мы всю ночь трудимся на вахте, чтобы не утомлять пассажиров дневными переходами. Не скажу, что яхта совсем бесшумная, но в каютах двигателей практически не слышно, поэтому наутро все только удивляются новым пейзажам за бортом. Уйти можно далеко: автономность по топливу больше тысячи миль (трое суток непрерывного хода), воды и припасов хватает на недельный круиз. А можно кататься по городу, и мосты не станут помехой, поскольку складная мачта...

При эксплуатации «Охты» мы столкнулись всего лишь с двумя моментами, которые потребовали некоторой доработки. Первое — добавили тент с боковыми и кормовым обвесами, чтобы в плохую погоду изолировать кокпит от внешней среды. Задача это несложная и больших вложений не потребовала. Второе — решили немного обнизить приборную панель и, наоборот, приподнять диван рядом с постом управления, чтобы хороший обзор был не только у рулевого,

но и у сидящих рядом людей. И еще установили штурманский стол. В каких-то других перестройках на «Охте» необходимости не возникало, а эти верфь учла при постройке последующих лодок проекта 23 М и даже добавила опреснители.

Что для капитана главное? Наверное, как для машиниста локомотива, пилота авиалайнера или болида «Формулы 1», уверенность в своей «машине»; без этого ни работа, ни отдых — не в удовольствие. Иначе как брать ответственность за людей на борту? А еще главное, что «Охта» живет нормальной, обычной яхтенной жизнью, не киснет у причала в навигацию, радуется своих хозяев и гостей. Когда на борт заходят дамы, они без напоминания снимают туфли на шпильках. В этом не только морская культура и бережное отношение к тикю, но и дань уважения к лодке, к ее создателям. И это тоже для меня главное.

Валерий Борянов

Для капитана главное — уверенность в своей «машине»; без этого ни работа, ни отдых — не в удовольствие



«Охта» — частый гость в финских водах



Жуткий денек

КЕЙТ МАКТРЕГОР: *Спокойствие и еще раз спокойствие, даже когда португальские военные моряки подозревают вас в контрабанде.*

До недавнего времени у меня не было собственной лодки, хотя я всегда об этом мечтал. Однажды Линн, моя супруга, предложила мне отвлечься от работы и записаться на курсы капитанов в Альгарве. Я тут же согласился и провел пять незабываемых дней на побережье Атлантического океана, спокойно и без напряжения обучаясь искусству управления 44-футовой яхтой с гребными валами. Когда в последний день занятий мы выходили из гавани, мне рассказали о выставленной на продажу поддержанной яхте Sunseeker Superhawk 48 с поворотными колонками. Я тут же позвонил жене, чтобы заручиться ее согласием на покупку, и спустя полтора месяца мы стали счастливыми обладателями этой лодки. В то время я еще не очень понимал, что такое колонки: лодка и лодка, главное — красивая и быстроходная. А совсем недавно полученный сертификат Day Skipper придавал уверенности, что я могу управлять любым судном.

Наступил день, когда к нам в Альгарве приехали дети, чтобы всем вместе провести неделю на борту нашей новой лодки. К вечеру мы прибыли в живописную гавань Лагоша, добрались до причала и принялись разыскивать нашу лодку. «Вон она!» — воскликнул я, и все полезли на борт, восхищаясь, насколько лодка большая и красивая.

Я был так увлечен комплиментами по поводу приобретения, что не сразу услышал сердитые крики из недр яхты. Оказалось, мы забрались на чужую лодку! В конце концов нашлось и наше судно, и скоро мы забыли о недавнем конфузе.

А наутро моя уверенность в способности управлять лодкой внезапно испарилась. Покрываясь холодным потом, я готовил лодку к отходу — без опытного наставника на борту все ощущалось совсем иначе. Нетерпение семейства уже потихоньку начинало раздражать, поскольку не понять им было, отчего я мешкаю. И только Линн представляла, насколько сильный стресс я испытываю перед первым самостоятельным путешествием. Вывода лодку из марины, я почувствовал, что ведет она себя как-то странно — не идет нужным курсом. Меня учили, что, если газануть левым двигателем, судно поворачивает вправо, и наоборот. Почему здесь не так? Боже, что происходит? Когда мы вышли в океан, нервы были на пределе. Я остановил лодку, отдал якорь и попытался успокоиться. Тут мой сын указал на идущий к нам корабль ВМС Португалии.

Старший из моряков не сводил с меня глаз, положив руку на кобуру

Словно под гипнозом мы смотрели, как с корабля спустились RIB и тот помчался к нам. На борт поднялись четверо дюжих вооруженных моряков и на португальском языке потребовали предъявить документы. Я по-английски попытался объяснить, что бумаги все еще у яхтенного брокера. Военные, очевидно, решили, что мы наркокурьеры, и принялись обыскивать яхту. Старший из них не сводил с меня глаз и держал руку на кобуре. Ростом я 1 м 88 см и некогда занимался регби, но, признаюсь, чувствовал я себя в тот момент хуже, чем любой на ринге против Мухаммеда Али. Когда моряки наконец отбыли восвояси, нервы мои сдали окончательно. Ситуацию ухудшило то, что при подходе к причалу в голове у меня перепутались правила управления лодкой с валами и колонками. Поэтому, не стесняясь, я орал на всех, и швартовы летели во все стороны. На радость зевакам мы врезались в причал, а после я три часа приходил в себя...

В последующие дни яхта не покидала марину, зато мы ее как следует вымыли, и это здорово. На четвертый день мы рискнули снова выйти, на сей раз подальше. И тут до меня наконец дошло: лодка с колонками иначе реагирует на перекладку штурвала, и к этому просто надо привыкнуть. Когда мы вернулись к причалу, у меня уже был некоторый опыт. Колонки работали нормально, и большая часть моих опасений отпала. Я даже отпраздновал это пивом.

Мой совет тем, кто собирается приобрести свою первую яхту: не торопитесь, посмотрите все возможные варианты, сравните спецификации и отчетливо осмыслите, что вы делаете. Эта ли лодка вам нужна? И не мозольте глаза португальским морякам! **МВУ**



Яхта Кейта Sunseeker Superhawk 48 Jelisa

Majesty 44

2007 год



750 000 \$



Длина: 13,66 м
Ширина: 4,26 м
Осадка: 0,95 м
Двигатель Volvo Penta
2 x 250

Вместимость: 15 чел.
Каюты: 3, санузел 2
Два пульта управления
Встроенная быт. техника

Аудио, видео система
2 отдельных кондиционера
Навигационная система
Тент на флайбридж

Территория продаж „ВОДНЫЙ МИР”

ХОТИТЕ ПРОДАТЬ или КУПИТЬ лодку? ПРИХОДИТЕ К НАМ!



BESTMARINE
www.bestmarine.ru

+7(495) 626-97-00



МОСКОВСКИЙ
ЯХТЕННЫЙ ПОРТ
www.mrport.ru

Maxim 2100



1 700 000 руб.

Длина: 6,7 м
Ширина: 2,3 м
Вместимость: 7 чел.
Двигатель: MerCruiser
4,3 MPI 220 л.с.
Каюты: 1
Отличное состояние
Дополнительно: тент, трейлер.

2009 год

Cranchi Endurance 41



11 500 000 руб.

Длина: 13 м
Ширина: 3,45 м
Двигатель: два V D6EVC по 350 л.с.
Вместимость: 10 чел.
Каюты: 2

2005 год

Морская яхта «ОЗОН»



47 500 000 руб.

Длина: 38 м
Ширина: 6 м
Осадка: 4 м
Двигатель: 2 x 300 л.с.
Дизель-генератор 2 x 30 кВт
Пассажиров: 20 + экипаж
Каюты: 7 Санузел: 3
Сауна, душевая кабина
Камбуз оснащен бытовой техникой

2008 год

Великобритания, Испания, Франция, Бельгия, Нидерланды, Германия, Италия, Хорватия, Польша, Эстония, Латвия, Финляндия, Швеция, Тайвань, Словения, Турция, Греция, Казахстан, Украина, Белоруссия, ОАЭ, Болгария, Чехия, Дания, США, Канада, Азербайджан, Киргизия, Австрия, Швейцария, Мексика, Албания, Япония, Кипр, Португалия, Габон, Перу, Алжир, Египет, Саудовская Аравия, Израиль, Куба, Ямайка, Южная Корея, Литва, Марокко, Китай, Панама, Бразилия, Аргентина, Ирландия, Канарские острова, Тунис, Румыния, Грузия, Сирия, Мадагаскар, Южная Африка, Австралия, Индия, Новая Зеландия, Тайланд, Норвегия, Индонезия, Филиппины, Вьетнам, Шри-Ланка, Оман, Иран, Йемен, Кения, Чили, Эквадор, Колумбия, Венесуэла.

Другое _____

**Для нас не существует границ.
Мы доставим ваш катер или
яхту практически из любой
точки мира.**



+7 (495) 777-42-88 | www.logex.ru

Логистика крупных грузов

Характеристики лодки: Стальная моторная яхта 2008 г. постройки, эксплуатация с 2009 г.

Верфь: Van Der Heijden (HL)

Модель: Dynamic Deluxe 1700

Габариты: длина 17,7 м; ширина 5,3 м; осадка 1,45 м.

Двигатель: IVECO 2 X375 л. с., нгпу, кгпу, топливный бак 3300 л, бак чистой воды 1000 л.

Комплектация: дг 11 кВт, стабилизаторы качки, гидравлический трап, опреснитель, рация речная, рация морская, сту, тепловизор, эхолот, навигатор, климат-контроль, котёл отопления, спутниковое TV, dvd, посудомойка, морозилка, стиралка с сушкой, два холодильника, вытяжка, микроволновка, гриль.

Стоимость 1 млн евро (в стоимость входит гидроцикл Sea-Doo RXT-215, наработка 10 моточасов).

Место нахождения — Москва.

Контакты: 8 985 769 55 88 Игорь



Реклама

РЕКЛАМА



INTERNATIONAL MARINE COMPANY

**Катера RIB, со стационарными
дизельными и бензиновыми
двигателями от 15 000 \$**

www.intmarineco.net
e-mail: ko.tn.7@hotmail.com
Tel.: +2016-51-70-999
+2014-04-47-547



в Москве **38 Sport Bridge**



23 560 000 руб.

в Москве **370 AFT Cabin Cruiser**



16 900 000 руб.

в Москве **43 Sport Bridge**



26 660 000 руб.



Длина, м: 12,17
Ширина, м: 4,37
Двигатель: Volvo D-6 (2x370 - 740 л.с.)

Топливо, л: 1408
Число кают: 2

Длина, м: 11,37
Ширина, м: 3,50
Двигатель: Volvo D6 435 EVC (435 л.с.)

Топливо, л: 650
Число кают: 2

Длина, м: 13,23
Ширина, м: 4,37
Двигатель: Volvo 2 x D6 IPS 500 (2x370 - 740 л.с.)

Топливо, л: 1628
Число кают: 2



АДМИРАЛ МАРКЕТ МАРИН



Эксклюзивный дистрибьютор на территории России
(495) 925-77-06 www.admiral-group.ru

CROWNLINE

в Москве **270 CR**



5 580 000 руб.

в Москве **252 EX**



3 100 000 руб.

в Москве **275 CCR**



4 500 000 руб.

Длина, м: 8,74
Ширина, м: 2,59
Двигатель: MerCruiser QSD 4,2 ES 320 (Дизель) BRAVO III - 306 л.с.

Вместимость: 8 чел.
Топливо, л: 284

Длина, м: 7,77
Ширина, м: 2,59
Двигатель: MerCruiser 377 Mag MPI 6.2 BRAVO III - 320 л.с.

Вместимость: 9 чел.
Топливо, л: 189

Длина, м: 8,74
Ширина, м: 2,59
Двигатель: MerCruiser 496 MAG MPI BRAVO III - 375 л.с.

Вместимость: 8 чел.
Топливо, л: 284

CHAPARRAL

в Москве **310 Signature Cruisers**



280 148 \$

в Москве **290 Signature Cruisers**



220 163 \$

в Москве **215 SSi Cuddy Cabins**



76 948 \$

Длина, м: 9,45
Ширина, м: 3,05
Двигатель: Twin Volvo 5.0 Litre GXI DP DRIVE - 2x270 л.с.

Спальных мест: 6
Топливо, л: 473

Длина, м: 8,84
Ширина, м: 2,9
Двигатель: Twin MerCruiser 4.3 Litre MPI BRAVO III - 2x220 л.с.

Спальных мест: 6
Топливо, л: 379

Длина, м: 6,71
Ширина, м: 2,51
Двигатель: Volvo 5.0 Litre GXI MPI SX - 270 л.с.

Спальных мест: 2
Топливо, л: 212

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Nord West 370 Sports Top

Jonacor Marine предлагает специальные условия на покупку моторной яхты Nord West 370. Цена яхты в России — 499 000 €

Nord West 370 Sports Top — эталон безопасности, комфорта, стиля и универсальности среди моторных яхт! Изящные обтекаемые формы надстройки говорят о спортивном характере яхты, оснащенной парой сильных моторов, и сочетаются с дизайном поста управления и современными материалами отделки верхнего салона.

С технической точки зрения **Nord West 370 Sports Top** — новатор, получивший надежную пропульсивную систему с поворотными-откидными колонками, управлять которыми можно джойстиком. Эта система делает маневрирование при швартовке понятным, легким и уверенным!

Длина 11,8 м / 38 футов Ширина 3,5 м Высота 3,3 м
Двигатели 2 x VP D4 (2 x 300 л.с.) угловые колонки Топливный бак 800 л



Jonacor
marine

+7(812) 702 47 70
info@jonacor-marine.ru
www.jonacor-marine.com
Санкт-Петербург, Песочная наб., 18



www.windymarine.ru

Z58

Windy 58 Zephyros

Windy — качество, достойное избранных!

длина 17,75 м
ширина 4,50 м

запас воды 470 л
запас топлива 2100 л

макс. скорость 38-40 уз.
макс. комплектация

Флагман норвежской судостроительной компании — яхта VIP-класса Windy Z58

+7 (927) 712-7594
+7 (927) 712-7909

Windy
Spirit of Scandinavia



COBALT BOATS



323

Длина 10.59 м 8.2 Magnum
Ширина 3.23 м Magnum BRAVO 3
430 (Hp)



303

Длина 9.60 м 8.2 Magnum
Ширина 3.02 м Magnum BRAVO 3
380 (Hp)



243

Длина 7.29 м 8.2 Magnum
Ширина 2.59 м HO BRAVO 3
430 (Hp)



276

Длина 8.38 м 8.2 Magnum
Ширина 2.59 м HO BRAVO 3
430 (Hp)



242

Длина 7.90 м 8.2 Magnum
Ширина 2.59 м HO BRAVO 3
380 (Hp)



222

Длина 7.11 м 377 Magnum
Ширина 2.59 м MPI BRAVO 3
320 (Hp)



A25

Длина 7.77 м 8.2 Magnum
Ширина 2.59 м HO BRAVO 3
430 (Hp)



200

Длина 5.90 м 350 Magnum
Ширина 2.54 м MPI BRAVO 3
300 (Hp)



210

Длина 6.83 м 350 Magnum
Ширина 2.59 м MPI BRAVO 3
300 (Hp)



230
WSS

Длина 7.31 м 8.2 Magnum
Ширина 2.59 м HO BRAVO 3
430 (Hp)

141700, Московская область, г. Долгопрудный, ул. Набережная, 4а, тел.: +7 (903) 539 83 41
факс: +7(495) 408 25 00, e-mail: cobaltboats@yandex.ru, www.cobaltboats-rus.ru

START
MARINE



Lazzara LSX 92

Длина 27.42 м Ширина 6.40 м Двигатели 4 x Volvo IPS 900
Максимальная скорость 31 уз. Ёмкость топливных баков 6435 л
Цена на верфи в стандартной комплектации 7 950 000 USD



Lazzara LMC 76

Длина 23.29 м Ширина 5.61 м Двигатели 3 x Cummins 600 HP Zeus
Максимальная скорость 25 уз. Ёмкость топливных баков 4921 л
Цена на верфи в стандартной комплектации 4 900 000 USD



Absolute 50 Fly

Длина 16.55 м Ширина 4.65 м Двигатели 2 x Volvo IPS 600
Максимальная скорость 29 уз. Ёмкость топливных баков 1600 л
Цена на верфи в стандартной комплектации 740 000 EUR



Absolute 43 Fly

Длина 13.65 м Ширина 4.15 м Двигатели 2 x Volvo Penta D6 - 370
Максимальная скорость 34 уз. Ёмкость топливных баков 1100 л
Цена на верфи в стандартной комплектации 426 000 EUR



Astondoa FAETON 380 HT

Длина 11.93 м Ширина 3.80 м Двигатели 2 x Volvo Penta D4 - 300
Максимальная скорость 31 уз. Ёмкость топливных баков 984 л
Цена на верфи в стандартной комплектации 252 000 EUR



Astondoa FAETON 360 Fly

Длина 10.70 м Ширина 3.75 м Двигатели 2 x Volvo Penta D4 - 300
Максимальная скорость 32 уз. Ёмкость топливных баков 780 л
Цена на верфи в стандартной комплектации 240 600 EUR

РЕКЛАМА



Эксклюзивный дистрибьютор на территории РФ и СНГ

125212, г. Москва, ROYAL YACHT CLUB,
Ленинградское шоссе, дом 39, стр. 7
Тел: +7 495 796-34-96, +7 495 795-00-05
Факс: +7 495 795-00-05
E-mail: sales@royalemarine.ru
www.royalemarine.ru

AQUATECHNICA

AZIMUT 39



Год	2008
Длина	12.06 м
Ширина	4.02 м
Осадка	1.15 м
Двигатели	2 x Cummins QSB 5.9 355 л.с.
Кол-во кают	2
Моточасы	350
Цена	390 000€
Местонахождение	Москва

AZIMUT 68Plus



Год	2003
Длина	21.63 м
Ширина	4.36 м
Осадка	1.40 м
Двигатели	2 x MTU 1160 л.с.
Кол-во кают	4+1
Моточасы	1 500
Цена	1 250 000\$
Местонахождение	Франция

AZIMUT 58



Год	2009
Длина	17.88 м
Ширина	4.95 м
Осадка	1.37 м
Двигатели	2 x MAN R6 800 л.с.
Кол-во кают	3+1
Моточасы	200
Цена	1 100 000€
Местонахождение	Италия

MONTEREY 355SY



Год	2008
Длина	10.50 м
Ширина	3.40 м
Осадка	1.05 м
Двигатели	2 x Volvo – Penta D4 DP 260 л.с.
Кол-во кают	2
Моточасы	60
Цена	250 000\$
Местонахождение	Москва

AZIMUT 43



Год	2008
Длина	12.90 м
Ширина	4.22 м
Осадка	1.27 м
Двигатели	2 x Cummins QSB 5.9 425 л.с.
Кол-во кают	2
Моточасы	200
Цена	500 000€
Местонахождение	Москва

FAIRLINE 46 Phantom



Год	2006
Длина	15.25 м
Ширина	4.32 м
Осадка	1.12 м
Двигатели	Volvo Penta 2x D9 475 л.с.
Кол-во кают	3
Моточасы	350
Цена	350 000€
Местонахождение	Хорватия

MONTEREY 295SCR



Год	2011
Длина	8.8 м
Ширина	2.8 м
Осадка	0.95 м
Двигатели	Volvo – Penta 5,7 GXi DP 320 л.с.
Кол-во кают	1
Моточасы	Новый
Цена	180 000\$
Местонахождение	Москва

AZIMUT 50



Год	2004
Длина	16.02 м
Ширина	4.72 м
Осадка	1.21 м
Двигатели	2 x 669 л.с. (492 кВт) CAT C12
Кол-во кают	3+1
Моточасы	850
Цена	600 000\$
Местонахождение	Москва

AZIMUT 80



Год	2008
Длина	25.34 м
Ширина	5.8 м
Осадка	1.8 м
Двигатели	2x1570 MHP CAT C30
Кол-во кают	4+экипаж
Моточасы	300
Цена	2 500 000€
Местонахождение	Хорватия

SILVER

Condor Star Cabin 730

Технические характеристики:

Длина - 730 см;
Ширина - 250 см;
Вес - 1900 кг;
Пассажировместимость - 7 чел.;
Мощность мотора - 225-350 л.с.;
Материал корпуса - АМг;
Запас топлива - 430 л.;
Килеватость на транце - 21 град.



Радарная арка

Сдвижной
электрический люк

Пенозаполненный борт,
толщина наружного
алюминиевого листа 3 мм

Электрическая
якорная лебедка
с роульсом

Толщина днищевого
листа 5 мм

Стоимость в полной (FO) комплектации под подвесной двигатель (225-350 л/с) - 2 366 000 руб.;
Стоимость в полной (FO) комплектации со стационарным двигателем Volvo Penta D3 220 л/с - 3 454 000 руб.
Версия в пластиковом корпусе:
NorthSilver 730 в полной (FO) комплектации под подвесной двигатель (225-350 л/с) - 1 890 000 руб.;
NorthSilver 730 в полной (FO) комплектации со стационарным двигателем Volvo Penta D3 220 л/с - 3 010 000 руб.



Санкт-Петербург, Выборгское шоссе, д. 362
тел./факс: (812) 513-85-11, 513-84-00, 448-55-22
факс: (812) 513-84-38
www.silverboats.ru, silvernord@list.ru



Страхование яхт и катеров

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



ОСАО «Ингосстрах». Лицензия Росстрахнадзора С №0928 77
* в соответствии с условиями Договора

ЕДИНЫЙ ТЕЛЕФОН
(495) 956 55 55

www.ingos.ru

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*