

№1.2012

КАПИТАН КЛУБ

«WINDY ZEPHYROS 58»

Непревзойденные ходовые качества,
прочный корпус, элитный интерьер,
дизайн в лучших северных традициях...

ЗЕМЛЯ СРЕДИ ЛЬДОВ

В минувшем году три парусника добрались
до Земли Франца-Иосифа

«BAVARIA 31 SPORT»

Верхом на баварском олене

КАРИБСКИЙ БРИЛЛИАНТ

Что объединяет пиратов, барменов, контрабандистов,
художников, артистов, любителей сладкой жизни
всего земного шара?



ISSN 1561-8293

Журнал зарегистрирован Министерством РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ №77-12817 от 31.05.2002 г.
Лиц. серии ИД №06431 от 10.12.2001 г.

Учредитель и издатель
ООО «КАПИТАН-КЛУБ»

Адрес издателя и редакции:
Россия, 197110 Санкт-Петербург,
Петровская коса, 7
Тел./факс: (812) 331-7338, 320-0693, 327-4582
E-mail: mail@captainclub.ru;
www.captainclub.ru

Главный редактор
Людмила Александровская

Редакция:
Сергей Афонин, Яков Лебедев, Денис Рамзаев,
Екатерина Хлопкова, Мария Ширяева

Арт-директор
Дмитрий Семенов, тел. +7 (962) 682-7776,
E-mail: ds.piter@gmail.com

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

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

Финансовая служба:
Анатолий Воробьев, Виталий Кузнецов,
Светлана Соболева

Отдел реализации:
Дмитрий Исаковский

Представительство в Москве:
Андрей Корнеев
Россия, 141703 МО, г.Долгопрудный,
ул. Якова Гунина, 1, яхт-клуб «МРП»
Тел.: (495) 363-2254, +7 (916) 528-1600
E-mail: korneev@captainclub.ru, koren@mail.cnt.ru

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

Представительство в Турции:
Nataliya Buyuktas
Akdeniz Cad. №46/1, Fatih, Istanbul, Turkey
Tel.: +90 532 2215067
E-mail: captainclubturkey@gmail.com

«Капитан-Клуб»™
При использовании материалов журнала
ссылка на «Капитан-Клуб» обязательна.
Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных материалов.
Точка зрения редакции не всегда совпадает
с мнением авторов публикуемых материалов.
Рукописи не возвращаются и не рецензируются.
Издание периодическое.
Журнал выходит 5 раз в год.

Отпечатано в Финляндии.
Типография «ScanWeb». Kouvola, Finland.
Тираж 15000 экз. Цена свободная.
Подписано в печать 23.01.2012 г.

Издание распространяется
через ООО «Пресс-Логистик»,
тел. (495) 974-2131, http://cdp.logosgroup.ru

Подписка
в редакции, e-mail: sales@captainclub.ru
Заключаем договоры с региональными представителями,
желающими заниматься распространением журнала.



На обложке:

Моторная яхта
«Windy 58 Zephyros».



6 Колонка главного редактора

8 ВАТЕРЛИНИЯ

ИНТЕРВЬЮ НОМЕРА

22 Антон Долотин: Заниматься надо тем, что нравится

ОТ КИЛЯ ДО КЛОТИКА

26 Генуя-2011. Что год грядущий нам готовит?

Александр Рыскин

34 «Princess MY 98». Предложение ограничено

Павел Багров

40 «Monte Carlo 76». Имена имеют значение

Павел Багров

48 «Fairline Squadron 50». Знакомство с лидером

Иван Смирнов

56 «Galeon 420 Fly». Яхта, которую нужно увидеть

60 Алюминиевая жизнь под парусом

Иннокентий Водолазов

64 «Jeanneau». Концепт, еще концепт

Дмитрий Владимиров

68 Горячий ветер Норвегии

Сергей Хандохин

74 Сделано в Швеции

Никита Горчаков



80 «Grandezza». Это важно!

Дмитрий Владимиров

84 «Bavaria Sport 31». Так вот ты какой...

Михаил Бару

90 Ветер Балаклавы

Андрей Корнеев

98 «UMS 520 PL». Сила в движении

Дмитрий Владимиров

ОТДАТЬ ШВАРТОВЫ

100 «Velvette Marine». В стремлении к совершенству

Иван Смирнов

106 Новые возможности

Алексей Власов

112 Переход на летнее время

ПОЛНЫЙ ВПЕРЕД

116 Барабанные палочки

Сергей Шамров

124 Всех быстрее!

ВЕТЕР СТРАНСТВИЙ

126 Всё выше...

128 Арктическая регата

Михаил Тигушкин

136 Земля среди льдов

Николай Литау

ОСТРОВА И ПОБЕРЕЖЬЯ

144 Путешествие по стокгольмскому архипелагу

Дмитрий Евтушенко

МОРСКОЙ КЛУБ

149 Интересное начинание

Герман Адрианов

152 Морской нож

Сергей Шамров

МОРЕ СТИЛЯ

156 Автомобиль-улыбка

Александр Игнатьев

162 Карибский бриллиант

Владимир Артемов

167 У свежей рыбы глаза голубые

171 БРОКЕРАЖ

«V» — ЗНАЧИТ ПОБЕДА



«Princess V52», представленная на «London Boat Show», стала «Моторной яхтой года – 2012». Награда присуждается журналами «Motor Boats Monthly» и «Motor Boat & Yachting» на основе результатов тест-драйвов независимых яхтсменов.

Номинантов объявили на гала-ужине, который был организован для представите-

лей прессы и экспертов яхтенного сообщества в отеле «Savoy» в Лондоне. Все судьи единодушно отдали свои голоса «Princess V52». «V52» воплощает сбалансированные технические характеристики, производительность, вместимость и практичность, — подчеркнул один из членов жюри, — судовладельцу остается только наслаждаться

роскошью и комфортом. Если бы судьи могли себе позволить, то выбрали бы именно эту яхту для личного пользования».

Это уже не первая награда в коллекции «Princess Yachts». В прошлые годы победителями в категории «Лучшая спортивная яхта» стали «Princess V62» и «-V45». Этот факт лишь подчеркивает многолетний опыт и профессионализм верфи в создании моторных яхт спортивного класса. «Мы гордимся своими достижениями, — говорит Крис Гейтс, управляющий директор «Princess Yachts». — Награды являются независимым и объективным признанием качества нашей продукции».

«V52» была лишь одной из двенадцати моторных яхт «Princess», представленных на выставке. На ней дебютировали «Princess V39» и «-V57». Так же, как и в прошлом году, действующий флагман верфи «Princess 32M», красовавшийся внутри выставочного павильона «Excel», стал главной экспозицией всей выставки.

Инвестиции в производство, дальнейшее обновление и расширение модельного ряда «Princess» — свидетельство серьезного укрепления позиций британского бренда на глобальном яхтенном рынке.

ПИР «WALLY»



Конструкторы компании «Wally» продолжают удивлять своими дерзкими проектами. В нынешние непростые времена, когда экономический кризис затрагивает многие сферы, в том числе и па-

русный спорт, эта экстравагантная компания готовит запуск нового класса макси-яхт «Wally Cento».

Этот класс ориентирован на парусные гонки, и в перспективе для него будет создан собственный календарь регат. Дизайн яхты разработал Judel Vrolijk. Ее длина, как и следует из названия, равняется 100 футам.

Британская верфь «Green Marine» уже изготовила первый корпус, а готовую яхту можно будет увидеть летом 2012 года.

Идею подобного класса поддержали многие владельцы макси-яхт. Известно, что сэр Линдси Овен-Джонс и Чарльз Данстоун стали первыми заказчиками новой яхты.

Интересно, что на официальном сайте компании появилась информация о планах строить и продавать гоночные моно типы еще одного нового класса — «Wally Otto».

Две яхты компании «Wally» приняли недавно участие в «Transatlantic Maxi Yacht Regatta – 2011».

НАЧНИТЕ ГОД С «SUNSEEKER»!



Проходившая с 6 по 15 января «London Boat Show» — первая в череде специализированных выставок 2012 года. Верфь «Sunseeker» представила вниманию посетителей сразу две новые модели: «Yacht

28M» и «Predator 53». По планировке «Yacht 28M» похожа на популярную модель «Yacht 88». Для размещения гостей предназначены четыре каюты, две из них могут быть оборудованы односпальными кроватями с

возможностью трансформации в двухспальные. У расположенной в носовой части VIP-каюты — отдельный вход с главной палубы. Мастер-каюта с большими панорамными окнами раскинулась во всю ширину корпуса. Из помещений на палубу можно выйти через двери по правому и левому борту. Зона экипажа оборудована двумя отдельными спальными каютами и обеденной зоной. На главной палубе располагается большой салон, обеденная зона, кухня с барной стойкой. В главном салоне, что традиционно для «Sunseeker», большие окна, а в каждой из кают — отдельное панорамное окно. Яхта имеет кормовую гидравлическую платформу, а флайбридж, по желанию клиента, можно будет дополнить складным тентом.

«Predator 53» — «собратье» «Manhattan 53», который уже не нуждается в дополнительной рекламе. Кроме того, на выставке были представлены еще 10 моторных яхт компании «Sunseeker».

ДЮССЕЛЬДОРФ. ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ



«boot Duesseldorf — 2012» — крупнейшая в Европе специализированная яхтенная выставка, в 43-й раз открывшаяся 21 января, в первую очередь отражает состояние рынка самой Германии. И, судя по всему, яхтенная индустрия этой страны в минувшем году находилась в «зеленой зоне».

Все немецкие судостроительные компании, работающие в этом сегменте, представили свои новые разработки. Отличилась «Hanse», показав обновленную коллекцию своих парусных яхт, в том числе с новинками в линейке «Dehler», приобретенной компанией в кризис. «Bavaria Yachts» тоже не

оставила выставку без премьер, а небольшие верфи, число которых за прошлый год заметно выросло, представили много новых лодок длиной 5–7 метров. Стало заметно больше разнообразных плавсредств с «экологическим уклоном»: к водным велосипедам добавились «электроватрушки» на солнечных батареях.

Выставка продемонстрировала итоги 2011 года, в течение которого «водный рынок» Германии вырос по отношению к 2010 году на 25,7% и даже показал прирост к докризисному 2008 году в 1,77 млрд евро, т.е. 2,6%. Отчеты показывают, что данный прирост обеспечен, в первую очередь, компаниями, ориентированными на внутренний рынок, тогда как фирмы, большая часть продукции которых уходила на экспорт, имели в балансе жирный минус.

В общем и целом «boot Duesseldorf — 2012» скорее оживает, чем стагнирует, хотя кое-где по-прежнему заметны задрاپированные незанятые площади. Подробный отчет о выставке, яхтах, тенденциях и мировых премьерах читайте в следующем номере.

ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОСТЬ ПО РАЗУМНОЙ ЦЕНЕ



На бот-шоу в Дюссельдорфе, прошедшем с 21 по 30 января 2012 г., была представлена новая парусная яхта «Sense 55» компании «Beneteau». Ее появление вызвало большой интерес у посетителей выставки. Еще бы, за вполне разумные деньги французы предложили исключительно интересную яхту.

Длина «Sense 55» 17,2 м, ширина — 4,97 м, осадка — 2,35 м. Комфортабельные каюты, большие площади для отдыха, широкий транец с легким доступом к воде для купания гармонично сочетаются с отличными ходовыми характеристиками яхты.

ками яхты. В этом проекте свое дальнейшее развитие получила идея объединения кокпита и салона, столь характерная для всей линейки яхт «Sense».

Широкий остойчивый корпус, хорошая энерговооруженность и ряд ноу-хау «Beneteau Group», судя по всему, обеспечат новой яхте популярность, особенно у тех людей, кто желает владеть судном класса «люкс». Роскошная каюта владельца, две двухместные гостевые каюты, шикарные интерьеры — все говорит об этом. Отдельно стоит отметить возможность выбора отделки яхты. Богатая коллекция дерева для мебели, кожи, материалов для зашивок, ковровых покрытий и даже некоторых деталей интерьера позволяет придать яхте неповторимый индивидуальный облик.

Двигатель яхты имеет мощность 75 л.с. Запас топлива 830 л. Яхта оборудована системой «Dock & Go», которая значительно облегчает маневры при швартовке.



В НОВЫЙ ГОД — С НОВОЙ МОДЕЛЬЮ



Компания «Sessa Marine» давно стала гарантом производства качественных катеров и моторных яхт. Итальянцы постоянно радуют

нас приятными новинками. Во время бот-шоу в Лондоне компания представила «Sessa Fly 40».

Для этой модели характерны просторные помещения: пост управления с сиденьем на двоих, большой салон с тиковым столом на восемь персон, просторный удобный камбуз. В планировке и оборудовании яхты много удобных решений. Диван в салоне легко превращается в двуспальную кровать. Под трапом, ведущим к камбузу, спряталась стиральная машина. В кокпите — инновационный «кормовой экран», который позволяет создать приватную зону при стоянке в марине, выступая защитным тентом. Особое внимание конструкторы уделили эргономике: ширине дверей и проходов, высоте подволока, а также количеству рундуков и шкафов для хранения личных вещей.

На нижней палубе находятся собственные санузлы для каждой из двух кают, причем душевые в них отделены перегородкой.

Уже семь моделей компании оснащены приводами «IPS», что стало фирменной чертой «Sessa Marine». Благодаря этой системе уменьшаются выбросы углекислого газа, потребление топлива и уровень шума, при этом надежность и маневренность возрастают. Максимальная скорость новой яхты составит около 30 узлов.

«BAVARIA» ПРЕДСТАВЛЯЕТ



Уже более тридцати лет немецкая верфь «Bavaria» строит парусные и моторные яхты длиной от 30 до 55 футов. Яхты компании выделяются изысканностью линий и хорошо организованными внутренними пространствами, обладают хорошими ходовыми качествами.

Модель «40 Flybridge» — первая флайбриджная яхта этих немецких судостроителей. Инновационный проект был разработан итальянским дизайнером Марко Казали,

работавшим в свое время над линейкой яхт «Itama» для «Ferretti Group».

Просторный флайбридж обеспечил этой модели свободное место для отдыха и еще один пост управления. Яхта имеет три каюты. Высокие ходовые характеристики обеспечены двумя двигателями «Volvo Penta» мощностью от 330 до 435 л.с. По заверениям немецкой верфи, чуть позже на основе «40 Flybridge» будет представлена версия «купе».

ТАНЦЫ ПОД СОЛНЦЕМ



Самый плодовитый производитель стеклопластиковых судов в мире — компания «Sea Ray» — держит марку. В конце прошлого года американцы представили яхту «410 Sundancer». Модель отличается современным дизайном, роскошной отделкой внутренних помещений и комфортабельными каютами.

Яхта комплектуется двумя дизельными моторами «Cummins Diesel QSB 8.3» по 480 л.с. каждый с приводом на валы. На яхту может быть установлен новый привод

от «ZeusR», который позволит управлять яхтой с помощью джойстика. В богатую стандартную комплектацию входят даже дизельный генератор «Onan» и 32-дюймовый LCD-телевизор с DVD-проигрывателем.

Яхта, в зависимости от желания клиента, может быть представлена в нескольких планировках кают, с жесткой крышей или ходовым тентом. Новая модель будет удобной как для длительных путешествий, так и для повседневных морских прогулок в веселой компании.

ЕСТЕСТВЕННЫЙ ОТБОР



На прошедшем в австралийском городе Перт Чемпионате мира по парусному спорту в олимпийских классах россияне завоевали две лицензии.

Заключительные гонки в золотом флоте класса «Финн» были решающими для определения 18 лицензий на Олимпийские игры — 2012. Всего в классе «Финн» гонялись 72 участника. В золотой флот попали 39 гонщиков, в том числе и россиянин Эдуард Скорняков. Эдуарду необходимо было в двух гонках финишировать впереди представителей Германии, Китая и Чехии, и он с этой задачей справился.

Следующий Чемпионат мира в классе «Финн» пройдет в мае на западе Англии, в проливе Ла-Манш. На нем будут разыграны последние 6 лицензий. Это второй и заключительный отбор на Олимпиаду.

Экипаж вице-чемпионов Европы в женском матч-рейсе в составе рулевой Екатерины Скудиной и шкотовых Елены Сюевой, Елены Обловой и Ирины Лоцмановой также завоевал в Перте лицензию на летние игры 2012 года. На предварительном этапе россиянки заняли второе место, гарантирующее путевку в четвертьфинал и на Олимпиаду. Они выиграли 11 матчей, лишь в трех уступив соперницам.

ТЕСТ ПОД НОВЫЙ ГОД



Испытания, проведенные в Санкт-Петербурге 29 декабря, — факт, интересный уже сам по себе. А знакомство с оригинальным отечественным катером и его талантливым конструктором можно расценить как новогодний подарок.

Дмитрий Сабуров возглавляет компанию «Saburov Design», в портфеле которой достаточное число интересных разработок. Компания год назад в связи с расширением

и созданием площадок по строительству новых авторских проектов переехала из Уфы в город на Неве. Этому требовала и концепция работы в тесном взаимодействии с заказчиками.

Представленная нам новая модель «Bravoure V-700 Luxury» рассчитана на эксклюзивное производство по индивидуальным заказам. На площадке уникальной лаборатории, появившейся рядом с выста-

вочным центром «ЛенЭкспо» в районе Галерной гавани, могут собираться одновременно три корпуса.

«Bravoure V-700 Luxury» — это скоростной 7-метровый алюминиевый катер, имеющий компоновку «walkaround» и рассчитанный на эксплуатацию с подвесным мотором мощностью до 250 л.с. Экстерьер катера, его планировка, качество исполнения, насыщенность оборудованием — все заслуживает самых положительных оценок. А выход в Невскую губу, по которой очередной циклон с Атлантики гнал высокую, крутую волну, дал возможность характеризовать его и как судно с очень хорошей мореходностью.

Задача разработать уникальный в своем классе катер, обязательно красивый и удобный для пребывания на борту, кажется, удалась. Во всяком случае, даже в предновогодние дни, под пронизывающим морским ветром, нам было на нем хорошо и комфортно.

К ПОЛНОМУ УДОВОЛЬСТВИЮ!



Компания «Rec Boat Holdings» анонсировала в 2012 году новую линейку катеров «Four Winns». Дилерам и дистрибьюторам представили четыре новинки бренда, познакомив с многочисленными изменениями выпускаемых моделей.

К примеру, обновленный «Four Winns S215» — небольшой, удобный крейсер. Скоростной стеклопластиковый катер с компоновкой «cuddy cabin» обеспечивает свой экипаж уютной каютой с двумя полноразмерными спальными местами. Низкая и просторная купальная платформа дает широкие возможности для отдыха и занятий различными видами спорта. Кокпит с мягкими диванами позволяет в полной мере насладиться бегом по волнам и легко превращается в комфортный частный пляж в любой солнечной бухте. А мощный стационарный двигатель (до 300 л.с.) запросто делает эту лодку настоящим спортивным снарядом.

«Мы активно работаем в сегменте катеров для отдыха, желая сделать разительными отличия катеров «Four Winns» от лодок наших конкурентов, — заявил Рош Ламберт, президент компании «Rec Boat Holdings». — Коллекция катеров этого года — серьезное основание для покупателей выбрать именно «Four Winns». Наши новые спортивные модели с большой вместительностью, дополнительными функциями и пакетами услуг должны быть особенно интересными для инвестиций».

ПРИГЛАШЕНИЕ В СОЛЕНТ



Второй Чемпионат парусных школ России и Европы пройдет с 23 по 30 сентября 2012 года. Акваторией соревнований вновь станут знаменитые воды английского пролива Солент, а флотом — 15 гоночных монотипов «Sunsail F40». Эти новые, отлично «заточенные» под гонки яхты вызвали бурю эмоций у участников.

Успех первого Чемпионата школ и многочисленные положитель-

ные отзывы во многом определили концепцию развития проекта. Учредители отмечают, что главная идея, которая была объявлена год назад, остается прежней: Чемпионат парусных школ — это открытая платформа для обмена идеями и планами будущих мероприятий яхтенных школ и парусных клубов. Это замечательная возможность рассказать о своем опыте другим участникам, привлечь новые команды и курсантов и, возможно, создать другие совместные проекты.

Морская программа Чемпионата-2012 будет состоять из практических и навигационных упражнений и соревнований курсантов и, конечно же, гонок на акватории известного пролива, в том числе по маршруту «Round The Island Race» — гонки вокруг острова Уайт с дистанцией в 55 миль.

Береговой программе, по просьбам участников, будет уделено больше времени. Каждый день перед выходом в море — разнообразные мастер-классы от всех участвующих в фестивале школ, творческие задания, лекции и семинары от лучших яхтсменов и яхтенных организаций Европы.

Учредителями фестиваля являются ведущие яхтенные школы и инструкторы России и Европы. Организатор мероприятия — английская яхтенная компания «Кабестан».

Подробная информация о Чемпионате-2012 («Sailing Schools Challenge — 2012») и регистрация для школ и команд на сайте www.sailingschoolschallenge.ru.

НАСТУПЛЕНИЕ НА ЕВРОПУ



Известная американская компания «Weldcraft» представила свой новый модельный ряд под названием «Cuddy King EX». Серия из четырех катеров ориентирована специально на Европу. Индексы моделей отображают длину катера в метрической

мере: «720», «780», «840» и «900». При этом ширина всех моделей фиксирована — 2,59 м, что позволяет перевозить их на трейлере по дорогам общего пользования, а это является немаловажным фактором для потенциальных покупателей. Как правило,

владельцы катеров «Weldcraft» — люди, увлеченные рыбалкой, охотой и туризмом. Они ценят независимость и длительную автономность, которые обеспечивают им эти брутальные катера.

Большим плюсом конструкции этих лодок является надежность мощного цельно-сварного корпуса (толщина металла на днище 6 мм), высокая мореходность и комфорт просторной кабины. Судостроители предлагают 24 варианта компоновки внутреннего пространства и размеров кабины, которая неизменно имеет обратный наклон лобового остекления и обеспечивает отличный обзор.

«Weldcraft» оснащает своих «королей» как подвесными, так и стационарными моторами. Это могут быть бензиновые или дизельные двигатели, возможна и установка водомета именитого производителя «Hamilton Jet».

Вживую лодки нового модельного ряда можно будет увидеть на «Московском ботшоу» в марте этого года.

АНТОН ДОЛОТИН:

ЗАНИМАТЬСЯ НАДО ТЕМ, ЧТО НРАВИТСЯ

Активное развитие яхтенного рынка в России, появление известнейших мировых брендов неразрывно связано с конкретными именами. Таковы, наверное, реалии нашей страны, а, может быть, это специфика отрасли. Как бы то ни было, личности, стоявшие у истоков яхтенного бума, известны всем, кому близка морская тема. Несомненно, одно из самых известных имен в этой среде — Антон Долотин, глава российского представительства «Azimut-Benetti», совладелец и один из основателей «Royal Yacht Club Moscow». Сегодня Антон согласился ответить на наши вопросы.

Антон Долотин, 40 лет, глава российского представительства «Azimut-Benetti», совладелец: «Royal Yacht Club Moscow», ресторана «Водный», «World Fashion Cafe», мебельного магазина «White Interiors»

Антон, расскажите, пожалуйста, что заставило вас, человека с художественным образованием, уйти в бизнес?

Заставила жизнь. Я начал свою предпринимательскую деятельность в самом начале 90-х годов. Мы все родились в рабочих кварталах, все имели безработных родителей и все нищенствовали. Тогда, конечно, ни о какой учебе речи быть не могло. Особого выбора не было, и я, как и многие, занялся бизнесом и продолжаю им заниматься последние 20 лет.

Мы знаем, что первый ваш бизнес был связан с дизайнерскими мебельными вещами...

Поначалу я, как и мои сверстники в тот момент, и «челноком» был, и китайскими товарами торговал. Но душа, конечно же, тянулась к прекрасному, — это естественно для человека, получившего художественное образование. Хотелось строить бизнес, который был бы или красивым, или интересным. На ранних стадиях становления нашей мебельной компании меня звали работать в более крупные структуры, но мне это было не интересно. Я всегда считал, что нужно заниматься

только тем, что нравится. (Так, кстати, родился и яхтенный бизнес: мы решили заняться тем, что нравится.)

Антон, а как все-таки родилась идея яхтенного бизнеса?

На самом деле — случайно. Первый раз яхты в большом количестве я увидел в Генуе, через которую пролегал путь из Туниса, где мы с друзьями катались на внедорожниках по пустыне. В Генуе как раз проходила яхтенная выставка. Конечно же, в те годы она была куда скромнее, чем сейчас. Мы решили попробовать себя в новом амплуа и купили три яхты «Azimut». С этого все и началось.

Мебельный бизнес к тому моменту был уже успешным?

Он и сейчас достаточно успешный. Правда, в настоящее время мы поменяли его формат, оставив из 30 магазинов только те, что у нас в собственности, и уйдя в более интересную для нас дизайнерскую нишу. А параллельно с партнером занялись яхтенным бизнесом.

Что, на ваш взгляд, сейчас происходит с яхтенным рынком? Как вы его оцениваете?

Рынок сейчас находится в хорошей точке. Сейчас, по моим оценкам, он на уровне 2006–2007 годов. Если в качестве репера брать кризис 2008 года, то можно сказать, что «низы» пройдены и началось движение вверх. Мы видим много совсем новых клиентов, только начинающих свою «яхтенную эпопею»:

сначала 40 футов, потом дальше. Сейчас российский рынок живее всех живых. По сравнению, например, с Италией, он находится в прекрасном состоянии. Во всей Европе сейчас огромные проблемы.

Сейчас хорошее время покупать «Азимуты»?

Сейчас замечательное время покупать «Азимуты»! Прежде всего, потому, что цены не поднимались уже несколько лет. Кроме того, сейчас идеальный момент для получения максимальной скидки.

Какие рынки «Azimut» считает для себя перспективными, кроме России? Какова специфика отдельных рынков?

Сейчас это четыре основных рынка: США, Бразилия и Латинская Америка, Китай и Индия и, конечно, Россия со всеми странами СНГ. Бразилия очень похожа на Россию: таможенные пошлины на яхты в этой стране доходят до 80%. Китайский рынок, несмотря на бурный рост, еще недоразвит. Там нет культуры потребления, так же, как не было ее в России в 98–99 годах. Как и везде, люди проходят путь «машина – квартира – дом»... Яхта — последняя в этом списке, и до нее еще не дошла очередь. Рынок Европы — в ужасной ситуации. То, что там сейчас происходит, просто удручает. Власти говорят о взимании дополнительных налогов с судов, и мы прогнозируем уход европейцев с насиженных мест, таких, как Лазурное побережье, например, в сторону более дешевых: Хорватия, Черногория.



Еще один ваш бизнес — «Royal Yacht Club Moscow». Почему вы решили им заняться?

В той или иной мере к этому идет каждый, чей бизнес связан с яхтами. Не у всех есть возможности, потому что сегодня в России яхт-клуб — дело рискованное и затратное. У нас совместно с группой «Azimut» такие возможности были, и нам удалось их реализовать. К сожалению, половина яхт-клубов в стране находится в убыточном положении. Успешных не много. Если говорить про Москву, я бы выделил три: «МРП», «Буревестник» и мы. Многие, к сожалению, хоть и считаются яхт-клубами, но активной жизни не ведут, так что из их названия можно смело убрать слово «клуб».

Мебельный магазин «White Interiors» — эксклюзивный представитель фабрики «SCIC S.p.A» (Парма), одной из самых передовых в производстве итальянской элитной кухонной мебели, изготавливаемой на заказ

А что вы лично вкладываете в понятие «клуб»? Что объединяет членов вашего клуба?

Мы сделали акцент на участниках рынка. Это было, наверное, самое главное. Нам удалось сконцентрировать вокруг себя около 60% яхтенного рынка Москвы. Они, в свою очередь, сами стали центром притяжения, привлекая новых и новых членов.

Ни для кого не секрет при этом, что наш клуб — самый дорогой в акватории. Мы изначально ставили перед собой цель быть первыми по уровню, и наши клиенты и партнеры — тоже весьма успешные люди. Яхты, которые у нас стоят, — самые большие в Москве. Правда, в последние годы к нам пришло очень много лодок длиной до 10 метров — так называемого яхтенного «среднего класса». Кому-то нравится находиться у нас, возможно, потому, что все просто и открыто, без лишних сложностей. Мы стараемся предусматривать даже мелочи, которые позволяют не ощущать на себе давление «большого брата», такие, как электронные ключи вместо традиционных охранников.

В нашем клубе проводится очень много мероприятий различного уровня: от маленьких частных вечеринок до крупных коммерческих презентаций и выставок. Мы всегда стараемся выдерживать баланс между тем, что нужно нам, и тем, чего ждет от нас общественность. Не отказываемся проводить спортивные мероприятия, такие, например, как детские парусные соревнования. Ведь чем больше будет проходить у нас различных событий, тем известней станет место, тем интереснее оно будет для клиентов.

Как вы видите дальнейшее развитие «Royal Yacht Club Moscow»?

Сейчас мы можем с уверенностью сказать, что яхт-клуб состоялся. Но мы не собираемся останавливаться и, наряду с грамотным управлением, планируем развивать дополнительную инфраструктуру для отдыха наших клиентов. Так, в этом году мы хотим построить плавучий бассейн с пресной водой. В дальнейшем собираемся открыть на нашей территории большой каток, который будет работать с ноября по март вне зависимости от погоды. Ведь в большинстве яхт-клубов зимой жизнь, к сожалению, замирает. Мы сейчас рассматриваем возможности вывести с территории зимнюю стоянку, а на освободившемся пространстве развивать зимние виды развлечений, чтобы отдыхать у нас могли не только владельцы яхт, но и местные жители. А для этого каждый год необходимо делать пусть маленькие, но значительные для нас вещи.

Не жалеете, что в свое время решили создать яхт-клуб?

Нет, не жалею. Это новый этап для нас. Мне как мужчине очень льстит, что я что-то сделал в своей жизни. Восстановил памятник, который до этого лежал в руинах. Мне очень приятно, что у меня по причалам гуляют мамы с детьми из соседних домов. Я вообще живу по принципу, что нас, таких моторов, локомотивов, может быть на 140 миллионов всего один миллион. Кто-то дом себе построил, кто-то ресторан хороший открыл... и вот из этого, собственно говоря, и складывается наша страна. Звучит, возможно, пафосно, но тем не менее так оно и есть. Поэтому я как мужчина горд.

Планируете ли вы создавать еще яхт-клубы?

Мы будем создавать еще один яхт-клуб, но только не в Москве. Сейчас серьезно прорабатываем вопрос открытия яхт-клуба в Самаре, и этого на ближайшие 2–3 года нам будет достаточно. Все еще не списываем со счетов Киев, но не очень понимаем ситуацию, которая там складывается в настоящий момент.

То есть, по вашему мнению, необходимо развивать инфраструктуру в регионах?

Несомненно. В регионах вообще удручающая ситуация. Там нет понятия «яхт-клуб», в основном это так называемая стоянка, куда люди приходят со своим куском железки (он называется «паук», и этот «паук» крепится к каким-то бочкам). Я думаю, что через какое-то время мы все будем с улыбкой вспоминать об этом. Сейчас мы наблюдаем реальный отток клиентов в Европу, потому что у нас есть куда ходить, но нет инфраструктуры.

Планирует ли ваш яхт-клуб в связи с открытием внутренних водных путей прием иностранных судов?

Наверное, мы больше других к этому готовы. Во-первых, мы ближе всего к Москве. Во-вторых, надеюсь, уже в этом году будет работать отель «Hilton», который строится рядом с нами и в котором у нас есть небольшая доля.

Вообще я считаю, что открытие внутренних водных путей — очень правильное решение. Флота у нас в стране катастрофически не хватает, все яхт-клубы, даже самые знаменитые, заполнены не до конца. А лодки из-за рубежа, конечно же, пойдут к нам. Может быть, не люксовые, но парусные, экспедиционные точно пойдут.

Антон, вы много лет ведете бизнес с итальянскими партнерами. Что вам дает это сотрудничество?

В моей предпринимательской практике было несколько итальянских «туру». Мне очень нравится, как эта нация ведет свой бизнес. В представлении среднестатистического россиянина итальянцы — это нация раздолба-



ев. На самом деле, если мы говорим про север Италии, это люди, которые встают в шесть утра, ложатся в двенадцать часов ночи и работают, работают...

За последние 20 лет я сотрудничал с крупными итальянскими компаниями и могу сказать, что всему миру есть чему у них поучиться. Италия в этом смысле — уникальная страна, ее жители могут очень грамотно сочетать и свои вкусовые пристрастия, и бизнес, и семью. Это нация с глубокими семейными традициями, с экономикой, основанной на семейных компаниях. Есть очень много штампов, которые приходят на ум, когда мы вспоминаем Италию, но при проверке они не подтверждаются...

Как вы успеваете работать сразу в нескольких направлениях?

Здесь принцип только один: в любом направлении у нас есть партнеры, которые напрямую заинтересованы в развитии того или иного бизнеса. Это, наверное, самая правильная стратегия в малом и среднем предпринимательстве. У меня замечательные партнеры, которые мне активно помогают.

А как вы решаете, «куда бежать»? Где «вас сейчас больше»?

Меня сейчас больше в «Азимуте», потому что сейчас как раз тот момент, когда их нужно продавать больше всего. Это связано не только с ситуацией внутри России, но и с той ситуацией, которая сложилась на заводе. Мы видим, что Европа покупает мало, и мы

должны помогать. Мы сегодня оставляем минимальную маржу и фактически распродаем «Азимуты», чтобы просто набрать большой бюджет к концу года.

Антон, как складывается ваша жизнь с таким напряженным графиком работы?

В общем-то в последнее время я живу между Москвой, Лондоном, Италией и Францией, то есть практически в самолетах. Приходится много путешествовать, тем более у нас сейчас в активной фазе открытие офиса в Монако. Я подстраиваюсь под своих клиентов и под расписание вылетов самолетов. И меня это абсолютно устраивает. Это мне позволяет соскучиться по всем моим близким и при этом не надоесть им. У меня достаточно сложный характер.

А есть ли у вас хобби, не связанное с работой?

Сейчас уже нет. Раньше было — автомобильный внедорожный туризм. У нас с друзьями была задача — покорить на внедорожниках все пустыни мира. Если не брать американский континент, то у нас это получилось. Мы были в пустыне Гоби и во всех ливийских пустынях, и в Иране, и в Ираке, Северную Африку объездили.

Были снегоходы, мы устраивали на них достаточно большие путешествия, из Москвы до Мурманска, например, или до Санкт-Петербурга. Жили в палатках. Теперь на это нет времени. Сейчас суббота и воскресенье — это дни,

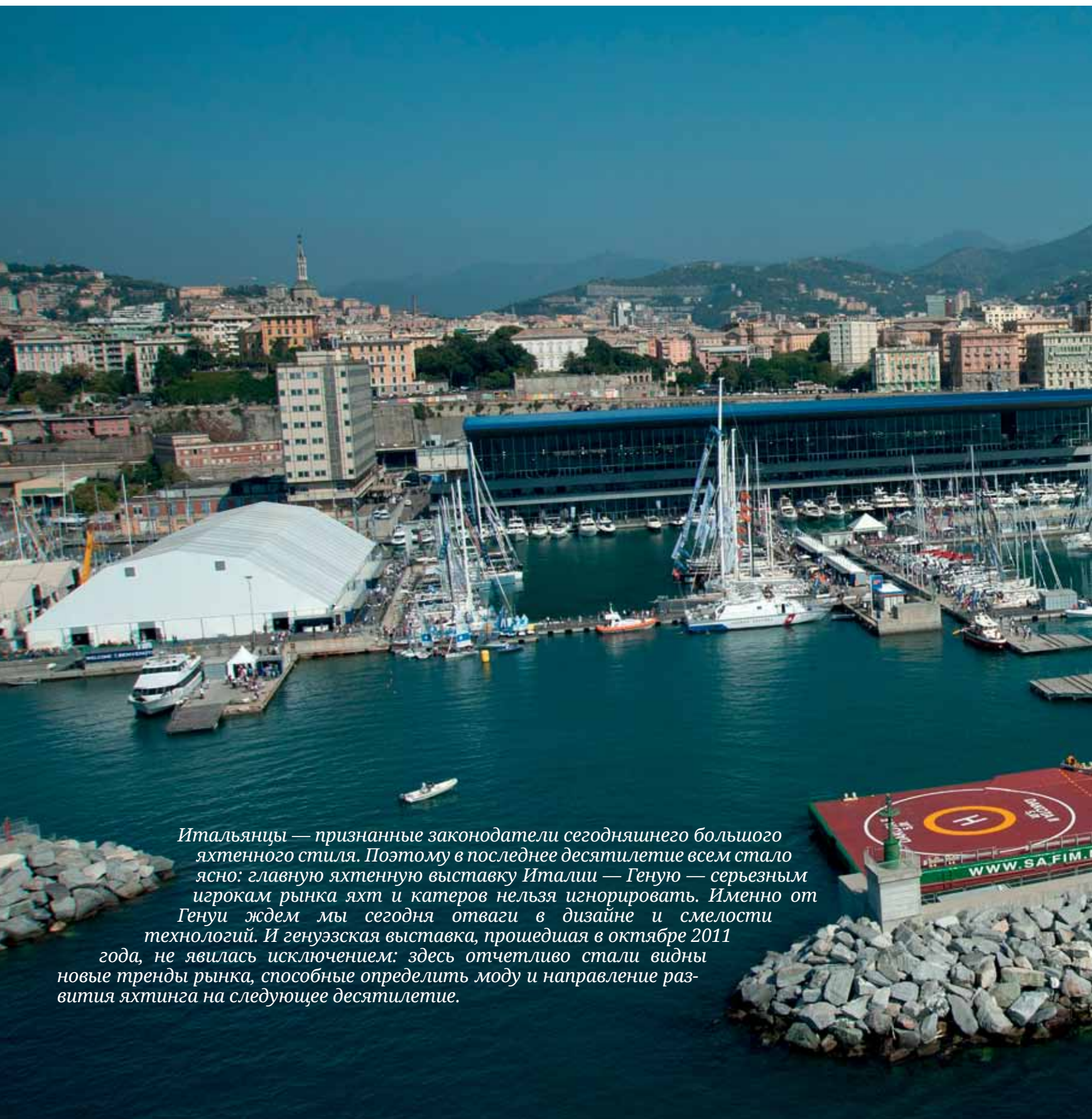
когда я могу увидеть детей, а когда они живут в Лондоне — это еще сложнее.

«Azimut-Benetti Group» — легендарное имя в судостроении, компания номер один в мире, специализирующаяся на строительстве эксклюзивных яхт длиной от 12 до 72 м, океанских круизеров «Benetti». «Azimut-Benetti» имеет самый большой объем инвестиций в этой области. Каждая яхта, вышедшая под маркой «Azimut-Benetti», — настоящее произведение искусства, над которым работают итальянские виртуозы кораблестроения, дизайнеры и архитекторы

Вы сами ходите на яхте?

Конечно, хожу. Сейчас своя яхта продана, но планирую приобрести новую в следующем году. Конечно же, «Azimut», не больше 60 футов. Я хожу без капитана, поэтому мне такого судна достаточно.

Мы благодарим Антона Долотина за то, что уделил время нашему журналу. Его пример еще раз доказывает: если заниматься тем, что нравится, можно преуспеть во многом. Главное — вкладывать душу в любимое занятие, а лучше всего делать это вместе с хорошими партнерами и друзьями. ❧




Итальянцы — признанные законодатели сегодняшнего большого яхтенного стиля. Поэтому в последнее десятилетие всем стало ясно: главную яхтенную выставку Италии — Геную — серьезным игрокам рынка яхт и катеров нельзя игнорировать. Именно от Генуи ждем мы сегодня отваги в дизайне и смелости технологий. И генуэзская выставка, прошедшая в октябре 2011 года, не явилась исключением: здесь отчетливо стали видны новые тренды рынка, способные определить моду и направление развития яхтинга на следующее десятилетие.

ГЕНУЯ-2011.

ЧТО ГОД ГРЯДУЩИЙ НАМ ГОТОВИТ?

АЛЕКСАНДР РЫСКИН



В ряду таких европейских яхтенных выставок, как Дюссельдорф, Гамбург, Саутгемптон, Хисва, Канны, итальянская Генуя всегда занимала свое особое, очень важное место. Место, кстати, абсолютно заслуженное Италией. Где бы был современный яхтинг, если бы не итальянский дизайн? Смелые линии «Бенетти», «Ферретти», «Першинга», «Ривы» в последнее десятилетие произвели революцию, которая коснулась всех стран и всех яхтенных стилей. «Принцессы», «Фэйрлайны», «Сансикеры», «Карверы» и «Ривьеры», получив итальянский импульс, обрели второе дыхание. И сегодня, проектируя любую современную лодку, оглядываться на итальянцев приходится любой, даже самой консервативной верфи.



На генуэзской выставке, прошедшей в октябре 2011 года, отчетливо стали видны новые тренды рынка, способные определить моду и направление развития яхтинга на следующее десятилетие.

Что отличало яхтенный мейнстрим последнего десятилетия, начавшегося в конце девяностых годов и продолжавшегося до конца нулевых? Прежде всего, это стремительный рост всех сегментов глиссирующих яхт: от больших RIBов и малых 25–30-футовых катеров до 40–65-футовиков и дальше, в класс мегаяхт, живущий в размере 70–150 футов и выше. Здесь мы видели гонку скоростей и размеров, взрывной рост интереса к флайбриджным лодкам, революционное остекление кабин, хищные линии хайтековского дизай-

на, внимание к каждому кубическому сантиметру внутренних объемов, авиационно-космические компоновки рубок и мостиков, прорыв на яхтенный рынок навигационных комплексов большого флота, повсеместное использование плоттеров и радаров, интегрированные комплексы компьютерного мониторинга судовых систем... Именно в эти десять лет кондиционер из атрибута мегаяхт стал рядовой опцией почти любой средней и малой яхты, а появление стабилизаторов качки обеспечило массовый прорыв слабого пола к штурвалам самых современных лодок...

Эти десять лет установили новые стандарты для всех размеров глиссирующих лодок. Сегодня это большая купальная платформа, зачастую — подъемная, с гидравликой; про-

сторный кокпит, отделенный от салона сквозными дверьми остекления, превращающими всю основную палубу в единое пространство; новый сладостный стиль по-автомобильному округлых консолей в интерьерах всех палуб; появление тикопластов вместо тика; внедрение тканей вместо кожаной обивки; новые очертания радарных арок; новые гелкоуты и новые смолы, повышающие прочность пластиковых корпусов... и скорость, скорость, скорость — 30, 40, 45 узлов... Это нормально сегодня даже при размерах в 70, 100 и более футов.

В какой-то момент казалось, лодки достигли той степени совершенства, что новым тенденциям дальше просто некуда развиваться. И тут грянул первый европейский кризис



2008 года. Для многих верфей это была лотерея на тему «быть или не быть...», и она еще не закончилась. За выживание на рынке сегодня идет настоящая война. При всем драматизме этой войны, в ней выигрывают почти все потребители рынка, выигрывает сам яхтинг, получающий стремительный импульс к развитию новых тенденций и технологий, выигрывают покупатели яхт. И дело не только в том, что цены на многие лодки сегодня становятся более разумными. Важнее — появление новых концепций, которые особенно отчетливо проиллюстрировала последняя Генуя.

Что же изменилось за последние два года, чем удивляет нас сегодняшний яхтинг, каким станет он уже завтра?

Первой сенсацией генуэзской выставки стали «Аркадия» и «Гринлайн». Это, похоже, серьезная заявка на новый тренд. Гибридные лодки, дизель-электроходы. Сама по себе технология дизель-электроходов — сенсация столетней свежести, ровесница подводного флота. Все подводные лодки, за исключением атомных, работают на этих принципах. Подлодка всплывает и «бьет зарядку» батарей под дизелем, а, уходя под воду, идет под электромоторами, автономность которых обеспечена группой мощных аккумуляторов. Применительно к яхтингу данный принцип означает тишину и экологичность хода, экономию топлива, двойное резервирование по двигателям. Но это еще не весь «изюм». Есть и принципиальная новизна, не доступная ранее ника-

ким подлодкам. Солнечные гальванические панели нового поколения, имеющие малый вес, большую емкость и космическую прочность, стали сенсацией этого года в «Аркадии». Даже в пасмурную погоду от двух до семи киловатт электричества даром достаются вашей яхте. Можно неделями жить на якорях, не запуская моторов, — этого хватает на все судовые системы, включая последовательный запуск опреснителей и кондиционеров. Лодка, оборудованная этими панелями, в полной тишине живет в энергоизбыточном режиме неделями. Но и это еще не все... Обе яхты — прямые конкуренты легендарного голландского «Эллингa». Универсальные обводы, позволяющие в одном корпусе совмещать высокую автономность тихоходов-траулеров с быстротой глиссеров, похоже, становятся новой яхтенной модой. Все на ваш выбор. Хотите — траулерные десять узлов с траулерным же расходом топлива и трансатлантической автономностью плавания. А хотите — реальные шестнадцать узлов для тех, кому не надо так далеко, а важно — только сейчас и быстро.

Второй сенсацией минувшего года, впервые заявленной в Дюссельдорфе и громко прозвучавшей в Генуе, стали новые траулерные яхты от «Азимут». Это действительно чудеса. Верфь, сделавшая себе имя на современных глиссерах передового дизайна, рискнула втор-

гнуться на поле, где законодателями европейской моды всегда были голландцы. Но время траулеров, похоже, наступает стремительно. Люди хотят далеко ходить, пересекать океаны и моря и не тратить лишних денег на топливо. Мореходность траулеров общеизвестна, так же, как и фантастическая автономность этих экспедиционных яхт, способных на одной заправке пересекать Атлантику. И факт, что сначала французская «Бенето» с ее 44-й моделью поймала этот тренд, а теперь и «Азимут», вышедший в 2011 году сразу с двумя траулерами в линейке от 50 до 70 футов, говорит о том, что уже в январском Дюссельдорфе-2012 нас ждут подобные сенсации от других участников рынка. Такие вызовы нельзя игнорировать, на них надо отвечать достойно и быстро. Заявка «Азимута» громко сказала миру, что монополия голландцев на экспедиционные яхты в Европе, похоже, кончается — отныне такие лодки будут делать все, это концепт и тренд нового времени, определяющий моду предстоящего десятилетия. И хотя такие голландские верфи, как легендарный «Де Альм», знаменитые «Мунен» и «Федшип», упова на крупновскую сталь своих лодок, уверенно смотрят в будущее, расслабляться им явно не дадут: пластиковые траулеры европейских верфей наверняка в самое ближайшее время составят конкуренцию и «Азимуту», и респек-



Но и скоростной сегмент рынка сдаваться отнюдь не собирается. Серия премьер «Принцессы», «Сансикера» и «Фэйрлайна» демонстрирует нам, что любой яхтенный объем содержит в себе резервы полезного пространства, которое можно использовать еще полней. Так, пересматриваются концепции купальных платформ: уже в стандарте появляются гидравлические трапы, а сами платформы с ростом размеров постепенно становятся самостоятельными зонами отдыха, оборудованными креслами, соляриями, шезлонгами... Увеличиваются кормовые кокпиты, превращаясь в полноценные средизем-

номорские патио, все больше опций оказывается внутри стандартных комплектаций. Да и сами корпуса, их обводы становятся все более скоростными и экономичными. Шаг за шагом начинают одерживать победу сторонники вентилируемых корпусов, когда выход на глиссирование и само движение происходят не в воде, а в слое воздушно-водяной эмульсии, что дает почти мгновенный выход на глиссер уже при низких оборотах машин и ощутимую экономию топлива. Пока это только пристрелка — до настоящих вентиляшек еще предстоит преодолеть дистанцию. Но процесс, как говорится, пошел, захватывая все скоростные сегменты от рыбаков и RIBов до



больших круизеров. Глиссирующие корпуса уже пришли и в парусный круизный яхтинг. Хотя парусникам как наиболее массовому сегменту европейского рынка в кризис не слишком повезло. В наиболее бюджетной части этих яхт — 32–45 футов — у всех, от «Баварии» до «Дюфура», наблюдается сокращение экспозиции. Впрочем, это коснулось всех верфей: и моторных, и парусных.

Тон на выставке задают не малыши, а настоящие мини-линкоры. В линейке мегаяхт все в порядке с премьерами: тут и «Мангусты», бьющие наповал своей роскошью и размером, и уже упомянутая «Аркадия» во все свои 85 футов, и огромный 150-футовый «Айфос», поражающий воображение всей выставки почти авианосными габаритами, роскошью купального патио на откидной гидравлической корме, объемом гаражей для водной техники, многопалубной симфонией

интерьеров, самой современной навигацией, утверждающий незыблемость и непоколебимость сегмента мегаяхт в любой кризис. Эти лодки продавались и будут продаваться независимо от Доу Джонса. Те, кто покупает эти линкоры, почти всегда «на плаву», и деньги на себя-любимых у них были, есть и, видимо, будут.

Кстати, именно на мегаяхтах я заметил повсеместное распространение полезной навигационной новинки, которая уже завтра шагнет во все остальные сегменты и типоразмеры. На всех больших лодках завелись антенны тепловизоров в дополнение к обычным радарам. Это радует, потому что наличие тепловизоров в разы повышает безопасность мореплавания в узкостях и резко снижает риски потери членов экипажа, оказавшихся за бортом. Яхтсмены знают, что человек в морских волнах перестает быть виден уже за

полкабельтова, а иногда в считанных метрах от борта голову пловца уже не разглядеть. Но датчик тепловизора покажет вам пеленг и расстояние до светящейся на экране цели на расстоянии до полутора миль и днем и ночью. То, что еще недавно было принадлежностью лишь военной авиации и танков четвертого поколения, сегодня становится инструментом безопасного плавания на яхтах для нас, гражданских леди и джентльменов. И это последний отмеченный нами тренд уходящего года... Согласитесь, не так уж мало всех этих новинок для одной европейской выставки. Будем ждать сюрпризов от Дюссельдорфа-2012. Семь футов нам в новом году! ❧

