

№1.2016

КАПИТАН КЛУБ

captain club magazine

BENETTI DELFINO 93

Хотите в долю?



ДЮССЕЛЬДОРФ

Подробно о новинках

ТЕСТЫ:

- Мнев М-1200
- Velvette 29 Envy
- Velvette NGT 27
- NorthSilver PRO 565 Fish
- Pragmatic AquaHouse 560

CRANCHI SIXTY 6 FLY

В гармонии с солнцем

ПОЛНЫЙ ВБОК!

Уроки подруливания

ПРОФЕССИЯ — ВОДОЛАЗ,

или Зачем закручивать гайки

ПО БЕЛУ МОРЮ

Очарование Русского Севера

www.captainclub.ru



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) 325-74-93, 324-74-95
mail@captainclub.ru, info@captainclub.ru
www.captainclub.ru

Генеральный директор

Денис Мешков
meshkov@captainclub.ru

И.о. главного редактора

Макс Лерман
lerman@captainclub.ru

Шеф-редактор

Артём Лисочкин
lisochkin@captainclub.ru

Редакция:

Дмитрий Туманов, Екатерина Хлопкова,
Екатерина Марцева

Арт-директор

Дмитрий Семёнов
capclubspb@gmail.com

Директор по маркетингу и рекламе

Андрей Корнеев
+7 (916) 528-16-00, korneev@captainclub.ru

Рекламный отдел:

Елена Осокина
+7 (911) 923-15-05, reklama@captainclub.ru

PR-служба:

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

Финансовая служба:

Полина Солтанова, Сергей Дудко

Секретарь редакции:

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

Офис в Москве:

Россия, 125212 Москва, Ленинградское ш., 39, стр. 7,
Royal Yacht Club
+7 (495) 995-66-22,
+7 (903) 798-37-20,
+7 (916) 528-16-00

Представительство в Европе:

Кирилл Смирнов (Финляндия)
+358 (40) 500-74-66, smirnov@captainclub.ru

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», 2016

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

Подписано в печать 29.02.2016 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

- 16 Дюссельдорф: подробно о новинках**
Богдан Парфенюк, Макс Лерман
- 38 Вперед к истокам**
Артём Лисочкин
- 42 SeaNet. Третьим будешь?**
Макс Лерман
- 48 De Alm. Лодки для своих**
Макс Лерман
- 54 Sunseeker 75 Yacht. На шаг ближе к совершенству**
Макс Лерман
- 60 Cranchi Sixty 6 Fly. Итальянская история**
Иван Оньин
- 66 «БМБ 20». По байкальским законам**
Филипп Фокс
- 72 «Мнев М-1200». Делу время...**
Артём Лисочкин
- 76 Velvette 29 Envy. Никакого фастфуда**
Артём Лисочкин
- 78 Velvette NGT 27. А теперь — перформанс!**
Артём Лисочкин
- 80 «Сириус 25». Помечтайте о неземном**
Павел и Екатерина Куликовские
- 84 Finnmaster Pilot 7 Weekend. Удобный универсал**
Иван Оньин
- 88 NorthSilver PRO 565 Fish. Игра по всему полю**
Даниил Алексеев
- 92 Pragmatic AquaHouse 560. Еще не дорого, уже не мало**
Фёдор Градов



94 **ЗНАТЬ КАК**
Полный вбок!
 Артём Лисочкин

104 **ОТДАТЬ ШВАРТОВЫ**
О стандартах и не только
108 **Судьба «Центральника»**
 Александр Анисенков

112 **Им сверху видно всё...**
 Александр Тараненко

114 **Запасайтесь теплом**
 Марк Красногорский

118 **«Река» и «море»: два в одном**
 Алексей Мигалин

120 **Путь к причалу**
 Марк Красногорский

122 **МОРСКАЯ РАБОТА**
Зачем закручивать гайки
 Владимир Колесников

126 **ПОЛНЫЙ ВПЕРЕД**
90 лет вокруг скалы
 Александра Елисеева

132 **Конаково в Монако**
 Фёдор Градов

134 **ОСТРОВА И ПОБЕРЕЖЬЯ**
По Белу морю
 Мария Царенко

142 **КАПИТАНСКИЙ АРХИВ**
Таллин — Ревель: город, крепость, порт
 Леонид Амирханов

148 **Погибшая «Русалка» и незаметная «Чародейка»**
 Леонид Амирханов

154 **МОРЕ СТИЛЯ**
Концептуальная жизнь
 Марк Красногорский

158 **Время хранит память**
 Екатерина Марцева

160 **Весна — пора бриллиантов**
 Екатерина Марцева

162 **Женевская премьера**
 Катя Майбах

164 **БРОКЕРАЖ**



С УЧЕТОМ РОССИЙСКОЙ СПЕЦИФИКИ

Вaikal Yachts Group представила проект моторного судна Baikal 16, которое сочетает мореходные качества яхты траулерного типа и жилой объем хаусбота. Дизайн этой 16-метровой лодки с учетом российского климата и российского же менталитета разработал морской архитектор Макс Живов. Замечено, что наши яхтсмены предпочитают просторные внутренние помещения, высокие

потолки и любят отдыхать на флайбридже в большой компании. Baikal 16 полностью отвечает этим запросам.

На яхте два «этажа». На первом расположены три каюты (есть вариант планировки с двумя каютами), два санузла, интегрированная кухня и большая гостиная. На втором — рулевая рубка с салоном и своеобразный флайбридж, впечатляющий своими размерами.

В хорошую погоду владелец и его гости будут собираться именно там. Флайбридж защищен специальной крышей, на которой размещены солнечные элементы, питающие электроприборы судна во время стоянки. Крыша может быть сдвигающейся или подъемной. В зоне отдыха на флайбридже есть диваны, душ, барбекю. По желанию владельца там же можно оборудовать место для тендера или гидроцикла и установить кран. (Другой вариант хранения тендера/гидроцикла предполагает увеличение кринолина. В этом случае спуск/подъем будет осуществляться с помощью гидропривода кормовой купальной платформы.)

В «топовом» варианте Baikal 16 гостиная на первом «этаже» будет оборудована открывающимися балконами по обоим бортам.

Проект Baikal 16 может быть реализован в двух версиях: стальной (SMY) и алюминиевой (AMY). Яхты Baikal 16 будут доступны в модификациях Premium, Exclusive, Deluxe (отличия касаются носовой части корпуса и уровня отделки). На них будут устанавливаться как дизельные, так и гибридные двигатели.

В ближайшее время BYG планирует разработать проект 20-метровой моторной яхты в таком же стиле. ❖

ЭКСКЛЮЗИВ ОТ ДЖОНА ВИКЕРСА

Как известно, нет пределов совершенству. Это утверждение взял за основу известный английский дизайнер Джон Викерс. Дело в том, что эксперты компании Sunseeker Russia поставили перед ним непростую задачу: сделать по-настоящему эксклюзивный интерьер модели Sunseeker 75 Yacht.

«Наша цель — сделать все, чтобы каждая яхта Sunseeker стала для своего владельца шедевром. Оценив то мастерство, с которым

Джон Викерс преображает даже незаурядные вещи, мы предоставили ему свободу творчества в проекте 75 Yacht. И результат получается просто ошеломительным», — рассказал Кирилл Шабалов, исполнительный директор Sunseeker Russia.

По предварительной информации, преобразования коснутся буквально каждого уголка строящейся яхты и будут носить как косметический, так и конструктивный ха-

актер. Существенные изменения претерпела планировка кухонной зоны, барной тумбы и декоративной стенки с тыльной стороны дивана. В обеденной зоне появились декоративные вставки из нержавеющей стали, отделка ореховым паркетом от известной итальянской фирмы Cadorin. Такой же паркет появился на главном посту управления и в зоне дивана по левому борту. Была изменена форма L-образного дивана по левому борту в носовой части главного салона. Там появи-



лись два симметричных отдельных дивана и специально заказанный ковер ручной работы с рельефным ворсом. Декоративная стенка из стекла будет оснащена электроподъемником и отделит главный пост управления от салона. Была уменьшена высота оконных ламбрекенов в салоне, что визуально увеличило площадь остекления главной палубы. Мастер-каюта Sunseeker 75 Yacht обрела два больших зеркала и декоративные вставки из древесины черного американского ореха с измененной структурой, а VIP-каюта — дополнительное остекление, и это далеко не полный список того, над чем работает Джон Викерс. ❖





ELLING E6: ДОЛГОЖДАННАЯ ПРЕМЬЕРА В МАЕ

Совсем скоро в Амстердаме состоится презентация 65-футовой роскошной экспедиционной яхты Elling E6, «заточенной» под кругосветное плавание. Яхта будет демонстрироваться 9 и 10 мая в амстердамской марине под «конвоем» 30–40 младших «сестер» — Elling E3 и E4, а освещать событие планируют порядка 50 представителей мировых яхтенных изданий и интернет-порталов. Желающие смогут походить на яхте в окрестностях голландской столицы, получить исчерпывающую информацию о новинке, узнать о планах завода на расширение производства и многое другое.

В дополнение к новинке судостроительное объединение Neptune Marine BV — производитель яхт Elling — подготовило специальное и очень лояльное предложение на яхты, которые будут готовы в

январе–мае 2017 года. У заказчиков также есть возможность спланировать свое участие в кругосветном плавании в составе дивизиона яхт Elling E6 под эгидой верфи. Напомним, что такой опыт у Neptune Marine BV и его российского торгового партнера — компании «Адвентор Яхтс» — уже имеется: в 2008 году был совершен беспрецедентный безостановочный трансатлантический переход длиной 2600 миль на трех 49-футовых яхтах Elling E4. Мировые СМИ подробно освещали это плавание, которое по сей день остается уникальным в своем роде.

На презентации яхты Elling E6 будут работать представители компании «Адвентор Яхтс», готовые проконсультировать и оказать помощь жителям России и стран СНГ в переговорах с верфью. Все подробности о презентации — на сайте компании www.elling-yachting.ru. ❖



РАЗВИТИЕ «ЗЕЛеноЙ» ТЕМЫ

Словенская верфь Greenline, единственный в мире серийный производитель гибридных моторных яхт, в очередной раз отметилась на крупнейшей яхтенной выставке в Дюссельдорфе.

На бот-шоу были представлены уже хорошо известные яхты: Greenline 33 и Greenline 40. Как и все модели верфи, они комплектуются гибридными двигателями 3-го поколения и фотогальваническими панелями, а с этого года

на лодки длиной от 40 футов возможна установка гироскопического стабилизатора качки. Представленные модели хоть и нельзя назвать новинками, тем не менее они могут похвастаться использованием многих новых материалов и комплектующих. Это стало возможным, в том числе, благодаря недавней смене собственника и большей части управляющей команды верфи. После недолгого «штормового» периода верфь смогла на удивление быстро вернуться на былые позиции и начала наращивать темпы. Лишнее тому подтверждение — тот факт, что две яхты из экспозиции строились специально для участия в выставке, но были проданы еще до ее начала.

Интерес со стороны потенциальных владельцев к продукции верфи заметно возрастает. Оно и неудивительно, ведь по дизайну, качеству исполнения, начальной стоимости продукции и, что немаловажно, последующим эксплуатационным затратам мало кто может тягаться с Greenline. ❖



НА СТРАЖЕ БЕЗОПАСНОСТИ

На пути к диверсификации своей деятельности Ferretti Group, известная в первую очередь как строитель яхт, открыла новое подразделение, которое занимается проектированием, разработкой и производством судов для служб безопасности и обороны. Официальная презентация Ferretti Security & Defence (FSD) состоялась в Риме в начале февраля. Местом ее проведения стал античный Храм Адриана.

Мероприятие посетили министр внутренних дел Итальянской Республики Анджелино Альфано, высокопоставленные представители вооруженных сил и правительства. О планах подразделения рассказал CEO Ferretti Group Альберто Галасси. Задача FSD — создание линейки высокотехнологичных платформ, на базе которых будут строиться патрульные, поисково-спасательные, полицейские, военные суда. Они должны идеально подходить для

эксплуатации в сложных условиях и проведения различных операций, в том числе антитеррористических. Для решения этой амбициозной задачи будут задействованы производственные площади шести верфей Ferretti Group в Италии, а также многочисленные наработки и ноу-хау группы компаний. Наличие таких ресурсов, разумеется, не отменяет необходимости крупных инвестиций в научно-исследовательскую деятельность, и руководство FG прекрасно это понимает.

География применения судов FSD, которые будут производиться

из стали, алюминия и композитных материалов, не ограничивается родиной Данте, Феллини и Роберто Баджо. Подразделение рассчитывает выйти на мировой рынок.

Ferretti Security & Defence уже строит свое первое «быстрое патрульное судно» — FSD195. Эта 20-метровая лодка будет разогнаться до пятидесяти с лишним узлов, запас хода составит больше 400 морских миль. Спуск судна на воду запланирован на лето этого года. ❖



МОСКОВСКОЙ ЯХТЕННОЙ ШКОЛЕ — 25

Московская она по расположению и по названию, но по сути своей, конечно же, общемировая, принадлежащая своим учителям и ученикам, морям и океанам. Основанная в 1991 году, Московская яхтенная школа первой в России получила аккредитацию канадской компании IYT (International Yacht Training). Здесь готовили капитанов и преподавателей, переводили и писали учебники.



Выпускники школы уже прошли десятки тысяч миль под парусом и пройдут еще сотни тысяч. Всего Московская яхтенная школа выпустила в свет, а точнее — в море, более 6500 человек. Не все, естественно, сразу же отправились покорять океаны, но вот уже 20 человек могут похвастать океанскими переходами и тем, что побывали на всех континентах планеты.

В школе работают люди, для которых главное в жизни — это парус и море, а также желание передать эту любовь другим. Основатель

школы и бессменный руководитель этих романтиков — Валерий Романов. Семь футов под килем тем, кто уже прошел, и тем, кому еще предстоит пройти через эту школу! ❖



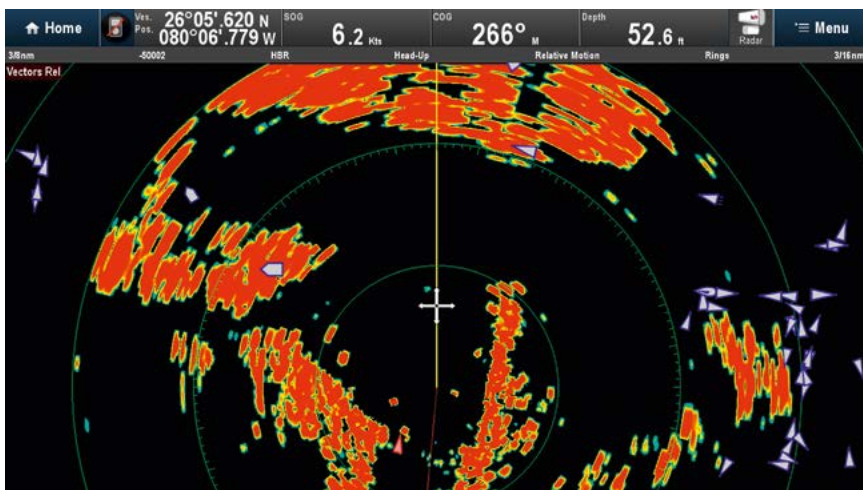
TARGA ПРОДОЛЖАЕТ «ОТКРЫВАТЬСЯ»



До недавних пор все моторные яхты финской верфи Targa, ведущие свою родословную от патрульных катеров открытого моря, оборудовались максимально закрытыми надстройками — доступ внутрь осуществлялся только через пару сдвижных дверей. Появление модификации флагманской 44-й модели с третьей кормовой дверью, ставшей некоторым отступлением от присущих профессиональным судам «всепогодных» качеств во имя яхтенного комфорта, было благосклонно воспринято многими потребителями, поэтому верфь решила



распространить нововведение и на меньшие модели. Модификацией Aft Door теперь последовательно обзавелись 37-я и 35-я модели, последняя из которых была представлена на бот-шоу Vene/Bat в Хельсинки. На очереди — создание Targa 32 Aft Door. ❖



НОВАЯ ТЕХНОЛОГИЯ — НОВЫЙ СТАНДАРТ

Raymarine Quantum представляет собой следующее поколение морских радаров, в которых применяется технология сжатия импульсов CHIRP. Новая технология радиолокации от компании Raymarine устанавливает новый стандарт для компактного твердотельного радара и повышает возможность обнаружения малых целей на фоне берега и высокого волнения. Радары Quantum обеспечивают превосходное радиолокационное изображение на длинных (до 24 морских миль) и очень коротких (от 6 метров) дистанциях по носу судна. Полупро-

водниковая технология позволяет включать радары Quantum в считанные секунды, без какого-либо продолжительного прогрева. Встроенный модуль Wi-Fi не требует проводов для подключения к дисплею, а тонкие кабели разводки упрощают установку. Энергетическая эффективность Quantum и легкая конструкция обеспечивают безопасные для судоводителя величины излучения и существенно сокращают потребление электроэнергии — более чем в два раза по сравнению с магнетронными радарными предыдущего поколения. ❖



ДЮССЕЛЬДОРФ: ПОДРОБНО О НОВИНКАХ

МАКС ЛЕРМАН, БОГДАН ПАРФЕНЮК

Вот и отгремели очередные десять дней яхтенной выставки в Дюссельдорфе.

247 000 посетителей вихрем пронесли по 17 павильонам, скупая каяки, одежду, снаряжение для дайвинга и, разумеется, катера и яхты. Boot Düsseldorf всегда служила своего рода термометром, с помощью которого измерялась «общая температура по больнице». Что происходит на рынке, чего ждать и к чему готовиться, становилось понятно по окончании этого бот-шоу. Самое красноречивое тому доказательство — в 2006–2007 годах, когда еще ничто не предвещало никаких кризисов, дюссельдорфская выставка являла собой достаточно мрачное зрелище. Экспоненты отказывались от участия, гранды индустрии существенно урезали экспозиции, а количество посетителей сокращалось.

В этом году картина была совершенно противоположной, хотя и не без огорок. Новинок было представлено меньше, чем обычно. Больше было анонсов новых проектов, а на стендах красовались яхты, показанные ранее.

По уже сложившейся традиции, самой большой яхтой на выставке стала англичанка Princess 30M, впервые представленная широкой публике. В шестом зале, царстве больших моторных яхт, наконец-то навели порядок, хотя без обид не обошлось. Если в прошлом году возмущение многих вызвало присутствие здесь небольших катеров, то нынче многие участники жаловались на то, что им не удалось попасть в вожделенный зал «для богатых» и пришлось довольствоваться менее претенциозным размещением. Некоторые производители оскорбились настолько, что даже отказались от участия в выставке. Одной из таких оскорбленных верфей стала итальянская Cranchi, которой при-

шлось довольствоваться стендом в пятом павильоне, где было представлено пять разных моделей, включая прошлогоднего победителя — Cranchi 43 Trawler.

Тем не менее все гранды были на месте: Sunseeker, Azimut, Ferretti. Мировых премьер на этих стендах не было — все уже было показано на других выставках. Впервые в шестом павильоне появился объединенный стенд Beneteau, на котором красовались как сами Beneteau, так и родственные им Monte Carlo.

Впрочем, моторные яхты хоть и привлекают внимание посетителей, все же не являются гвоздем программы. Дюссельдорф всегда имел легкий крен в сторону парусных яхт, «моторы» занимали лишь второе место. В этом году экспансия парусников была особенно заметна: 15-й и 16-й павильоны были забиты большими и малыми парусниками под завязку, а те, которые все же не уместились, перекочевали в 17-й павильон. Кстати, с каждым годом в этих павильонах наблюда-

ется все больше и больше россиян. Причем интерес у них отнюдь не праздный: многие присматривают себе яхты именно здесь, в Дюссельдорфе.

Настроения среди 340 «парусных» участников царили самые разные. Кто-то скромно отмалчивался, другие, наоборот, отмечали рост числа заказчиков. По нашим наблюдениям, жизни в парусниках было явно больше, нежели где-либо еще. Кроме привычных классов яхт, на выставке прибавилось и не совсем стандартных участников вроде хаусботов.

Посетители и покупатели развлекались не только осмотром яхт и катеров, но по полной программе использовали предлагаемые развлечения. Каждый год здесь сооружают реки для байдарок, ставят бассейн для парусных яхт, предлагают понырять с только что купленным аквалангом, покататься на вейкборде... Но довольно лирики — перейдем к делу.



МОТОРНЫЕ ЯХТЫ

Princess 30M

Стеклопластик, длина 30,45 м, ширина 7,05 м, вес 98 т.



Новейшая представительница M Class английского производителя. Она была призвана унаследовать все лучшие черты своих старших «сестер» за существенно меньшую цену. Утонченный дизайн интерьера и экстерьера привлекал множество посетителей разной степени «серьезности», так что нам удалось попасть на борт с третьей попытки, да и то рано утром, когда еще не забурлил людской поток.

Как и на других яхтах M Class, здесь поднятая рубка и мастер-каюта на главной палубе в носу. Откидной гидравлический балкон в салоне и четыре каюты на нижней палубе. Впрочем, кают может быть и три — с VIP на миделе от борта до борта. На корме гараж для тендера длиной 4,5 метра, на флайбридже огромная «тусовочная» зона с джакузи, баром и лежаками для загорания. В носу удалось разместить еще один U-образный диванчик. Дизайнеры верфи хотели, чтобы 30-метровый



корпус этой новинки был сопоставим с яхтами куда большего размера, и им это вполне удалось. Хотя верфь, как нам кажется, «насолила» сама себе: потенциальные покупатели могут теперь полностью игнорировать Princess 35M и выбирать уже между 30M и 40M — у кого на что хватит содержимого кошелька. »

Drettmann 24M RPH

Сталь/алюминий, длина 23,90 м,
ширина 6,76 м, вес 175 т.



Долгожданная новинка от немецкого производителя (хотя производства находятся в Германии и на Тайване, а именно эта модель была построена в Голландии). Drettmann 24M RPH знаменует действительно новую эру в истории верфи — это первая яхта — дизель-электрород, на борту которой установлены сразу три мощных генератора (225 кВт каждый) и днищевые колонки ePOD производства RiSEA. Согласно заявлениям верфи, яхта обладает запасом хода более 5000 морских миль и легко пересечет Атлантику. Благодаря отсутствию традиционных валов моторный отсек переключался в нос, а на корме разместили огромную пляжную зону с сауной и баром. Кают на борту три, «мастер» сдвинут ближе к носу, и туда ведет отдельный вход. Две гостевые каю-

ты ближе к корме. Для команды выделили место в самом носу. Яхта порадовала качеством исполнения и оформлением — выглядит явно богаче и лучше своих предшественниц, может, потому, что строили ее в Голландии. Максимальная скорость составит около 13 узлов — не самая скоростная лодка, но и задачи у нее совершенно иные, нежели у привычных глиссеров.



Arcadia Sherpa 55

Стеклопластик, длина 17,65 м, ширина 5,60 м, вес 18 т.



Можно по-разному оценивать дизайнерские изыски (с нашей точки зрения, жуткая эклектика) создателей бренда, но в смелости и дерзости им не откажешь. Обустроить в большом люксовом судне всего две каюты, отдав половину (!) длины под «пляж», — согласитесь, эксперимент незаурядный. И, как знать, может, именно он положит начало новому дизайнерскому тренду — прецедентов достаточно. Хотя вариантов планировки здесь может быть несколько, в том числе и с полностью закрытой кормой и более традиционной компоновкой.

Экстерьер у судна выдающийся, оно уж точно выделится «из толпы» в любой марине. Борт в передней части корпуса на целый «этаж» выше, чем в корме, и нависающий над кокпитом флайбридж переходит к носу в ходовую рубку, опоясанную палубой. Здесь обеденная группа и камбуз, защищенные хардтопом от солнца и высоким стеклом от холодного ветра. Хочется воздуха — идем на один из шикарных «соляриев» открытой кормы. Передняя часть кокпита — под козырьком, здесь «кают-компания» из диванов с кофейным столиком. Максимальная скорость 25 узлов.

Интересная престиж-альтернатива для коротких выходов в теплых морях, но сами представители верфи позиционируют Sherpa как вспомогательное судно для мегаяхт. >>>

Linssen Grand Sturdy 590 AC Wheelhouse

Сталь, длина 17,80 м, ширина 5,13 м, вес 34 т.



просторных, с отдельными душевыми в санузлах. Плюс кухня/столовая и полноценная гостиная, размерами и уютом не уступающая загородному дому.

Но самое любопытное — кокпит/рубка. Не избалованные количеством солнечных дней голландцы обычно оставляют верхнюю палубу своих aft cabin (индекс «АС» в названии) открытой. От дождя — тент (или оперируемый клавишей Variotop). Но на 590 AC Wheelhouse — закрытая ходовая рубка с хардтопом до самого транца. В жару открываем (электроприводом) люк или включаем кондиционер. Кокпит же постоянно укрыт как от солнца, так и от дождя. Конечно, эффект единения с природой не столь полный, как у Variotop, зато исполнение Wheelhouse представляется более универсальным.

Новый флагман самой «тиражной» голландской верфи. Большой, тяжелый (залог плавности движения по битой волне) — корабль просто. Очень голландской архитектуры и с планировкой для семьи: всего три каюты (как и на 12-метровиках той же верфи), но очень

Beneteau GT46

Стеклопластик, длина 14,78 м, ширина 4,20 м, вес 7,65 т.



После успеха представленной в Каннах Beneteau GT40 последовала модель GT46, спроектированная теми же мэтрами Ленардом и Нуволари. Новинка отличается от младшей «сестры» не только размером, но и разными другими «вкусностями». Например, это уже яхта-купе, то есть салон закрывается дверьми, что придется по душе отечественному покупателю, да и не только ему. Сиденья дивана в кокпите трансформируются в лежаки на манер кресел в бизнес-классе самолета. Хитрые пуфики в салоне можно развернуть в кокпит и увеличить число сидячих мест.



Ветбар может занимать центральное место в салоне, но лучше воспользоваться опцией, когда он вынесен на транец, а в салоне увеличивается размер дивана.

На нижней палубе две или три каюты (в варианте с двумя каютами и обеденной зоной

внизу напротив камбуза, при необходимости, можно устроить дополнительное спальное место). Яхта получилась модной и яркой, как это обычно получается у Карло и Дэна, и, в отличие от GT40, ее появление на наших ВВП вполне вероятно. »



Steeler Panorama FF48

Алюминий, длина 14,82 м,
ширина 4,58 м, вес 19 т.



Переработанная версия модели Steeler Panorama 46. Вместо стального корпуса — алюминиевый, вместо 11-узловой ходы — впечатляющие 33 узла, до которых яхту разгоняют два двигателя Yanmar по 480 «лошадей». Кроме того — нормальная плавательная платформа на транце вместо «огрызка», как на

FF46. В остальном — та же яхта, хоть и в более привлекательном для многих исполнении. В интерьере все добротно, как и на предшественнице. Две каюты, просторный салон, умопомрачительное остекление, закрытый пост и большая «тусовочная» зона на флайбридже. Вообще весьма годный вариант, в том числе

и для России. Нужны ли те самые 33 узла, вопрос спорный, но... какой русский не любит быстрой езды! Так что вполне может статься, что FF48 найдет своего российского хозяина.

Brioni 44+

Стеклопластик, длина 13,52 м, ширина 3,95 м, вес 9,4 т.



глубокие рундуки и холодильник. Самое выдающееся «ноу-хау» — выезжающий из левого комингса ветбар! С раковиной, грилем, кофеваркой, держателем посуды и приборами. Последние не просто складываются в индивидуальные ниши, но еще и удерживаются там магнитом — чтобы даже не дребезжали!

Салон — по сути, гостиная, с мягким диваном и большим телевизором. У рулевого круговой обзор и видеочамера наблюдения за... якорем, заходящим в клюз (отличное решение!). Под палубой — две каюты и необычайно просторный санузел. Апартаменты владельца — в носу, где выше. Мидель-каюта (на троих) очень светлая (большие окна).

Внимание к деталям: стойка кормового душа, удобные рундуки для швартовов, дина-

мики в элегантно отформованных ступенях, «зонтик» над носовым «солярием», водостоки на крыше рубки, эстетическое нескользящее тиснение палубы, рундуки с вентиляцией на купальной платформе, бар в основании водительского сиденья, доводчики ящиков... И качество всех работ достойно уважения.

Как там в анекдоте про самолет: «А теперь со всем этим шиком мы попытаемся взлететь!» Так вот: Brioni 44+ разгоняется до 40 (!) узлов, а ее крейсерская скорость — как у одноклассников максимальная (33 узла). Причина: лодка очень легкая: вакуумная формовка и сэндвич. Даже мебель сделана так же. Кофейный столик в салоне легко поднимается двумя пальчиками! Правда, и цена соответствующая.

Думается, отличный вариант, если хочется роскоши, не хочется наемного шкипера и не очень важен бюджет. ➤

Хороший бизнес совершенно не означает производство хороших лодок, и большинство звучных брендов тому подтверждение. Другое дело, если судостроение — хобби. Владельцы маленькой словенской верфи на жизнь давно заработали, а Brioni 44+ создавали «для души». Цитируем: «Лодка должна впечатлять как самого владельца, так и его даму». Получилась «микросуперяхта» со множеством интереснейших решений.

В кокпите — большой (действительно!) стол с диваном и приставными стульями (хранятся в специальном рундуке). Стол нажатием кнопки опускается, одним движением откидывается подушка — получаем лежанку. Спинка дивана легко и быстро переставляется на купальную платформу, где служит сиденьем. Кокпит свободный, просторный — хоть танцуй. В его комингсах — необычно



Nimbus 405 Fly

Стеклопластик, длина 13,20 м,
ширина 3,92 м, вес 8,95 т.



«Сделано в Швеции» — это уже по определению дорого. Плюс репутация бренда, который покупают члены королевских семей.

Nimbus — это всегда классика, футуристических форм от них ждать бессмысленно. В интерьере много дерева, дорогая обивка и надежные комплектующие. Качество действительно впечатляет, в частности — работа краснодеревщиков.

А вот по планировке ничего примечательного, стандартный европейский «флай». Салон, три каюты («мастер» — в носу), «мостик» со вторым рулевым постом и обеденной груп-



пой — эргономично и уютно, хотя местами узковато. В частности, о столики в кокпите и на флайбридже непривычные точно бока обдирать будут.

Честно говоря, не самая удачная модель верфи. В отличие от предыдущей 305-й, отмеченной сразу тремя европейскими жюри (в том числе Best of Boats).



Sea Ray 400 Sundancer

Стеклопластик, длина 12,20 м,
ширина 4,11 м, вес 12,9 т.



В последние годы доллар существенно укрепился относительно евро, и вот результат: Sea Ray сравнялся по цене с дорогущим Nimbus. Хотя, прямо скажем, по доброт-

ности «американцу» до «шведа» далеко. А вот по жилому объему — наоборот. Впрочем, это вечное противостояние Старого и Нового Света. Европейцы умеют делать красиво, а аме-

риканцы хоть и лишены тяги к изящному, создают «плавающие диваны», на которых бесконечно удобно.

Думается, именно просторные помещения привлекают европейских покупателей (привезенная лодка продана прямо на выставке). А еще — высокие потолки, мягкая мебель, ветбар с грилем на корме и платформа с «гидравликой». Под палубой — две каюты с индивидуальными санузлами: мастер-каюта — в носу, гостевая — под кокпитом.

Лодка для вальяжного отдыха и шашлыка на воде. ➤



XO 360

АМг/стеклопластик, длина 11,28 м, ширина 3,29 м, вес 3,6 т.



— кормовой «комфорт-модуль», который при необходимости раскладывается в обеденную группу. Якорь вместе с роульсом прячется в носовой шкиперский рундук, на ходу форштевень «чист». По правому борту — глубокий безопасный проход из кокпита к двери рулевого и на нос.

Для кого эта лодка? Достаточно большая и дорогая (340 тыс. евро с парой Volvo Penta по 300 л.с., без налогов), она, тем не менее, не слишком универсальна в использовании. В финском архипелаге Турку, где на работу зачастую добираются по морю, а погода меняется по нескольку раз в день, она весьма кстати. А вот много ли ценителей ее уникального ходового комфорта и «неубиваемости» найдется у нас — большой вопрос.

Новый флагман финского «волнопронзающего» бренда. Корпус из «военного» алюминия, длинная ватерлиния, килеватость 24 (!) градуса, моторы от 600 до 740 л.с. — откровенный «внедорожник» для полетов по беспокойному морю на 40-узловой скорости.

Просторная рубка и мягкие сиденья/диваны позволяют разместиться с удобством. Для владельца — комфортные носовые апартаменты, с двуспальной кроватью и большим санузлом, для его гостей — низкая двуспальная каютка под салоном. Остроумная опция



Beneteau Swift Trawler 30

Стеклопластик, длина 9,99 м, ширина 3,53 м, вес 5500 кг.



Почти игрушечная новинка от французского концерна. Несмотря на миниатюрность этот минитраулер имеет запас хода до 200 морских миль и, согласно заверениям верфи, готов к приключениям в море даже в не самую лучшую погоду. Здесь все компактно, но вполне комфортно. Небольшой флайбридж — party здесь не устроишь, но позагорать вполне можно, а главное — можно рулить. Надстройка сдвинута в левый борт, на нос проходим по правому. Двери в кокпите откидываются — получается очень даже просторно. Полноценная каюта одна — в носу, однако не обошлось без дополнений. Стол и обеденная зона в салоне ожидаемо трансформируются в двуспальную кровать, а вот что неожиданно, так это вариант с двумя дополнительными спальными «полками» по левому борту. Если честно, смутно представляется, кому сие может потребоваться, но, видать, прецеденты бывали. Вообще, отличный и недорогой вариант для начинающих судовладельцев. »

Ахораг 24 и -37

Стеклопластик, длина 7,60/11,20 м, ширина 2,55/3,30 м, вес 1290/3175 кг.



После успеха («Best of Boats winner!») многоликого (четыре модификации) Ахораг 28 верфь весьма предсказуемо создала еще два «коммутера» (этакие всепогодные «маршрутки»). Младший из них — Ахораг 24 — не слишком вариативен: может быть открытым или с надстройкой. Планировки идентичны: семь кресел в закрытом кокпите и еще несколько мест в носу. Самое необычное — пара одиночных кроватей между ветровым стеклом и консолями рулевого/пассажира, а под лючной в центральном проходе еще и прокачной унитаз прячется. Минимальные удобства для



зачевавших на борту после заброски компании на дачу (другого применения этой лодке сразу и не придумаешь).

Ахораг 37 — по сути, для той же цели, но на компанию побольше. И оборудован двумя двуспальными каютами, к которым может прилагаться ходовая рубка с боковыми выходами, — явно «северная» модификация (АС).

Для теплых же морей создан открытый Т-Топ с большим раскладным столом на шесть посадочных мест.

Несмотря на множество умных решений и качественное исполнение, кажется, у этих лодок очень узкая сфера применения. В общем-то это более «открытая» альтернатива ХО.



Silver Eagle 640 BR

АМг/стеклопластик, длина 6,40 м, ширина 2,25 м, вес 840 кг.



«Старый знакомый в новом обличье» — уже 4-е поколение модели Eagle. И это не «фейслифтинг» — лодка спроектирована заново. Алюминий позволяет вволю экспериментировать с обводами, и конструкторы испытали десятки вариантов. В итоге отказавшись от... продольных реданов! Цитата: «Да, с ними маневры более острые, зато без них лодка идет мягче, особенно на боковой волне».

По исполнению Silver просто вынужден быть универсалом: соглас-

но статистике (как минимум, в Финляндии и Норвегии), 60% владельцев используют эти лодки для работы (рыбалка, перевозка людей и груза), остальные 40% — для отдыха. Тем не менее конструкторы умудрились избежать компромиссов (как водится, «не устраивающих ни одну из сторон»). Для отдыха — мягкие подушки, «реверсивное» пассажирское сиденье, откидной столик (миниатюрный, но все же), добротно защищенный от непогоды кокпит, небольшой холодильник и даже раскладной «солярий» на корме. Для работы — «неубиваемый» алюминий корпуса, практичный пластик под ногами, поручни по всему периметру, двухзонная тентовка, емкие рундуки, бортовые проходы под откидными подушками дивана. И ходовые огни под защитой толстой плиты — гарантированно не разобьют.

На корму можно навесить от 115 до 200 л.с. Рекомендованный верфью двигатель — 150 л.с. »



ПАРУСНЫЕ ЯХТЫ



Garcia Exploration 52

АМг, длина 16,65 м, ширина 4,80 м, вес 19,5 т,
лабирочная площадь парусов 119 кв. м.

верфь Garcia из той же Grand Large Yachting Group создала новую линейку — Exploration.

В сравнении с Allures, корпус Garcia Exploration гораздо мощнее и лучше теплоизолирован (даже все окна из стеклопакета). Рубка с реверсивным ветровым стеклом и вахтенным «хардтопом», а на форштевне красуется могучий рым — как оказалось, для вытаскивания корпуса на берег, например на катках-бревнах. Это вполне возможно: на днище судна — широкая «лыжа», а фальшкиль — «падающий», убирается внутрь.

Планировка — deck saloon, с обеденной группой на уровне окон рубки. Камбуз — у противоположного борта. А в передней части рубки — штурманский стол, который заодно и второй пост рулевого: здесь установлена рукоятка управления двигателем и панель автопилота, океанские вахты

вполне можно нести, не выходя в кокпит.

Кроме двух комфортабельных кают — подвахтенное помещение (кругосветчики обычно делают здесь мастерскую) с прямым выходом в машинное отделение. Впечатляет центральное отопление: по каютам развешаны батареи, как дома. На таком судне — хоть в Антарктиду.

Легкосплавная яхта — это дом-крепость, мечта путешественника-кругосветчика. Пример с хорошей «родословной» — Allures. Но если заказчик — Джимми Корнель, то даже алюминиевый Blue Water Cruiser не вполне подходит — нужен эксплорер. Именно «под» знаменитого кругосветчика и учредителя Atlantic Rally for Cruisers (ARC)

Jeanneau 54

Стеклопластик, длина 16,16 м, ширина 4,92 м, вес 17,16 т,
лабирочная площадь парусов 111 кв. м.

Ярко выраженный круизер с рядом любопытных инноваций, заслуженно номинированный на European Yacht of the Year 2016. Начнем с выдвижных шлюпбалок, избавляющих команду от утомительной «заброски» лодки на палубу и при этом убирающихся (!) перед швартовкой. Сплошной транец и палуба нажатием кнопки трансформируются в купальную платформу. При этом открывается ниша, где штатно располагаются два шезлонга. Парой движений откидываем к бортам сиденья рулевого — и получаем на корме удобный «пляж». Все ходовые концы выведены к рулевому — лодкой легко управлять в одиночку, не беспокоя пассажиров. Последние сидят на широких диванах-шезлонгах (ночью здесь можно спать). Изголовье этих диванов приоткрыто по длине в рубку — получились кресла, в которых удобно на кренах. Откровенная находка дизайнеров. В носу — не просто «соларий», а под раскладной «беседкой».

Под палубой — от двух до пяти кают, два-четыре санузла и два варианта камбуза (очень хочется оценить на практике тот, что в корме по правому борту). Выставлена трехкаютная версия, с каютой владельца в носу. Здесь приглянулись очень емкие платяные шкафы и многочис-



ленные ящики. Кормовые — обычной планировки, но понравилась высота над кроватями. Два больших санузла (с отдельными душевыми кабинами) и один (правый кормовой) компактный. На камбузе — посудомоечная машина и большой холодильник с морозильником (200 л + 80 л), из-за которого выдвигается микроволновка. А вот ступенька подвела — каждый второй спотыкается. Двухсекционный стол — из «кофейной» и «обеденной» половин, причем столешница второго откидывается на первый, удваивая площадь. Практично, удобно. »

Весьма консервативная верфь — революционных концептов от нее не дожدهшься. Но не было и неудачных — «Дюфуры» всегда очень сбалансированные: комфортабельные, эргономичные, при этом крепкие и ходкие. Таков и новый 512 GL, призванный заменить успешный (продано 140 корпусов) 500 GL.

Впрочем, изменения в конструкции — «точечные»: к примеру, вместо выдвигного бушприта теперь постоянный. В целом же конструкция сохранена почти полностью: откидная (вручную) широкая купальная платформа, гриль-бар под лючинной кормовой тумбы, выведенные к рулевому ходовые концы, большой кокпитный стол с парой L-образных сидений, одно из которых дополняется откидной секцией до широкой лежанки... При входе в салон — рундуковуха для фалов. Под палубой — три или четыре двуспальные каюты и три санузла. Камбузная секция (во всю ширину судна) вынесена к подмачтовой переборке. Штурманский стол можно «подстраивать» под крен яхты, а также поменять местами с сиденьем, получив удлиненный диван-кровать.

Топливный бак внушительный, на 500 л. По сумме качеств — неплохая лодка для дальних переходов. При этом и на стоянках комфортная.

Dufour 512 Grand Large

Стеклопластик, длина 15,20 м, ширина 4,80 м, вес 15,25 т, лавировочная площадь парусов 100,8 кв. м.



Dehler 42

Стеклопластик, длина 12,84 м, ширина 3,91 м, вес 9,35/8,45 т, лавировочная площадь парусов 93/105 кв. м.

Яхтсмен-круизер вряд ли оценит эту яхту: жилые объемы — как в 37–38-футовике, причем с низкими кормовыми каютами. «Застольная» часть кокпита тоже не «современной» ширины. И баки воды/топлива откровенно малы.

Зато любители клубных регат явно отметят «гоночную» корму, длинный погон и германскую разводку гика-шкотов, функциональную расстановку лебедок, незагроможденную палубу, притопленную в нее закрутку стакселя, швартовные утки stand up... И — главное! — высокую энерговооруженность: 4,65 в версии Standard и 5,08 (!) в комплектации Competition (гоночный фальшкиль, карбоновый рангоут, увеличенные паруса). Формовка вакуумная, днище усилено карбоном, вант-путенсы выведены на борт, носовая подрулка на ходу прячется в корпус и не тормозит.

Откидной транец плюс плоский свободный в корме кокпит — отличный «пляж». А вот приборы практически в плоскости палубы — к бликам и плохой видимости на солнце. Закладная доска из двух частей, опускающаяся в нишу, — очень практично. Иллюминаторы, открывающиеся в сторону палубы, — такое же «подспорье» поломать ноги, как на Hanse, но благодаря заваленным комингсам рубки на Dehler риск гораздо меньше. Штурманский стол сдвигается к переборке, и диван удлиняется до размера резервной кровати. Санузел можно расширить за счет прохода в левую кормовую каюту — трудно сказать, удобно это на практике или нет.

Fountaine Pajot Lucia 40

Стеклопластик, длина 11,73 м, ширина 6,63 м, вес 8,9 т,
 лавировочная площадь парусов 95 кв. м



По статистике, самые популярные в мире 40-футовые катамараны производят именно в Ла Рошели. С 2002 года это были Lavezzi 40, с 2007-го — Lipari 41, теперь вот — Lucia 40... Отличия — в дизайне, объемах и детализовке, а вот концепция и архитектура остаются прежними, и за них покупатели из года в год голосуют кошельками.

Сразу бросается в глаза, что судно визуально оновили. Вместо округлостей — модерновые рубленные линии, форштевень стал

вертикальнее, корпуса — емче (особенно в корме), а бортовые иллюминаторы — больше и интереснее по форме. Мачту сдвинули чуть в корму — теперь она стоит на рубке. Хардтоп над кокпитом теперь ровнее, без «завалов» к бортам.

Пост управления оставлен справа от кокпита, его компоновка принципиально та же, но... Исчезла сплошная боковина рулевого сиденья — теперь шкипер видит корму левого поплавка, что при швартовке нельзя переоце-

нить. На крышу рубки ведет нержавеющий трапик, а там — матрасы «солярия». И шкиперу проще взбираться, чтобы грот уложить. В кормовой части хардтопа предусмотрена площадка для солнечных батарей.

Кокпит заметно перепланирован. Стол теперь охвачен диваном только с двух сторон; со стороны проходов нужно предусмотреть легкие раскладные стулья. Зато появился диван вдоль кормовой стороны мостика. И исчез длинный узкий проход на корму левого поплавка, где было не разойтись. За рулевым постом остался диван-шезлонг. В целом кокпит стал просторнее.

Планировка салона почти не изменилась: слева в корме камбуз, в носу — диагональный штурманский стол, справа — тумба с холодильником и обеденная группа. На Lucia 40 верфь предлагает вместо обеденного стола низкий кофейный, с рундуком. Летом это оправдано — «заседания» всегда в кокпите, а вот если прохладно или дождь — не факт.

В корпусах привычно оборудованы три-четыре двуспальные каюты. Но дизайнеры сделали корпуса более емкими, а помещения — более удобными. Во-первых, на кормовые кровати не нужно, как раньше, заползать — по сторонам появились ступени-всходы. А во-вторых, в корпусе владельца туалетная и душевая — в разных помещениях. В самом носу, за душевой, оборудована ниша для стиральной машины. Важно: в бортовые окна кают встроены «форточки» — вентиляции летом много не бывает.

Парусность судна возросла на 6 кв. м, так что ожидаем и увеличения скорости.

Bavaria Cruiser 34

Стеклопластик, длина 9,99 м, ширина 3,42 м, вес 5,3 т,
 лавировочная площадь парусов 51 кв. м.

Очередной емкий и практичный семейный круизер от Farr Yacht Design. С высоким бортом, развитой рубкой, откидным транцем (он же — купальная платформа), парой штурвалов, эргономичными сиденьями и большим кокпитным столом. Под палубой — стандартная планировка с парой симметричных двуспальных кроватей в корме и одной в носу. При входе слева — санузел, совмещенный с душевой, справа — камбуз. Салон симметричный, с раскладным столом и диванами вдоль бортов. Просторно.

Как обычно, самое привлекательное у новой Bavaria — цена, которая включает длинный список стандартной комплектации. Потому чартерные компании, продолжая поругивать качество, будут исправно покупать эти яхты из года в год. Немцы умеют делать бизнес. »



L30

Стеклопластик, длина 9,58 м, ширина 2,54 м, вес 1820 кг, лавировочная площадь парусов 52,5 кв. м.



Автор идеи и «движущая сила» проекта — украинец Родион Лука. Вполне естественно, что лодка олимпийского медалиста, чемпиона мира и Европы предельно «заряжена»: ее энерговооруженность (5,95!) явно выше, чем у близких по назначению Archambault A31 (4,91), Sun Fast 3200 (5,18), Malango 8.88 (5,33), Pogo 30 (5,51), Beneteau Figaro 2 (5,72) и

уступает лишь откровенным «гонщикам» типа Archambault M34 (6,07) или Melges 32 (6,75).

Впрочем, если обстановка под палубой Archambault M34 более чем спартанская (а Melges 32 внутри просто «пустой»), то в L30 на ночь вполне комфортно расположатся трое (в другой модификации — четверо), предварительно поужинав горячей пищей. Плюс изолированный санузел. Другими словами, на этой яхте можно и выходные с семьей/друзьями провести.

Остальные «гонщики» из списка выше, впрочем, по комфортабельности превосходят L30. Но они не только несут меньше парусов по отношению к собственному водоизмещению, а еще и короче (кроме Figaro 2) по ватерлинии — очередной «пункт» в копилку скорости творения Родиона. Кроме того, L30 — единственная из всех — очень мобильна: подъемный киль и автомобильный габарит позволяют легко поднимать и перевозить эту яхту. Хотя есть и обратная сторона медали:

явно меньшая (на полметра минимум) ширина судна означает и меньшую остойчивость — рифиться придется раньше.

Сам Родион Лука стремился создать современную трейлерную яхту с минимальными затратами на обслуживание для «гонок, тимбилдинга, обучения и круизов». Несмотря на вроде бы внушительную цену, лодка оказалась дешевле всех упомянутых одноклассников. При том, что в комплекте карбоновый рангоут, высокотехнологичные британские паруса, экодвигатель от OceanVolt, оснастка от Maffioli (Dyneema), Harken, Spinlock. А корпус отформован с вакуумированием на словенской Ocean Tec, давно специализирующейся на спортивных лодках (проект — от Justin Yacht Design). Конечно, альтернативные словенские Elan S дешевле, но и в динамике будут явно уступать (энерговооруженность — всего 4,76). Что для покупателя значимее, покажет только время. Откровенно хочется, чтобы новый монотип стал популярным — лодка действительно хороша.



Lagoon 42

Стеклопластик, длина 12,80 м, ширина 7,70 м, вес 12 т, лавировочная площадь парусов 90 кв. м.

Очередной Lagoon нового поколения, с «граненым» корпусом, прямоугольной рубкой, просторной одноуровневой палубой, сдвинутой в корму мачтой и увеличенной генуей, призван заменить Lagoon 421.

В сравнении с предшественником, у новичка перепланирован кокпит: рулевой пост «переехал» на левый борт, обеденная группа лишилась одного дивана (нужны стулья со стороны прохода), зато появились два шезлонга и кормовое сиденье — общая «человекоемкость» и удобство их расположения явно возросли. От рулевого поста на рубку теперь ведет трапик, наверху — мягкий «солярий».

В салоне тоже произошла рокировка обеденной группы с камбузом, но в целом особой разницы нет: лодки разных поколений одинаково функциональны. Впрочем, раньше у штурманского столика был холодильник (не лучшее решение) — убрали.

Планировка в корпусах (как трех-, так и четырехкаютная) осталась прежней. За небольшим исключением: инженеры Lagoon отказались от развитой ранее V-образной гондолы в ДП судна, соответственно, объем мостика уменьшился и поперечное расположение кроватей в передних гостевых каютах ушло в историю. Спать на продольных даже комфортнее, но исчезли и индивидуальные душевые кабины в носу — для кого-то будет потерей. Хотя улучшенный ходовой комфорт (меньше ударов снизу в мостик) нам представляется важнее.



Seven Marine. Рик Дэвис, бывший в то время вице-президентом Mercury Marine, предложил компании разработать самый мощный в мире подвесной двигатель. Радикально более мощный, чем все существующие. Руководство идею отклонило. И, как это часто бывает, тогда (в 2010-м) Рик создал собственную компанию для воплощения идеи. Кто как не он после 40 лет в моторном бизнесе и активного участия в создании Mercury Optimax, Mercury Verado и Cummins-MerCruiser Diesel Zeus...

Основой подвесника-гиганта стал один из лучших движков General Motors, который компания усовершенствовала последние 60 лет. Блок V8 объемом 6,2 л с турбонаддувом и многоточечным впрыском топлива. Инженеры Seven Marine перебрали его («заменяли так много, что мотор по сути новый»), «маринизировали», снабдили двухскоростным редуктором и двухконтурным охлаждением. Получился монстр мощностью 557 (!) л.с. В США его продают уже 3 года — он зарекомендовал себя надежным и неприхотливым (работает на 89-м бензине). Мотор оказался относительно легче (по соотношению «мощность/вес»), чем Yamaha 350, и экономичнее «японца» и Verado 300.

Но на этом команда не остановилась. За счет оптимизации выхлопной системы мощность двигателя удалось поднять до 627 (!) л.с. — и это не гоночный подвесник.



ПОДВЕСНЫЕ МОТОРЫ

Хотя гоночная версия тоже предлагается. Именно эти двигатели и выставили в Дюссельдорфе — редко кто, проходя мимо, не сделал селфи на их фоне...

Базовая цена гиганта — 90 тыс. долларов (без налогов). Еще на 25 тыс. потянет максимальная комплектация (вплоть до оригинальной светодиодной подсветки кожуха).

Neander Dtorque 111 Turbo Diesel. Этот дизельный 50-сильный подвесник выставляют в Дюссельдорфе уже второй год, хотя в продажу он поступит лишь к концу 2016-го. Дорабатывают не торопясь, подолгу испытывая и выискивая малейшие «тонкие» места. Что неудивительно: это мотор для профессионального использования.

На первый взгляд, мотор однозначно проигрывает бензиновому. Дизель гораздо тяжелее (175 кг против 100), а стоит, как четыре бензиновых четырехтактника. Но, во-первых, индекс «111» в названии обозначает крутящий момент 111 Н·м на 2500 об/мин — на такое даже лучшие 70-сильные двигатели не способны. Во-вторых, если лучшие бензиновые «полтинники» потребляют 17 л/ч, то дизельный Neander — 10–12 л/ч. И не бензина, а дизельного топлива, которое в Европе стоит дешевле. И если мотор работает минимум 500 часов за навигацию, то общая экономия будет заметной. И амортизационные расходы на бензиновую и дизельную «рабочие лошади» не сравнить.

Далее: в Европе дизельные двигатели облагаются меньшим, чем бензиновые, налогом. На всех удаленных от «цивилизации» водных заправках есть дизельное топливо и далеко не на всех — бензин. И существуют области применения, где легковоспламеняющаяся бензиновая техника вообще запрещена, например буровые платформы.

Словом, производитель — германская компания Neander Shark — настроен оптимистически.

Mercury. Американцы расширяют свою самую новую серию моторов — SeaPro. «Для коммерческого использования в самых тяжелых условиях», с повышенным ресурсом. В серии — двигатели от 40 до 150 л.с. Самые «свежие» — SeaPro 40 и -50.

Evinrude. Также пообещали «новое и очень интересное», но лишь к концу 2016-го.

Suzuki. Выпустили «тройку» маломощных DF4AS, DF5AS, DF6AS. Самые легкие в своем классе (23,5 кг). И класть их при хранении на берегу или перевозке можно как на правый «бочок», так и на левый — масло из картера не выльется. Плюс новая система откидки и две рукоятки для переноски.

Yamaha. Японцы как сговорились — обновляют свои портативные модели. На стенде Yamaha красовался новенький F2.5. С его появлением уже весь маломощный ряд японского производителя сертифицирован по Ultra-Low Emissions от California Air Resources Board (C.A.R.B.) на «3 звезды».

Honda. Ну наконец-то! Самый консервативный моторостроитель тоже обзавелся электронным управлением своих двигателей. Правда, пока только 200- и 250-сильных, но... продолжение следует. В преимуществах — легкая установка на нескольких рулевых постах, простая синхронизация и настройка круиз-контроля.

В самом ближайшем будущем ожидается пополнение в маломощном — до 10 л.с. — сегменте.

Tohatsu. Самой новой остается пара MFS40A/50A — легкие, динамичные, экологичные. О планах на будущее ничего внятного не сказали.

Lehr. Первая серия подвесных двигателей, работающих на пропане. Это топливо в 50 раз экологичнее бензина, в выхлопе содержится на 96% меньше канцерогенов и на 60–70% меньше коптящих углеводородов. И, конечно, газ дешевле.

Моторы собираются в Китае по лицензии и технологии Yamaha. В линейке модели 2,5, 5 и 9,9 л.с.

Отзывы на американских форумах о Lehr очень неоднозначные: одни в восторге, другие жалуются на ненадежный запуск и плохую сервисную поддержку производителя. ❗