



Ну, а если умерить пафос — снять туфли и тихонько босыми ногами взойти на борт, то начинаешь тонуть в уюте, красоте, тишине, радуясь играм света и тени, мягким дизайнерским диванам и креслам, коврам и тиковому паркету, мрамору и бронзе, нержавеющей стали и хрому, мерцанию «маретрионовских» дисплеев навигационного комплекса и ровному гулу мощных «ктерпиллеров». Успокоители качки от Najad не дадут волне и крену потревожить покой трех изумительных кают и салона. Их, наверное, могло быть и двадцать — места хватило бы, но их только три: один «мастер» и две гостевые, не считая, конечно, трех изолированных — для экипажа и капитана. Целых три RIB'а, гидроцикл, тренажерный зал, вторая кухня и джакузи на флайбридже — все эти продуманные до мелочей элементы, собственно, и делают «Мулен» «Муленом», а будущего владельца этой яхты — счастливым человеком... Конечно, если повезет не только с Муленом, но и с жизнью. ☺



ЛУННЫЙ СВЕТ

АЛЕКСАНДР РЫСКИН

Moonen 100 Explorer — тому, кто понимает, достаточно этого краткого кода, чтобы сказать: перед нами не одна, а сразу три сенсации.

Потому что уже полвека любая яхта Моонен — это всегда от первой грани и до последней гайки отточенная, как алмазный кристалл, симфония, воплощенная в гениальную партитуру морских технологий. Совершенство из стали, хрома, стекла и драгоценного дерева — вот что означает это короткое слово «Моонен». Любая новая яхта от этой легендарной голландской верфи — сенсация по определению. И если нужна причина, то Моонен — причина посетить любую яхтенную выставку, если эта лодка там есть. Представленный на прошедшей выставке в Каннах новый эксплорер от Моонен — как и положено по статусу, послужил оправданием если не всей

выставке, то уж точно — всей экспозиции мегаяхт 2013 года.

Но наша лодка — не простой Моонен, а со- гый. Сто футов, господа! Для яхтинга это как скорость света, рубеж, за которым начинаются почти релятивистские эффекты. Это иная раскладка яхтенного времени, пространства и всех яхтенных смыслов, которые получают новое векторное измерение в другой геометрии, позволяющей нам на каждом шагу даром выигрывать всю личную метафизику, а с ней — новые темпы радостного времени жизни.

И это, безусловно, вторая наша сенсация. Но есть и третья — Explorer!

Их мало, настоящих, сверхнадежных, бескомпромиссных, по-взрослому мореход-



ных. Их единицы, если честно. Тех, кто прямо сейчас готов уйти на год, на два, на три в кругосветную экспедицию, разменивая мили на солнце экватора, голубые полярные льды, гранитные скалы мыса Горн и коралловые лагуны Полинезии. Эта лодка — из их числа.

100 футов, 224 метрических тонны водо-

измещения, 37 тысяч литров топлива, 5000 морских миль автономности на одной заправке, регистр Ллойда, океанская категория плавания. Дальше можно писать поэму или повесть, потому что каждый квадратный фут яхты — настоящее чудо эталонной простоты,

качества и блистательного дизайна, за которыми полновесные полвека самой верфи, триста лет голландского судостроения и целое столетие западной индустриальной инженерии, словом, вся наша технологическая цивилизация.

Moonen 100 Explorer

Длина, м.....	31,00
Ширина, м.....	7,50
Осадка, м.....	2,18
Водоизмещение, т.....	220
Запас топлива, л.....	37 000
Запас воды, л.....	8200
Мощность двигателей, л.с.....	2 x 609

Представитель Moonen Yachts в России

+7 (926) 611-5686
korabli@korabli.ru
www.korabli.ru

Цена на Moonen 100 Explorer по запросу



ПРОСТАЯ ФИЗИКА И НЕМНОГО ВОЛШЕБСТВА

ДМИТРИЙ СУРАЕВ

Shipman Carbon Yachts — мировой эксперт в карбоновом яхтостроении. Именно эта компания за прошедшие 10 лет построила самый большой в мире флот углепластиковых яхт, в сумме прошедших миллионы морских миль (некоторые обошли вокруг света — и даже не по одному разу).

Новый 59-й верфь надеется показать публике на boot Duesseldorf 2014. Это первенец третьего поколения карбоновых яхт Shipman, вобравший в себя самое лучшее от своих предшественников, комфортных океанских «стайеров». Каждое их судно — это не просто перформанс — потенциально оно в числе самых быстрых парусников сходных размерений. Почему?

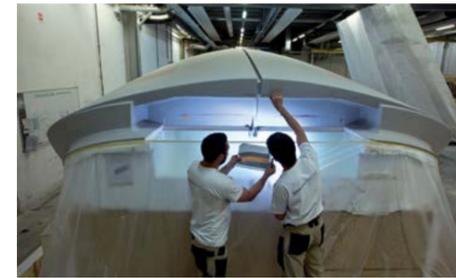
Физика проста: скорость яхты тем больше, чем: 1) меньше вес; 2) больше парусов; 3) меньше «тормозит» корпус. Причем, всем известно, что бездумное увеличение «второго» не приведет ни к чему хорошему. Поэтому верфь не рассматривает этот пункт как ключевой в увеличении перформанса и продолжает работать над пунктами «один» и «три». Отсюда и карбон (углепластик на эпоксидной смоле) — один из самых легких корпусных материалов из всего придуманного на сегодня, с «бонусами» — повышенными прочностью и долго-

вечностью. Не зря его все активнее используют в самолетостроении. Разница в весе со стеклопластиковым судном весьма ощутима. К примеру, сравнимая по размеру Hanse 575 (тоже «быстрый» бренд) имеет практически ту же площадь парусности (150,5 кв. м против 159,9 кв. м у Shipman 59), но этим парусам в первом случае приходится «толкать» почти на 2 тонны больше (19,5 т против 17,8 т)!

А «торможение» корпуса напрямую зависит от «обтекаемости» обводов корпуса и физической длины по ватерлинии: чем последняя больше, тем меньше волновое сопротивление. У Shipman 59 «смоченная» длина 17,45 м против 15,15 м у той же Hanse 575. Яхтсмены-гонщики знают: эти несколько упомянутых цифровых соотношений — «приговор» для немецкой яхты, каково бы уровня профессионал ни стоял за ее штурвалом. Тем более над обводами Shipman 59 трудились настоящие творцы «гоночных машин» мирового уровня. Эксперт-гидродинамик, гур в проектировании гоночных корпусов калифорниец Даг Петерсон работал над яхта-

ми-победителями Кубка «Америки» 1992-го («America 3») и 1995-го («Black Magic»), а еще над победительницей Кубка Луи Уиттона — 2000 («Prada Challenge»). Француз Гийом Вердье, один из самых востребованных в мире яхтенных дизайнеров, специализируется в частности на «гонщиках» для одиночников. Его яхты заняли первые четыре позиции в Vendee Globe 2012/2013. И он же проектировал корпус для катамарана команды из Новой Зеландии на Кубке «Америки» 2013 г. А по проектам специалистов по перформанс-круизерам J&J Design — братьев Jernej и Jaros Jakopin — с 1983 г. построено более 60 тысяч яхт, бороздящих все моря и океаны мира. Причем более 60 проектов становились победителями номинаций Boat of the Year. Словом, для определения ultimate performance («пределенно быстрый») в пресс-релизах о Shipman 59 есть все основания.

Но не скоростью единой славен проект. Благодаря Гийому Вердье, обожающему делать яхты для минимальной команды, на новом Shipman большинство операций вы-



полняются в одиночку, включая работу с парусами и постановку на якорь. Большинство «силовых» операций производится из кокпита простым нажатием нужной кнопки, а все фалы и шкоты проведены в кокпит к штурвалам.

Новинка, перекочевавшая из гоночных яхт для кругосветных гонок одиночников, — это еще один пост управления в кокпите, защищенный от брызг и ветра доджером, слева от входа в салон; тут устанавливается карт-плоттер, управление автопилотом и кнопки управления реверсивных шкотовых лебедок, и больше нет необходимости постоянно подставлять лицо ветру, находясь за штурвалом. Кстати, на длинных океанских переходах вахту обязательно нести в кокпите. Рубка pilot house остеклена по всему периметру, чтобы даже по бурному морю яхту можно было вести с комфортом, будучи абсолютно уверенным в безопасности находящихся на борту: Shipman 59 не утонет даже с пробойной в днище благодаря непотопляемому корпусу с четырьмя водонепроницаемыми отсеками.

Последняя опция — новинка даже на яхтах Shipman. Как и гибридная силовая установка — комплекс «ДВС – тяговый электромотор – генератор – интегрированные в крышу надстройки и в стационарный карбоновый тент над кокпитом солнечные панели – литий-полимерные аккумуляторы».



Запаса электроэнергии в литий-полимерных батареях достаточно, чтобы несколько суток идти под парусом с включенными автопилотом и всей навигацией без необходимости ежедневной подзарядки от дизель-генератора, наличие солнечных панелей в течение дня гарантирует их подзарядку.

На якорных стоянках вы получите совершенно новый уровень комфорта, при работающих электроприборах и кондиционере нет необходимости запускать шумный и прожорливый дизель-генератор. Разработчик гибридной установки Seaway как никто другой может гарантировать результат. Поручкой тому — более 400 Greenline Hybrid, успешно работающих в разных уголках мира.

В планировке судна нет компромиссов, привычных на перформансах. Яхта обещает быть исключительно комфортной. Палуба свободная, перед мачтой устроен шикарный солярий, в корму встроен гидравлический трап-сходня, традиционный гараж для туалета, интегрированные в арку бимини и козырек-брызговик надежно укрывают сидящих в кокпите от брызг и солнца. Большой стол и мягкие диваны кокпита позволяют приятно проводить время на воздухе. Новая яхта почти на полметра шире своей старшей «сестры» — Shipman 63, а внутренние объемы на 25% больше, так что теперь под палубой — большой салон с потолком 2,15 м, камбуз и три

или четыре (на выбор) каюты, «оунерская» может занимать всю переднюю часть судна от подмачтовой переборки.

Впрочем, внутреннее убранство напрямую зависит от фантазии заказчика, ибо яхту обустраивают и отделывают «под него». Неизменно призвание Shipman 59 — безопасно пересекать моря и океаны с максимальной скоростью и гарантированным комфортом при минимуме команды. Именно это сочетание добродетелей и гарантирует верфи Shipman Carbon Yachts неиссякаемый интерес «морских пилигримов», которые не переведутся никогда... ❄️



+7 (903) 724-88-55
+386 512-97-510

www.shipman-yachts.ru

Shipman 59

Длина, м.....	17,98
Ширина, м.....	5,29
Осадка, м.....	2,85
Водоизмещение, т.....	17,8
Вес балласта, т.....	5,4
Площадь парусов, м²:	
грот.....	87,1
стаксель.....	72,8
код «0».....	140,0
геннакер.....	190,0
Категория CE.....	«А»