

КАПИТАН КЛУБ

captain club magazine

WIM VAN DER VALK

Неоголландская классика

**И ОДНОГО
КОРПУСА МАЛО**

La Grande Motte
Multihull Boat Show

www.captainclub.ru

ТЕСТЫ:

- Outremer 45
- Lagoon 40 MY
- Fountaine Pajot MY 37
- Nord Star 32 Patrol
- Askeladden 805 Commuter
- Sea Ray 265 Sundancer

RIVIERA 6000 SY

Австралийский подход

VOLVO OCEAN RACE

Запад встречается с Востоком



ISSN 1561-8293

9 771561 829003 >

ISSN 1561-8293

Учредитель и издатель
ООО «Капитан-Клуб»

Адрес издателя и редакции:
Россия, 199106 Санкт-Петербург,
22-я линия В.О., д. 3, к. 1, оф. 516
+7 (812) 325-7493, 324-7495
info@captainclub.ru, mail@captainclub.ru
www.captainclub.ru

Генеральный директор
Александр Прилепский
info@captainclub.ru

Шеф-редактор
Артем Лисочкин
lisochkin@captainclub.ru

Редакция:
Александр Прилепский, Дмитрий Туманов, Екатерина Хлопкова,
Екатерина Марцева, Виталий Шрамков, Макс Лерман

Арт-директор
Дмитрий Семенов, capclubsps@gmail.com

Директор по маркетингу и рекламе
Андрей Корнеев, +7 (916) 528-1600
korneev@captainclub.ru

Рекламный отдел:
Елена Осокина, +7 (911) 923-1505
reklama@captainclub.ru

PR-служба:
Екатерина Марцева, +7 (916) 256-9652, pr@captainclub.ru

Финансовая служба:
Александр Прилепский, Полина Афанасьева, Светлана Немцова

Секретарь редакции:
Любовь Нарузберг, +7 (812) 325-7493, mail@captainclub.ru

Офис в Москве:
Ленинградский пр., 39/7, Royal Yacht Club
МО, г. Долгопрудный, ул. Якова Гунина, 1, Яхт-клуб МРП
Андрей Корнеев
+7 (495) 363-2254, +7 (916) 528-1600, +7 (929) 995-6942
korneev@captainclub.ru, korneev_and@rambler.ru
Екатерина Марцева, +7 (916) 256-9652, pr@captainclub.ru

Представительство в Поволжском регионе:
Даниил Жарков
г. Самара, +7 (987) 151-7718, +7 (968) 864-1296
zharkov.captainclub@mail.ru

Представительство в Нидерландах:
Alexander Ryskin
Chairman, Executive editor
Steurgat 33, 4251 NG Werkendam, Netherlands
+31 (653) 45 01 98, +7 (926) 611 56 86, alryskin@yandex.ru

Представительство в Турции:
Nataliya Buyuktas
Akdeniz Cad. №46/1, Fatih, Istanbul, Turkey
+90 (532) 161 30 76, captainclubturkey@gmail.com

Представительство в Италии:
Davide Bresciani
+39 (393) 930 38 81, davide@hokoconsulting.it

Все права защищены
Категорически воспрещается воспроизводить полностью или частично статьи и фотографии, опубликованные в журнале, без получения письменного согласия ООО «Капитан-Клуб». Издатель не несет ответственности за содержание рекламных объявлений. Журнал «Капитан-Клуб» не несет никакой ответственности за присланные материалы. Рукописи, не принятые к публикации, не возвращаются. Все опубликованные в данном номере журнала изображения из фотобанков компаний-производителей, дилеров и прочих предприятий и организаций предоставлены на договорной основе.

Журнал «Капитан-Клуб» — русское издание. 12+
Журнал зарегистрирован Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ №77-12817 от 31.05.2002 г.
Лицензия ИД №06431 от 10.12.2001 г.
Издание основано в 1996 году, выходит 6 раз в год.

© ООО «Капитан-Клуб», 2015

Отпечатано в типографии
«Первый полиграфический комбинат», Россия.
Тираж 18 500 экз. Цена свободная.
Подписано в печать 29.04.2015 г.

Информацию о распространении журнала вы можете найти
на нашем сайте www.captainclub.ru, в разделе «О журнале»

Подписка
в редакции, info@captainclub.ru
Заключаем договоры с региональными представителями,
желающими заниматься распространением журнала.



6 ВАТЕРЛИНИЯ

ОТ КИЛЯ ДО КЛОТИКА

18 48 лодок, 99 корпусов

Богдан Парфенюк

24 Outremer 45. В дальние страны — с комфортом

Богдан Парфенюк

28 Lagoon 40 MY. От паруса к мотору

Богдан Парфенюк

32 Fontaine Pajot MY 37. Без помощи ветра

Богдан Парфенюк

36 MBS. Новый поворот

Макс Лерман

40 Wim van der Valk. Неоголландская классика

Макс Лерман

46 Riviera 6000 Sport Yacht. Такие близкие антиподы

Марк Красногорский

52 Хаусботы LH 109 и -110.

Дом, который гуляет сам по себе

Марк Красногорский

54 Nord Star 32 Patrol. Зима становится короче

Артем Лисочкин

60 Balt-Yacht. Одна задача — два подхода

Игорь Николаев



62 Rinker. Американский детектив

Марк Красногорский

66 Arctic 25 Commuter. Реинкарнация по-скандинавски

Артём Лисочкин

68 Sea Ray 265 Sundancer. В третьем измерении

Артём Лисочкин

74 Flipper 640–760. Масштабные модели

Артём Лисочкин

80 Crestliner 640 Renegade. Авторитетный мятежник

Филипп Фокс

84 A-Force 440. «Малыш» semi-custom

Марк Красногорский

88 Shuper E-Motion. Не надо ждать будущего

Игорь Николаев

ОТДАТЬ ШВАРТОВЫ

90 Garmin Raportix. Понятные картинки

Макс Лерман

92 Юнги «Зеленого мыса»

Ольга Ефимова-Соколова

ПОЛНЫЙ ВПЕРЕД

96 VOR. Там, где Запад встречается с Востоком

Виктория Тютюнник

ВЕТЕР СТРАНСТВИЙ

102 По пути «Святой Анны» (Ч. II)

Николай Литау, Александр Обоимов

ОСТРОВА И ПОБЕРЕЖЬЯ

108 Охотники за губками

Юрий Жвиташвили

КАПИТАНСКИЙ АРХИВ

114 Первый из Цусимского мартиролога

Леонид Амирханов

МОРЕ СТИЛЯ

120 Rolls-Royce Ghost. Все познается в сравнении

Макс Лерман

124 Damiani. Юбилей на берегах Невы

126 Мотив XXI века

Екатерина Марцева

128 БРОКЕРАЖ

СКОРО НА ВОДЕ



Совсем скоро 28,5-метровая моторная суперяхта Mulder 94 Voyager будет торжественно спущена на воду. В дальнейшем судно ожидает мореходные испытания, после которых оно вернется на верфь. Mulder 94 Voyager — совместный проект голландской верфи Mulder Shipyard и компании West Nautical, в котором гармонично соединились классические яхтенные формы и новейшие технологии. В создании лодки приняли участие настоящие корифеи яхтенной индустрии — дизайн экстерьера и интерьера разработал Франк Лаупман из Omega Architects, а корпус яхты спроектировали специалисты студии Vripack.

Металлический корпус, соответствующий стандартам RINA, и стильный экстерьер, системы шумоподавления и обеспечения повышенной комфортности путешествия, просторные внутренние помещения с высо-

кими потолками и полностью настраиваемыми под владельца интерьерами. Это современная классика в лучшем исполнении. По своим характеристикам Mulder 94 Voyager составит достойную конкуренцию яхтам существенно большего размера. Разработчики уверены, что их детище будет пользоваться невероятным успехом на яхтенном рынке.

Судно оснащено двумя дизельными двигателями Caterpillar C18 по 1150 л.с. Максимальная скорость новинки 18 узлов, расчетный запас хода составляет 4200 морских миль.

Примечательно, что еще в процессе постройки Mulder 94 Voyager была номинирована на престижную премию в сфере яхтенного и авиационного дизайна International Yacht & Aviation Awards 2015 в категории «Концепт моторной яхты длиной до 40 метров».



Финский концерн Konekesko, которому принадлежит бренд Yamarin, представил новую модель катера — Yamarin 63 Hard Top. Новинка отличается универсальностью, комфортабельностью и высоким уровнем безопасности, поэтому отлично подойдет для водных путешествий всей семьей.

На Yamarin 63 Hard Top могут разместиться шесть человек, причем каждому из них будет действительно удобно. Разработчики уделили особое внимание «водительскому» месту, сделав его максимально эргономичным. Впрочем, о пассажирах тоже не забыли: прочное лобовое стекло и спойлер защитят их от встречного

«СЕМЕЙНЫЙ» YAMARIN 63 HT

ветра. Проектируя катер именно для семейного отдыха, специалисты Yamarin добавили специальные функции безопасности, в том числе высокие бортики в кокпите, надежный релинг и «противоскользящее» тиковое покрытие на носу. На борт можно взять даже маленьких детей.

В носовой части катера находится широкая двуспальная кровать (под ней — место для хранения постельного белья), рядом — просторная кладовая. В кокпите расположен удобный диван U-образной формы, который днем легко превращается в лежак для загара, а ночью — в еще одно двуспальное место. Над кокпитом можно установить тент. На Yamarin 63 Hard Top достаточно пространства для хранения вещей, которые семья возьмет с собой в путешествие.

Попасть на катер можно через носовую палубу: центральная секция лобового стекла открывается. Это делает доступ на судно более безопасным.

Yamarin 63 Hard Top разработан специально для многодневных круизов и прогулок с ночевками, поэтому на борту установлена система водоснабжения, есть раковина и биотуалет. Камбузная зона также заслуживает внимания. Современная плита легко превращается в обогреватель с вентилятором для регулировки температуры, а 30-литровый холодильник ради экономии места помещен под «водительское» кресло.





ПО МОСКВЕ — НА «ПРИНЦЕССЕ»

В честь открытия навигации и полувекового юбилея легендарной британской верфи Princess Yachts компания Nordmarine проводит в мае серию мероприятий, направленных на приобщение к яхтингу москвичей и гостей столицы. Ради этой цели для них запланированы увлекательные водные прогулки по Москве.

Компания Nordmarine, которая является официальным представителем Princess Yachts International PLC, дарит уникальную возможность не только полюбоваться Первопрестольной с воды, но и попробовать в деле катера и яхты разных производителей. Помимо моторных яхт Princess, каталог компании включает суда таких известных брендов, как Azimut,

Sunseeker, Fairline, Bavaria, Galeon, Bayliner и многих других.

Для покупателей новых яхт Princess совместно с верфью разработана специальная программа финансирования, а также введен особый курс валют. Кроме того, для всех клиентов компании Nordmarine в этом году действует программа трейд-ин. В общем, без подарков и приятных бонусов никто не останется.



«ВОЛГА-ВОЛГА»

В этом году по многочисленным просьбам участников даты проведения Volga Boat Show были перенесены. Всероссийская выставка катеров и яхт впервые будет проходить в течение четырех дней — с 4 по 7 июня.

При этом цена участия в бот-шоу осталась на прежнем уровне.

В программу Volga Boat Show в этом году будут добавлены тест-драйвы новых моделей катеров и другой водно-моторной техники, вечерняя концертная часть, появятся новые выставочные разделы («Рыбалка», «Авто», «Спорт», Used boats). Посетителей ждут выступления профессиональной шоу-группы флайбордистов, презентации катеров-амфибий, судов на воздушной подушке, гидроциклов, автомобилей, квадроциклов, авиашоу, спортивные соревнования, мастер-классы и фестиваль духовых оркестров.

По словам организаторов Volga Boat Show, основное преимущество выставки заключается в том, что она проводится в акватории Волги. Это позволяет не только представить катера, яхты, другую водно-моторную технику и продукцию премиум-класса на стендах, на открытой площадке и у причалов, но и организовать тест-драйвы любой из экспонируемых моделей. В рамках Volga Boat Show можно провести массу разнообразных мероприятий, причем как на воде, так и на суше. Именно

поэтому на выставку специально приезжают из Москвы, Санкт-Петербурга, Казани, Нижнего Новгорода, Екатеринбурга, других городов России и даже из-за рубежа.

Volga Boat Show 2015 пройдет на базе яхтенного порта «Дружба» (Самарская обл., г. Тольятти, Комсомольское ш., 36).

Дополнительную информацию о выставке и возможности участия в ней можно получить на www.volga2015.ru и по телефону +7 (495) 221-76-77. Кроме того, можно отправить интересующие вопросы на электронный адрес org@volga2015.ru.



РУССКИЕ СПАСАЮТ ЕВРОПЕЙСКИХ БАНКРОТОВ



В интервью одной из местных газет учредители компании сообщили, что Seaway имеет внушительный портфель заказов, но не может обеспечить необходимое финансирование. В результате доверие клиентов было потеряно.

Состоявшийся в Словении суд постановил, что уволенные сотрудники Seaway Yachts могут подать заявление на получение финансовой компенсации. Владельцы компании были отстранены от управления. Для передачи предприятия в аренду суд назначил банкротного управляющего. Активы словенских судостроителей были выставлены

на аукцион еще в феврале.

Однако, несмотря на банкротство производителя, Greenline и Shipman останутся на плаву! Русскому бизнесмену Владимиру Зинченко, живущему в Словении и ранее занимавшемуся дистрибуцией яхт Greenline и Shipman, удалось взять верфь в аренду на год. Возглавляемая им словенская компания SVP AVIO d.o.o. выиграла тендер.

Словенская компания Seaway Yachts, которая занималась строительством гибридных моторных яхт Greenline и карбоновых парусных яхт Shipman, официально признана банкротом. В феврале этого года компания подала заявление о неплатежеспособности, а будущее брендов оказалось под вопросом. С конца 2014-го сотрудникам Seaway Yachts не выплачивалась заработная плата.

Концерн Seaway Group, которому принадлежит верфь, передает в распоряжение Зинченко производственные площади, матрицы, технологическое оборудование и собственно сами бренды. Помимо производственных активов и опытного коллектива, бизнесмен получает портфель контрактов на строительство 20 яхт. На очереди — подтверждение заявок на строительство еще 20–25 судов, что потребует привлечения около 150 квалифицированных специалистов. Кроме того, у Владимира Зинченко есть планы по освоению производства новых моделей. Пожелаем ему удачи!



БЫСТРОЕ СЕРЕБРО

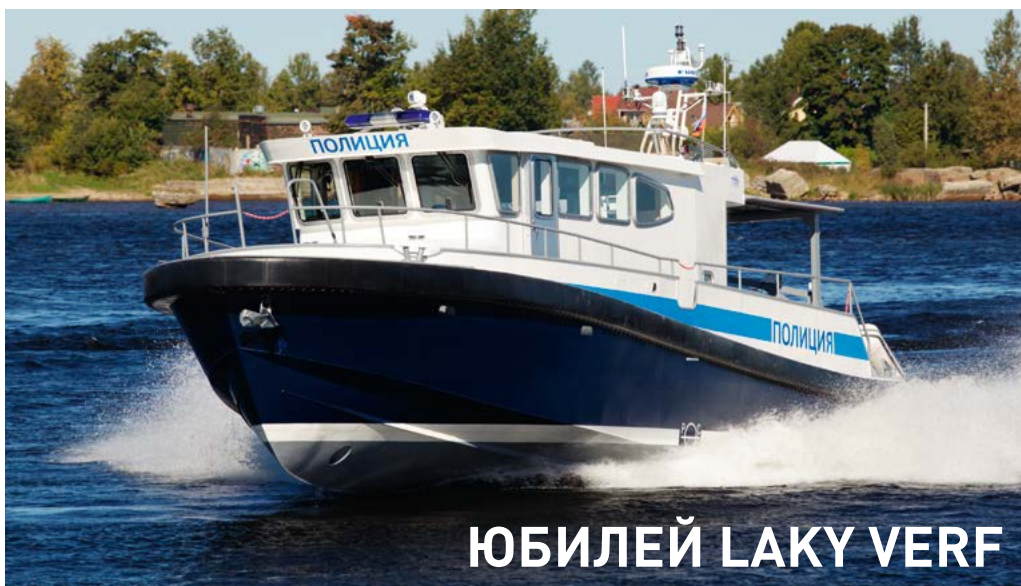
Моторная мегаяхта Silver Fast длиной 77 метров, ранее известная под названием Suvretta, спущена на воду. На церемонии, которая состоялась на верфи Silver Yachts в Хендерсоне (Австралия), присутствовал спроектировавший модель яхтенный дизайнер Эспен Ойно. Silver Fast — четвертая и наиболее продвинутая яхта в революционной Silver Series. От своих предшественниц (Rabdan, Dragonfly и Smeralda) она, помимо прочего, отличается абсолютно новым серебряным цветом, разработкой которого также занимался Ойно.

апартаменты с зоной отдыха и большой отдельной палубой, расположенной ниже сандека. Планировка Silver Fast также включает 7 гостевых кают, 12 кают для членов экипажа, просторный салон, бассейн-джакузи на 8 человек, сауну, спа-зону и тренажерный зал. Дизайном интерьера занимались специалисты Vain Interiors (Германия). Особого внимания заслуживает инновационный гараж для тендера. Отличительной чертой гаража являются двери типа «крыло чайки». Доставка яхты владельцу запланирована на середину мая.

«Семейные» черты Silver Series — небольшая ширина полуглиссирующего корпуса и невероятно изящные линии экстерьера. Узкий корпус обеспечивает экономичный расход топлива и высокую скорость яхты.

На 18 узлах запас хода новинки составит 4500 морских миль, а на 14 узлах — уже 6000 морских миль! На крейсерских 22 узлах Silver Fast способна пересечь Атлантику. Максимальная скорость яхты, оснащенной двумя дизельными двигателями MTU 16V 4000 M90, достигает 29 узлов. Так что Silver Fast вполне оправдывает свое название.

Корпус и надстройка мегаяхты выполнены из алюминия. На борту смогут с комфортом разместиться до 16 гостей. В распоряжении владельца — впечатляющие



ЮБИЛЕЙ LAKY VERF



В начале апреля судостроительная компания «Озерная Верфь», также известная под названием Laky Verf, отметила свой первый солидный юбилей — 10-летие. По случаю круглой даты на производстве, расположенном в Шлиссельбурге (Ленинградская область), состоялись праздничные мероприятия. Среди гостей, собравшихся на территории Невского судостроительно-судоремонтного завода, были глава Администрации МО город Шлиссельбург Н. В. Хоменко, представители организаций-заказчиков, журналисты специализированных изданий. Поздравить юбиляров приехали и сотрудники петербургской редакции «Капитан-Клуба».



Формально 10 лет «Озерной Верфи» исполнилось 4 апреля, однако руководство решило провести юбилейные торжества днем раньше. Впрочем, слово «праздник» куда больше подходит для описания всего происходившего на Фабричном острове. За десятилетие, прошедшее с момента закладки киля первого судна (это была моторная яхта проекта 23М, разработанного известным голландским дизайнерским бюро Guido de Groot Design), Laky Verf пережила немало серьезных испытаний, и для всего коллектива верфи 10 лет — действительно праздник. Поэтому вручение цветов, грамот и даже медалей лучшим сотрудникам «Озерной Верфи» не выглядело ни пафосно, ни фальшиво.

Особую атмосферу церемонии, организованной в эллинге верфи, придала живая музыка: выступление очаровательной скрипачки на фоне новеньких корпусов оказалось вполне в духе презентаций Monte Carlo и Monte Carlo Yachts.

«Озерная Верфь» вышла на рынок в 2005 году с концепцией строительства моторных яхт класса «люкс» по индивидуальному заказу. Компания даже успела поработать над проектами яхт больших размеров (длиной до 45 метров!) с Франком Лаупманом из голландского дизайн-бюро Omega Architects. Однако со временем производственный профиль Laky Verf несколько изменился, и сегодня на верфи строят в основном скоростные катера специального назначения. Заказчиками являются различные министерства и ведомства Российской Федерации: Минтранс, МЧС, МВД, Федеральная таможенная служба. Катера вполне

оправдывают гордое звание многоцелевых: они используются как инспекторские, патрульные, штабные.

Всего за годы работы компания построила 32 судна (6 яхт и 26 катеров).

Генеральный директор ООО «Озерная Верфь» К. Г. Бурьянов провел для журналистов небольшую экскурсию по предприятию и пресс-конференцию, в ходе которой рассказал о текущей работе верфи и планах на ближайшее будущее. По его словам, 2014 год стал для Laky Verf очень удачным. Был заложен и спущен на воду первый катер проекта 15MJ, главным отличием которого от предшественников (13М и 14М) являются водометные движители. Также в 2014-м был заложен киль скоростного многоцелевого катера проекта 17MJ. Его строительство завершится к июлю этого года. Планируется, что демонстрация 17MJ состоится в рамках Международного военно-морского салона, который пройдет в Санкт-Петербурге с 1 по 5 июля.

Мы присоединяемся к поздравлениям в адрес «Озерной Верфи» и от души желаем ей новых заказов и новых проектов. С юбилеем, Laky Verf!





ВЕЧНОЕ ИСКУССТВО С ELLING

Те, кто оказался в центре финансового района в Амстердаме в конце марта 2015 года, были немало удивлены, обнаружив моторную яхту Elling, лежащую на боку посреди площади Густава Малера. Выглядело это так, будто волна выбросила лодку далеко на берег и она оказалась на площади. Компания «Адвентор Яхтс», российский дилер яхт Elling, сетуя на стихию (1 апреля), дала волю своей фантазии и разослала эту шокирующую новость сотне адресатов. Было очень жалко яхту. Но уже на следующий день стало понятно, что дело здесь не в стихии... а в искусстве.

Как оказалось, голландский художник Леонард Ван Мюнстер таким нетрадиционным способом решил проиллюстрировать лихорадочность нашего времени и назвал свое творение «Фортуна» — в честь римской богини процветания, удачи и, как ни странно, несчастья. Яхта, беспомощно лежащая на боку, выглядела заброшенной в центр города невероятной силой природы.

Сам художник так комментирует свое творение: «Яхта, лежащая на боку, символизирует не только плачевность ситуации, в которой судно не может продолжать свое путешествие, но и то, что эта ситуация может измениться: судно встанет на ровный киль и продолжит свое путешествие к новым горизонтам. “Mi kanto, ma mi de ete” — это суринамское выражение означает “Я перевернулся, но я все еще здесь”. Другими словами, хоть я и потерпел какое-то несчастье, но я не остановился, а продолжаю движение».

Директор верфи Neptune Marine, производящей моторные яхты Elling, признался, что для него большая честь стать участником такого проекта и что выбор пал именно на их моторную яхту. Компания «Адвентор Яхтс» также признала арт-проект удачным, при этом особо отметив, что идеи, заложенные в саму концепцию этих яхт, полностью отвечают замыслам художника.



ХАУСБОТ ДЛЯ МОРЯ

Этот тип судна обычно ассоциируется исключительно с внутренними водными путями — простенькие «понтонные» обводы рассчитаны лишь на относительно тихую речную воду и, вдобавок, довольно неспешные

режимы хода. Основной его плюс — невиданная вместительность. Однако любопытный концепт под названием Overblue, предложенный итальянской компанией Plus S.r.l., переносит старый добрый «дом на воде» на беспокойные морские просторы — благодаря хорошо знакомой мореплавателям

катамаранной схеме. Две такие «яхты» длиной 44 и 54 фута уже в процессе постройки, но проектная документация заготовлена еще и на третью, 64-футовую модель. Сообщается, что необычные лодки уже сертифицированы по довольно серьезной категории «В», а это обещает достойную мореходность.





СТАРТ ПАРУСНОЙ ЛИГИ

В Москве стартует Национальная парусная лига (НПЛ) — один из самых масштабных проектов Всероссийской Федерации парусного спорта (ВФПС). В тест-этапе Национальной парусной лиги, который состоялся в Тверской области в сентябре 2014 года, приняли участие 10 команд, которые представляли Москву, Санкт-Петербург, Саратов, Таганрог, Тверь, Тольятти и Минск. В этом году число команд-участниц увеличится. Экипаж, который по итогам пяти этапов займет первое место, получит переходящий Кубок Национальной парусной лиги. Две сильнейшие команды примут участие в европейской Лиге чемпионов от нашей страны.



Для освещения предстоящего спортивного мероприятия будут использоваться современные медиатехнологии. За гонками всех этапов можно будет следить в онлайн-режиме на канале ВФПС в YouTube. Планируются трансляции в эфире российских телеканалов. Фото- и видеосъемка соревнований будут вестись с воды (в том числе с помощью камер, установленных на каждой лодке), с берега и с мини-вертолетов. GPS-трекинг будет использоваться на всех гонках, обеспечивая компьютерную картинку с позицией и скоростью каждой яхты.

Стоит отметить, что подобный формат соревнований — короткие гонки флота с пересадкой (15–20 минут на гонку) — набирает популярность во всем парусном мире. Он обеспечивает всем участникам равные шансы на победу и позволяет собирать большую зрительскую аудиторию, причем как в Интернете, так и прямо на берегу. У болельщиков есть возможность не только поддержать свои команды, но и пообщаться с яхтсменами между гонками.

В этом году яхтсменов ожидает 5 этапов НПЛ:

- с 15 по 17 мая — Москва;
- вторая половина июня — Санкт-Петербург;
- с 10 по 12 июля — Конаково (Тверская обл.);
- с 30 июля по 2 августа — Минск (Белоруссия);
- с 15 по 18 октября — Сочи.



В апреле в яхт-клубе МРП (г. Долгопрудный, Московская обл.) состоялась традиционная встреча капитанов. На конференцию также были приглашены представители государственных органов, в том чис-

ДЕНЬ КАПИТАНА

ле Ространснадзора и ГИМС. Всего мероприятие посетило около 100 человек.

На встрече обсуждались актуальные вопросы, касающиеся маломерного флота: в первую очередь — правила плавания и правила прохождения технического осмотра судов перед началом навигации. Наибольшее количество вопросов, заданных представителям власти, было связано с изменениями в законодательстве (относительно правил и порядка регистрации маломерных судов).

Директор яхт-клуба МРП Юрий Харламов рассказал о новых услугах клуба и планах развития группы компаний «Международный Московский Яхтенный Порт». Новое подразделение холдинга — яхт-клуб «МРП Нагатино» — и программу его развития представил управляющий Сергей Козуб.

Участники конференции отметили важность ее информационной составляющей, но без разговоров «за жизнь» тоже не обошлось. Капитаны и владельцы маломерных судов вспомнили события прошедшей навигации и обсудили планы на навигацию 2015 года.



48 ЛОДОК, 99 КОРПУСОВ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

И снова я в симпатичном курортном Ла-Гранд-Моте (Франция) на многокорпусном бот-шоу: 1870 выставочных квадратных метров на берегу, 350 — на воде, 135 экспонентов и (главное!) 48 «живых» катамаранов и тримаранов. Воистину многокорпусная фиеста, аналогов которой в мире нет.

Эту выставку «Капитан-Клуб» презентовал в №3/2013. Родилась она совсем недавно (в 2010-м), в ответ на потребность «многокорпусных» верфей в специализированном бот-шоу. Нынешняя — уже шестая. На фоне могучих Дюссельдорфа или Канн ее масштабы не впечатляют. Особенно посещаемость, которая за год даже немного снизилась: 12 000 посетителей против 15 000 в 2014-м. Регресс? Это с какой стороны посмотреть.

На нынешнем бот-шоу продано около 40 (!) многокорпусников на общую сумму около 25 млн евро! (Эти суда ведь весьма недешевы: в среднем 400–500 тыс. евро и уж точно не меньше 200 тыс.) Все верфи мира за год строят около 1000 катамаранов и тримаранов, а всего за 5 дней в маленьком городке своих владельцев обрели целых 4% этого флота. Не удивительно, что топ-менеджеры верфей в один голос говорят о Multihull Boat Show как о главном для них событии года, а половина

посетителей прилетела из-за рубежа. В чем же прелесть выставки? Рассказывает Кристина Годд, бессменная хозяйка пресс-офиса: «Во-первых, посетители здесь “качественные”. В Каннах, Генуе и Дюссельдорфе катамараны/тримараны — небольшая группа в

армаде однокорпусников. Среди посетителей стенда больше просто любопытствующих; вам нужно еще рассказывать им преимущества многокорпусников, и не факт, что “проникнутся”. К нам же приезжают уже давно определившиеся в предпочтениях.




Leopard 40

Во-вторых, визитеры у нас не просто осматривают, но и активно тестируют суда. Верфи пригоняют сюда по два «борта»: один — на стенд, а второй — на ближний к выходу из марины понтон. Осмотрел судно, понравилось — можешь на таком же выйти в море: менеджеры на стендах постоянно комплектуют «тест-экипажи», суда выходят по несколько раз в день, клиенты получают полноценное представление о плавсредстве.

Для самих же верфей участие не столь обременительно, как в других выставках. Перегнать многокорпусник (а большинство верфей находятся недалеко) в нашу марину на порядок дешевле, чем доставить его по суше в Париж или Дюссельдорф. И стоимость участия не зашкаливает. Потому у нас активно выставляются даже небольшие верфи, которые не могут позволить себе, к примеру, Канны. А крупные производители привозят по несколько лодок. Соответственно, посетители получают максимальное количество «живой» техники в одном месте.

Вы помните, мы первоначально задумали проводить выставку то здесь, то в Лореале? Но практика показала, что на атлантическом побережье выставка не столь эффективна — посетителей гораздо меньше. Аэропорт там маленький, за день принимает лишь один международный рейс; не сравнить с более людным Монпелье, где работают, в частности, «бюджетники» Ryanair и Easyjet. Погода там

похуже, море посуровее — столь активное, как здесь, тестирование не всегда возможно. И сам городок более рабочий и несколько мрачный, а бот-шоу предполагает атмосферу праздника и ярких эмоций — люди ведь приехали покупать мечту! Словом, Le Salon du Multicoque окончательно «прописался» в Ла-Гранд-Моте.

Но пора на понтоны с «техникой». Самые большие экспозиции, конечно же, выставили «киты» катамараностроения, бренды которых у всех на слуху: Fountaine Pajot, Lagoon, Leopard, Nautitech (он же — Bavaria), Catana, Bali, Outremer. «Капитан-Клуб» протестировал 7 (!) моделей этих торговых марок. Подробные отчеты о Fountaine Pajot MY 37, Lagoon 40 MY и Outremer 45 читайте в этом номере; об остальных мы постараемся рассказать в последующих выпусках.

Leopard 40 — «горячая» новинка, анонсированная в Дюссельдорфе. В модельной линейке верфи Robertson and Caine этот размер оставался последним без носовой «веранды». Теперь и в младшем из «Леопардов» можно выйти из салона на нос через дверь: тут и психологиче-

ский комфорт, и безопасность (особенно с детьми), и вентиляция салона на зависть конкурентам. Несколько необычна планировка салона: камбуз сдвинули вперед (здесь коку работать комфортнее), а обеденную зону — в корму, вплотную к кокпиту (по задумке дизайнеров — для объединения большой компании за обоими столами). Доступны «оунерская» и «чартерная» (соответственно, трех- и четырехкаютная) версии. Тест-драйв — в ближайших выпусках.

Верфь Catana выставила оба революционных Bali (см. «Капитан-Клуб» №№6/2014 и 1/2015). В числе «ноу-хау», напомним, громадные кокпиты (столы с диванами плюс солярий) в носу; открываемое

широценное ветровое стекло (вентиляция и прямой доступ в салон); солярии на крыше рубки, к которым ведут комфортные ступени; в корме — откидная платформа, которая увеличивает площадь кокпита. Но если кокпит Bali 4.5 привычно отделен от салона переборкой, то на Bali 4.3 эти пространства объединены. А в холодную погоду нажимаем кнопку — и гидравлика опускает (из-под подволока) сплошную кормовую переборку со стеклянными окнами и раздвижной дверью. Боковины кокпита закрываются слайдерными «форточками» — получаем сплошной салон. Весьма практичный «трансформер». Протестировать удалось Bali 4.5 — ждите отчет. >>>


Bali 4.3



Bali 4.5

стенде Saba красовалась лишь два последних дня выставки. Здоровенное судно с обилием мест отдыха и общения: кокпит кормовой, кокпит носовой, флайбридж, салон, обилие мягких диванов, соляриев и столов (плюс подручные холодильники). Здесь можно (нужно!) отдыхать большой компанией, тем более под палубой оборудовано шесть двуспальных кают с собственными санузлами. Причем, в левую кормовую — отдельный вход с кокпита. «Оунерская» версия предусматривает четыре каюты, естественно, более просторные.

Fountaine Pajot 44 Helia — судно уже не новое, хотя лично мне испытать его посчастливилось только сейчас. Разница с предшественником — 44 Orana — разительная.

Альтернативный проект с открытым кокпитом — Nautitech Open 40 (см. «Капитан-Клуб» №5/2014). Эта верфь всегда ставила во главу угла общие прочность и жесткость, поэтому переборку между кокпитом и салоном сохранила. Но сдвинула ее максимально в нос, «упразднив» в салоне обеденную группу. Странствующей паре (и даже четверым) для обеда более чем достаточно просторного штурманского стола (с камбузом — никаких экспериментов, он большой и удобный). Зато обогреть небольшую кают-компанию куда

как проще. А размеру кокпита позавидуют даже владельцы 50-футового катамарана. А еще — комфорту в кокпите в плохую погоду: сверху — сплошной хардтоп, а по периметру плотная тентовка — на «дождевом» тест-драйве я имел возможность убедиться в редком для катамарана уюте, даже без кормового полога. Еще одна особенность — бортовые рулевые посты, столь удобные для одиночной швартовки.

Штормовая погода задержала абсолютно новый Fountaine Pajot 50 Saba в пути — на

Каюты нового катамарана светлее, лучше организованы, в них больше объемов для хранения. В салоне улучшена вентиляция, увеличен камбуз, холодильник стал больше и удобнее. Перепланирован кокпит, который тоже стал просторнее. А на крыше рубки организован, по сути, еще один кокпит с мягким диваном и солярием. Туда ведут удобные ступени. Удачное судно, достойное отдельной подробной статьи.

Теперь — об «интересностях», пока еще малоизвестных российскому читателю.



Nautitech Open 40



Fountaine Pajot 50 Saba

O-Yachts, образец современной транснациональной компании: французский менеджмент, латвийская постройка. Строит под заказ, причем предлагает широкий выбор проектов (не просто теоретических — матрицы готовы к формовке). Выставленный Class 4 — перфоманс-круизер, очень близкий к чистым гонщикам: энерговооруженность — фантастических 5,44, а в исполнении «премиум» — 5,73! Еще бы: при длине 14 м всего 7,5 т «легкого» водоизмещения. Именно в угоду скорости мебель на яхте предельно упрощена, сквозные крепления палубного оборудования и путенсов не скрыты зашивками, а в платяном шкафу «живут» трубы с электропроводкой. Все корпусные конструкции — карбоновый сэндвич на эпоксидном связующем. Исполнение, несомненно, качественное. Проект Клиффорда Денна, известного, в частности, проектами люксовых Sunreef. Очень жаль, что нелепая случайность не позволила его испытать.

SC48 от Garcia Yachting. Эта почтенная (основана в 1974 году) верфь ныне входит в



O-Yachts Class 4

Grand Large Yachting наряду с Allures Yachting (алюминиевые парусные яхты) и Outremer Yachting (пластиковые перфоманс-катамараны). Строит, в частности, парусники custom из алюминия (SC48 именно из их числа). Откровенный «танк» для путешествий по всему миру без ограничений: из АМГ не только

корпус, но и палуба с надстройкой, мощные «корабельные» двери, толстенное остекление. Два кокпита (с прямым выходом в оба из салона), просторный салон, три каюты (правый корпус — «оунерский»). Полный вес 18 тонн — тяжелое судно, очень устойчивое и комфортабельное на ходу (кстати, после

полноценного тест-драйва медленным его не назову). Полный «фарш» для жизнеобеспечения и безопасной навигации, дублированные системы автопилота, спутниковая связь... Планировку кают «расписал» владелец, потому подробно на ней останавливаться смысла нет. Отмечу другое: этот 48-футовый индивидуальный проект из алюминия (!) со столь богатой комплектацией и профессиональным строительным надзором (был нанят руководитель проекта, «глаза и уши» владельца) обошелся заказчику в весьма скромных 900 тыс. евро. При том, что несоизмеримые по долговечности и качеству 50-футовые пластиковые «штамповки» на соседних понтонах стоят больше миллиона. »



Garcia SC48



Swiss 65

Swiss — это емкие карбоновые корпуса на эпоксидном связующем, углепластиковые мачты и шверты, богатая комплектация, индивидуальное исполнение интерьеров. Максимально возможный комфорт сочетается с повышенной скоростью (карбон — именно для легкости на ходу). Для жизни и путешествий по всему миру. Коммерческий директор верфи рассказал: «Мы комплектуем яхты стандартными системами и механизмами, но только от высококачественных (в основном, скандинавских) производителей. Каждое новое судно я лично “гоняю” не менее 500 миль, и если что-то мне не нравится, то владельцу не сдаем — переделываем». Swiss 65 оказался пятилетним, но выглядит удивительно свежо. Суда действительно качественные.



Slider 47

Slider 47 — еще один перформанс-катамаран, конкурент для Catana и Outremer, строится в Италии, но менеджмент германский. Корпус формируется целиком в здоровенной матрице, ламинация — с инфузией (вакуумированием), на винилэстеровой смоле, с усилением нагруженных участков днища карбоном. Массивные элементы сосредоточены вблизи центра масс, для уменьшения продольной раскачки (бич катамаранов). Для безопасности носовая часть поделена на пять водонепроницаемых отсеков. Вы можете отрезать передние три метра — вода в жилые помещения не пойдет. Предосторожность на случай пробоины, к примеру, от какого-нибудь плавающего в воде предмета. Высокая энерговооруженность, «квадратный» топ гро-

та, шверты — все для ходкости. Богатая комплектация, отделка исходя из предпочтений клиента. В «базе» — 540 тыс. евро, в выставленной комплектации — 700 тыс.

Итальянская верфь Comar Yachts, давно известная своими качественными монокорпусниками, теперь строит и катамараны. Корпуса формирует из стеклопластика на винилэстере. Comet Cat 37 — проект Марка Ломбарда, любителя скорости и мастера грамотных планировок. Чего стоит один только широкий редан чуть выше ватерлинии: смоченная часть корпуса довольно узкая (для ходкости), а «сухая» часть достаточно широкая для просторных апартаментов. Заодно редан добавляет жесткости корпусу. Благодаря длинным бортовым окнам помещения светлые и психологически



Swiss S2C 65



Comet Cat 37



Aventura 33

комфортные. А в отделке удивительно много дерева — интерьер вообще выполнен в благородном стиле «скандинавов». Клиренс 65 см — отлично для 37 футов. «Базовая» цена — 250 тыс. евро.

В отчете о выставке 2013 года я уже представлял емкие Aventura 33 верфи STGI. На сей раз тунисские катамараностроители выставили еще одну модель — Aventura 43. По задумке — быстрый катамаран с румпельным управлением. Удивили «катерные» мягкие кресла рулевого с боковой поддержкой. Карбоновая поворотная мачта, эффективное парусное вооружение — судно должно «бегать».

Понравилась планировка салона с оригинальным двухостровным камбузом. А вот интерьер не впечатлил ни расцветками, ни качеством исполнения. Базовая цена — 320 тыс. евро, выставочный образец стоил 350 тыс.

В прошлый раз (в 2013-м) я сетовал, что заглянул сюда лишь на пару дней. Ошибку повторять не стал и на сей раз отработал все пять дней, собрав уйму материала. Это действительно событие года в многокорпусном мире. И всем неравнодушным к многокорпусникам горячо рекомендую в следующем году запланировать поездку не в Дюссельдорф и не в Канны, а именно в Ла-Гранд-Мот. ❖



Aventura 43

ТЕНТОВЫЕ ТКАНИ
ДЛЯ КАТЕРОВ И ЯХТ

Recsystem

Серия тканей RECSYSTEM®
изготовлена из 100%
окрашенного акрилового
волокна с водоотталкивающей
пропиткой.

RECASENS
BCN 1886

IGC composites &
marine equipment

Готовые тенты
Молнии для тентов УКК
Фурнитура для тентов
Кнопки и застежки для тентов



Фирменный магазин
Московская обл., г. Долгопрудный
ул. Якова Гунина д.1, стр.11
яхт-клуб «МРП»
+7 (495) 626-9500

НГК-МАРИН

Москва
+7 (495) 926-6006 marine@igco.ru
Санкт-Петербург
+7 (812) 438-5630 igc-spb@inbox.ru
Самара
+7 (846) 997-7206 ngk-samara@mail.ru
Новосибирск
+7 (383) 299-0889 igc-siberia@bk.ru



В ДАЛЬНИЕ СТРАНЫ — С КОМФОРТОМ

БОГДАН ПАРФЕНЮК

Один из верных признаков по-настоящему удачной и добротной яхты — отсутствие таковой на вторичном рынке. Действительно, зачем избавляться от судна, которое не теряет актуальности и практически не изнашивается?! Так вот, по миру скитаются уже больше 250 катамаранов Outremer, но даже всезнающий Google обнаружил лишь дюжину выставленных на продажу.





Идеология бренда, основанного еще в 1984-м, базируется на «трех китах» — мореходности, быстроходности и простоте в эксплуатации. Первые два пункта гарантируются грамотным дизайном (высокобортные корпуса, узкие длинные ватерлинии, увеличенный клиренс, относительно короткая низкопрофильная рубка, повышенная энергооборуженность) и добротным исполнением (качественные материалы, вакуумная формовка корпусов и т. д.). Что касается третьего, то верфь не приветствует обилие сложных систем и «навороченной» электроники, ибо придерживается принципа «чем проще, тем надежнее». Также избегает карбона в корпусе (он используется только в переборках и рубке) — только время покажет, насколько такой корпус долговечен, а рисковать репутацией компания не намерена.

Скорость — особая черта этих катамаранов. И дело не только в драйве полета и наслаждении способностью обгонять «всё, что движется» (если для большинства парусников 10 узлов — предел, то для Outremer это средний показатель). Быстроходность также означает возможность «убежать» от шторма, а это плюс в копилку безопасности. И меньше времени на дискомфортные переходы (не всегда ведь волна в радость).

В сумме все вышеперечисленное и объясняет, почему Outremer (с фр. — «дальние страны») — один из любимейших катамаранов кругосветчиков.

В Ла-Гранд-Моте я «обкатал» Outremer 45 — самую маленькую модель верфи, по словам строителей, «нарисованную вокруг человека» »

