

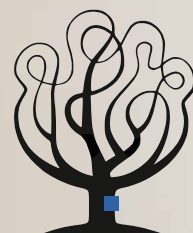
ЯХТЫ

№ 2 (2)

2 0 2 6



Клиники эстетической и интегративной медицины



ПРОФЕССОРСКАЯ
КЛИНИКА
ЮЦКОВСКИХ



КЛИНИКА
профессора
ЮЦКОВСКОЙ



ЭСТЕТИЧЕСКАЯ
МЕДИЦИНА



НЕЙРО-
КОСМЕТОЛОГИЯ



МЕТАБОЛИЧЕСКАЯ
ЭНДОКРИНОЛОГИЯ



ЭСТЕТИЧЕСКАЯ
ГИНЕКОЛОГИЯ



ИНТЕГРАТИВНЫЙ
ПОДХОД



Г. МОСКВА
ПРОСПЕКТ МИРА, Д.102, СТР.26
+7 (495) 161-92-55
YUTSKOVSKAYA.RU



Г. ВЛАДИВОСТОК
УЛ. МЕТАЛЛИСТОВ, 3
+7 (423) 226-01-46
VLADIVOSTOK.YUTSKOVSKAYA.RU

ЮЦКОВСКАЯ
ЯНА АЛЕКСАНДРОВНА
Д.М.Н., ПРОФЕССОР,
ВРАЧ-ДЕРМАТОВЕНЕРОЛОГ,
ВРАЧ-КОСМЕТОЛОГ

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. НЕОБХОДИМА КОНСУЛЬТАЦИЯ СПЕЦИАЛИСТА



ЯХТЫ ПОПИЛОВ

РОССИЙСКАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ВЕРФЬ



Попилов Аура 14.99

ПОЧУВСТВУЙТЕ СВОБОДУ НОВОГО ГОРИЗОНТА

«Попилов Аура 14.99» — современная экспедиционная яхта для тех, кто ценит пространство, комфорт и возможность открывать новые маршруты без ограничений. Каждая деталь создана для удовольствия от путешествия: просторный салон с панорамными видами, комфортные жилые зоны, продуманные палубные пространства и уверенное поведение на воде. Это яхта, которая одинаково хорошо подходит для семейных круизов, длительных путешествий и отдыха с друзьями.

Никакого ожидания строительства. Новые корпуса 2026 года уже на воде и готовы стать отправной точкой ваших будущих открытий.



Характеристики:

Длина 14.99 м
Ширина 4.9 м
Водоизмещение 40 тонн
Двигатели 2 x 200 / 250 л.с.
Запас хода до 2000 миль
Количество кают 3 + 2 санузла



Путешествия по самым
красивым акваториям России



popilovcruise.ru



Одежда для тех,
кто выбирает море, реки
и свободу движения



popilovyachting.ru



Российская верфь
полного цикла

boatsale@popilov.ru

8 800 500-99-19

popilov.ru



В море как дома

Строим. Путешествуем.
Живём на воде

Реклама.



ВЫЗДОРОВЛЕНИЕ НАЧИНАЕТСЯ ЗДЕСЬ



Элитная клиника
физического и ментального
восстановления



Индивидуальные программы восстановления
под контролем лучших специалистов

rehabfamily.com | +7 (495) 476-37-65





ADJ STYLE
ПРАКТИЧНЫЙ ДИЗАЙН

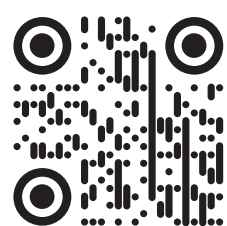
АКСЕССУАРЫ **ADJ**
ВЫДЕРЖИВАЮТ СОЛНЦЕ,
СОЛЬ И ВЛАГУ — ЭТО СТИЛЬ,
СОЗДАННЫЙ ДЛЯ МОРЯ
И ПРОВЕРЕННЫЙ СТИХИЕЙ

КОМФОРТ НА ЯХТЕ

ПРАКТИЧНЫЕ И СТИЛЬНЫЕ
АКСЕССУАРЫ



РЕКЛАМА



+7 495 215 50 65

| ADJ.STYLE

| Сколково, Весенняя 5,к.5



ОТ ИЗДАТЕЛЯ

Когда вы выбираете большую моторную яхту, существует только одно правило. Лично вам — и никому другому на этой планете — на борту не должно быть скучно.

Хотите разрезать волну ради чистого адреналина? Требуйте от инженеров скорости. Хотите превратить нижнюю палубу в лабораторию для изучения фаз сна бессмертных медуз? Нанимайте океанологов, шейте им кастомные поло, и пусть живут на борту. Хотите вообще не отдавать швартовы и три недели дегустировать редкие винтажи, пока соседи по причалу обсуждают геополитику в Ормузском проливе? Имеете право.

В конце концов, яхта — это не экзамен на соответствие ожиданиям закрытого круга (там люди искушённые, быстро раскусят, кто пытается казаться, а не быть). Яхтинг не обеспечит вам пресловутый «личностный рост» и не заменит кушетку психоаналитика. Лежак на сандеке под звёздами Тирренского моря — это не терапия. Это ультрадорогой симулятор свободы.

Нашему сознанию, увы, до сих пор нужен этот стальной или углепластиковый костыль (который строится годами на верфи, а потом теряет в цене и постоянно требует бюджет на своё содержание и профессиональную команду). Но в этом абсурде и кроется истинный люкс — вы платите за право не быть рациональными.

Пожалуй, именно поэтому мы в «Яхтах» позволяем себе роскошь издавать журнал точно так же, как вы строите свои лодки: руководствуясь собственным представлением о прекрасном. Мы принципиально не пишем о яхтинге как о самоцели и не делаем акцент на количестве баров и санузлов на борту. Нам не нужно продавать вам лодки любой ценой (для этого существуют брокерские брошюры). Для нас яхтинг — это часть (важная) мировоззрения свободного, умного человека.

P. S. В разгар яхтенного сезона мы позволили себе нерациональное решение: не делать рецензию на новый блокбастер Кристофера Нолана, а раскидать по всему номеру пасхалки на тему «Одиссеи». Считайте это интеллектуальным квестом для тех, кому на борту уже всё наскучило.

Илона Рыбакова



148

ЯХТЫ



80



104

В Ы Б О Р		Р А К У Р С	
<i>Идеи</i> / Abeking & Rasmussen, Heesen, Luca Dini Design, Mangusta, Wally, Pininfarina Nautical	14	<i>На борту</i> / Leviathan, Oceanco	60
<i>Суперяхты</i> / Big Naan, Columbus	18	<i>Соло</i> / Игорь Лобанов	74
<i>Яхты</i> / Galeon 520 Fly	30	<i>Сценарий</i> / Technohull Alpha 45	80
<i>Анатомия</i> / EVO R4 Icone	38	<i>Парусники</i> / Ferrari Hypersail	86
<i>Личность</i> / Шарли Дален	44	<i>Маршрут</i> / Вокруг Исландии по трассе Route 1	90
<i>Регаты</i> / Гонки на закате	48	<i>Отели</i>	98
<i>Среда</i> / The Peaks, полуостров Луштица	50	<i>Драйв</i>	102
<i>Часы</i> / Минимализм двух стрелок	52		
<i>Драгоценности</i>	56		
<i>Книги</i>	58		

РЕКЛАМА

ПЕРЕЙТИ НА САЙТ



ЧЕМ БОЛЬШЕ СВОБОДЫ, ТЕМ ДОРОЖЕ ОШИБКА

Спокойствие на воде начинается на берегу

Ваш курс — под надежной защитой

СТРАХОВЫЕ РЕШЕНИЯ

inssolutions.ru
+7 (495) 620-92-27
info@inssolutions.ru



60



138



128

ЯХТЫ



52

ФОРМА

Суперяхты /	
Loewe, Tankoa	104
Вектор / Lexus LY680,	
Brabus Shadow 38, Frauscher	
x Porsche 790 Spectre	114
Миф / Вагон поезда	
от База Лурмана	120
Авто / Rolls-Royce 17EX	
и Project Nightingale	128
Контекст /	
Осязаемый люкс	134
Дизайн / Яхтенные	
аксессуары ADJ Style	136
Красота	138

СЛЕД

Верфь / 60 лет	
Nautor Swan	140
Парусники / Кеч Simena,	
Ares Yachts	148
На волне / Гонки	
электрических	
суперкатеров E1	158
Рестораны	164
Чартер	168

ЯХТЫ®

Журнал ЯХТЫ. № 2(2)/2026 г. ISSN: 3033-7844. Издаётся с 2004 г.
ЯХТЫ.MEDIA

Учредитель и издатель
ООО «ЭйПиСиПабблишинг»
Генеральный директор
Максим Уколов
Финансовый директор
Андрей Жарков

Адрес: 127550, г. Москва, ул. Онежская, д. 24
Тел. +7 495 104-97-28

Издатель
Илона Рыбакова / i.rybakova@apcpublishing.com
Главный редактор
Иван Ковалишин / editor@apcpublishing.com
Арт-директор
Игорь Комаров
Фоторедактор
Елена Лисицина
Корректор
Надежда Колесникова
Цветокоррекция, допечатная подготовка
Виталий Смирнов

Директор по рекламе
Андрей Корнеев / a.korneev@apcpublishing.com
Старший менеджер по рекламе и распространению
Кристина Дягилева / info@apcpublishing.com
Менеджер по рекламе и спецпроектам
Светлана Ланкина / s.lankina@apcpublishing.com
Телефон отдела рекламы: +7 499 229-03-39

На обложке:
Мегаяхта Leviathan, Oceanco. Фото: Гийом Плиссон (Guillaume Plisson)
Над номером работали:
Аслан Арьязов, Евгения Бакунова, Сергей Викентьев, Елизавета Епифанова,
Мария Кавернинская, Лариса Косач, Сергей Миронов, Галина Мирошниченко,
Корнелис Схааг, Антон Перфильев, Павел Позёмкин, Дмитрий Тельнов

Отпечатано в типографии APCPublishing
Тираж 10 000 экз.

ЯХТЫ®. Все права защищены. Материалы издания не могут быть использованы
полностью или частично без письменного разрешения редакции.
Свидетельство о регистрации: ПИ ФС77-91011 от 24 февраля 2026 г.
Издатель и редакция не несут ответственность за содержание материалов рекламного характера.
Мнение авторов может не совпадать с мнением издателя и редакции.



18+

101-метровый гигант Destiny от Feadship вышел на ходовые испытания. Майские тесты в Северном море стали первой полноценной премьерой экстерьера лодки, строившейся под покровом строжайшей секретности. Солнечный свет и беспокойная вода играют на глубоком тёмно-синем стальном корпусе. Строгая геометрия белоснежной алюминиевой надстройки смягчена деталями из полированной бронзы.

Фото: Feadship

ВЫБОР

53°03'21.1"N 5°23'33.2"E

Feadship Destiny на испытаниях в Северном море



5 ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРОВ CATERPILLAR ЗАДЕЙСТВОВАНЫ В ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ УСТАНОВКЕ 70-МЕТРОВОЙ ЯХТЫ ARUBY. КОМПЬЮТЕР ПООЧЕРЁДНО ЗАПУСКАЕТ ТОЛЬКО ТЕ АГРЕГАТЫ, КОТОРЫЕ НЕОБХОДИМЫ В ДАННЫЙ МОМЕНТ ДЛЯ ЭКОНОМИИ ТОПЛИВА.



ПОЛУКАСТОМНЫЕ ABEKING & RASMUSSEN

Переход к полукастомным платформам позволяет верфям сохранять клиентов, не готовых тратить годы на индивидуальное проектирование корпуса и систем жизнеобеспечения. Проект Aruby от Abeking & Rasmussen интересен тем, что предлагает полностью готовую и протестированную техническую платформу от бренда, который последние 119 лет строил лодки исключительно по индивидуальным проектам. Сборка суперяхты длиной 70 метров и объёмом 1770 GT может начаться сразу после подписания контракта.

Дизайн экстерьера и планировку интерьеров доверили бюро Reymond Langton Design. На борту спроектированы семь кают для 14 гостей, включая VIP-люкс на бридж-деке и мастер-апартаменты площадью 90 кв. метров с откидными балконами. Снаружи предусмотрены бассейн, пляжный клуб со спа-зоной, костровая чаша и уличный кинотеатр.

Пропульсивный комплекс состоит из электромоторов и винторулевых колонок, питающихся от пяти генераторов Caterpillar. Нестандартная комбинация объясняется тем, что вместо двух тяжёлых маршевых двигателей инженеры Abeking & Rasmussen установили пять регулируемых по частоте вращения дизель-генераторов (примерно по 872 л. с. каждый). На малом ходу может работать всего один агрегат в своём самом оптимальном и экономичном режиме, пока остальные четыре «отдыхают». Кроме того, пять относительно небольших генераторов гораздо проще компоновать. Именно это позволило уместить всё машинное отделение в один ярус и освободить дополнительное место под гостевые зоны. Силовая установка адаптирована под биотопливо HVO. На стоянке за энергоснабжение кондиционеров отвечает блок батарей ёмкостью 150 кВт·ч, гарантирующий отсутствие вибрации. Максимальная скорость яхты составит 16 узлов.

ИНЖЕНЕРИЯ ДОЛГОЛЕТИЯ

Яхтенный дизайнер Лука Дини спроектировал 12-этажный жилой комплекс на средиземноморском побережье. Проект мебельного дома Visionnaire и медицинской сети The Longevity Suite площадью 9300 кв. метров объединяет автономные морские технологии и превентивную медицину. Подвижный фасад здания автоматически меняет угол наклона панелей вслед за движением солнца, дозируя уровень освещённости в комнатах в течение суток и попутно собирая энергию встроенными фотоэлементами. Воздух очищается за счёт ботанической фильтрации, а акустический комфорт обеспечивают системы Dolby Atmos. В интерьерах применён протокол Ultra Low Emission: по стандартам REACH и Greenguard Gold все лаки, клеи и дерево полностью очищены от формальдегидов и соединений PFAS. Два подземных яруса площадью 1300 кв. метров занимает клиника с мониторингом биомаркеров, генетическими тестами и криотерапией. Личные криокапсулы в квартирах интегрированы в общую систему умного дома.



ФИЛОСОФИЯ РАДОСТИ

Project Ananda готовится в 2030 году стать самым крупным судном из стали в истории Heesen. Пятипалубный флагман длиной 72 метра и с валовым внутренним объёмом 1750 gross-тонн стал дебютом новой коммерческой стратегии Smart Custom, которая предлагает глубокую кастомизацию проверенной инженерной платформы со значительно сокращённым сроком ожидания заказа. Планировка жилых зон предлагает владельцу вариативность: его личную палубу можно изолировать под носовой приватный люкс с офисом либо полностью переформатировать в открытую лаундж-зону на корме. Огромный спа-комплекс и пляжный клуб площадью 100 кв. метров включают в себя не только привычные процедурные кабинеты, но и редкие для яхт элементы: снежную комнату и встроенную гипербарическую барокамеру для оксигенотерапии.



ПАРУСНЫЕ ГЕНЫ СТЕКЛЯННОГО ЛОФТА

Альтернативная планировка 24-метрового кроссовера wallywhy150 от Ferretti Group и Studio Vallicelli Design превратила лодку в транс-океанский пентхаус для больших компаний. В базовой версии в самом носу главной палубы, перед трёхсторонним стеклом, стояла огромная мастер-кровать. Красиво, но только для двоих. В новой конфигурации эту зону полностью отдали под парадную столовую на восемь персон с круглым вращающимся столом из карбонизированного ясеня.

Мастер-каюту спустили на нижнюю палубу, зато главный салон превратился в сквозной двухуровневый лофт с потолка-ми 2,5 метра, ориентированный на корму и открытое море. Лестницу сместили к правому борту, чтобы освободить проходы. Стилизация интерьера унаследовала элементы парусного дизайна: плавные линии потолочных панелей сочетаются с обилием натурального тика.



КОНЦЕПЦИЯ «ПЛЮС ПОЛПАЛУБЫ»

Новая 50-метровая Mangusta GranSport 50 от Overmarine Group — это трансокеанская яхта в редком формате Sport Utility Yacht с эффективным алюминиевым корпусом fast-displacement. Архитектор Альберто Манчини построил архитектуру судна объёмом до 500 GT вокруг идеи half more — вынос рубки управления на промежуточный уровень позволил полностью освободить верхнюю палубу под огромный сандек. Вместо привычных глухих бортов над водой лодка получила сплошные прозрачные вставки из безрамного тонированного стекла, убирающие визуальный барьер между салоном и горизонтом. Мастер-люкс на главной палубе дополнен откидной террасой.

Главным технологическим акцентом носовой палубы стала трансформируемая зона отдыха. В неё интегрирован глубокий инфинити-бассейн со сложной системой подъёмного дна. На ходу вода из чаши полностью сливается, а её основание с помощью гидравлических приводов поднимается вровень с палубой, превращаясь в жёсткую крышу. Под ней скрывается изолированный гараж для гостевого тендера Castoldi и гидроциклов, которые спускаются на воду скрытой кран-балкой. Два двигателя MTU мощностью по 2600 л. с. обеспечивают максимальную скорость в 20 узлов. Запас хода суперяхты достигает внушительных 4200 морских миль.



FERRARI ДЛЯ ГАРАЖА СУПЕРЬЯХТЫ

На боут-шоу в Майами верфь Argos Nautic показала водомётный тендер F-330, созданный в коллаборации с ателье Pininfarina. Чтобы уместить статус большого судна в экстремальные 3,3 метра длины, конструкторы отказались от надувных бортов, съедающих полезный объём кокпита. Их заменили на жёсткий контур из вспененного полиэтилена. Стенки лодки стали тоньше, благодаря чему четыре пассажира могут сидеть, не соприкасаясь коленями. Низкий силуэт и складывающаяся рулевая консоль рассчитаны на тесные гаражи суперяхт. Водомётная пропульсивная установка обеспечивает чистую корму без выступающих винтов, минимальную осадку и безопасную высадку гостей на мелководье.



Сохраняя фарватер

Эксперты компании «Страховые Решения» называют главные «красные флаги» в современном страховании яхт, на которые стоит обратить внимание перед выходом в море.



**СТРАХОВЫЕ
РЕШЕНИЯ**

Обсуждать прогноз погоды или выбирать место в марине за несколько месяцев до сезона владельцы суперяхт могут часами. Но стоит разговору зайти о страховании — интерес улетучивается. Что объяснимо: никто не покупает лодку ради полиса. Проблема в том, что современный яхтинг стал сложнее. Привычные маршруты требуют дополнительных согласований, стоимость стоянки значительно возросла, а страховщики задают всё больше вопросов.

В этих реалиях распространённое «моё судно застраховано» больше не работает, и опытному владельцу или его юристу всё чаще приходится задумываться: «Есть ли в полисе неприятные сюрпризы, о которых мы пока не знаем?»

КРАСНЫЙ ФЛАГ №1

Ни один владелец не станет покупать яхту по фотографии. Никто не выберет капитана исключительно по размеру заработной платы. И почти никто не согласится на маршрут, не понимая, куда он ведёт. Со страхованием иногда происходит обратное. Оформление страхового полиса превращается в формальность, при этом, как это зачастую бывает, основная суть кроется в деталях. Сегодня рынок стал гораздо более индивидуальным. В двух полисах, которые на первый взгляд кажутся идентичными, застрахованные риски могут значительно отличаться и по-разному интерпретироваться в момент страхового случая. Цена давно перестала быть главным показателем качества страхования.

КРАСНЫЙ ФЛАГ №2

Морская карта больше не является пространством без границ. Сезонные ограничения, особые зоны военных рисков, ужесточения процедур compliance, изменение требований к стоянке,

дополнительные согласования маршрутов — всё это серьёзно влияет на формирование подходящего страхового покрытия и на его стоимость. Разумеется, яхта остаётся символом свободы. Но современное страхование всё чаще напоминает, что свобода и отсутствие ограничений — не одно и то же. Особенно когда речь идёт о дорогих активах.

КРАСНЫЙ ФЛАГ №3

«У меня есть необходимое страховое покрытие» — опасная иллюзия. Зачастую полис приобретаетается для выполнения обязательных требований — например, для захода в марину. Документы оформлены, вопрос закрыт. Проблема в том, что подобная уверенность может создавать ложное чувство безопасности. Но между страховкой как пропуском и страховкой как инструментом защиты есть существенная разница. Практика показывает, что большинство вопросов возникает не в момент заключения полиса, а при наступлении страхового случая. И основные обсуждения ведутся вокруг того, что владелец был уверен, что всё покрыто.

КРАСНЫЙ ФЛАГ №4

После оформления полиса начинается самая интересная часть. Настоящая ценность экспертизы брокера проявляется не столько в момент заключения страхового договора, а тогда, когда обстоятельства оказываются сложнее, чем предполагалось в начале сезона. Например, при внеплановом изменении маршрута или согласовании ремонта. Роль брокера всё больше смещается от оформления документов к управлению неопределённостью. А неопределённость, как известно любому яхтсмену, полностью исключить невозможно.

КОМПАНИЯ «СТРАХОВЫЕ РЕШЕНИЯ» БОЛЕЕ 10 ЛЕТ ОБЕСПЕЧИВАЕТ СОПРОВОЖДЕНИЕ НА ВСЕХ ЭТАПАХ ДЕЙСТВИЯ ДОГОВОРА — ОТ РАЗМЕЩЕНИЯ РИСКА ДО УРЕГУЛИРОВАНИЯ ВОЗМОЖНЫХ УБЫТКОВ.

В современном яхтинге спокойствие стало новой роскошью. И обеспечивается оно не прогнозом погоды, а точным расчетом рисков. Узнать, какие подводные камни могут скрываться за привычными формулировками вашего полиса, можно на сайте или в Telegram-канале компании «Страховые Решения». Эксперты компании регулярно разбирают реальные практические кейсы и анализируют тенденции, которые сегодня формируют индустрию.

Telegram-канал



Интернет-сайт



РЕКЛАМА

«Рэдиссон Коллекшен, Москва». Реклама. 16+

ЖИВИ КРАСИВО



RADISSON COLLECTION

МОСКВА
MOSCOW

Гостиница «Radisson Collection, Москва» *

121248, Москва, Кутузовский пр-т 2/1, стр. 1

Тел./Факс: +7 495 221 55 55

www.radissoncollection.com

www.ukraine-hotel.ru

На фото: Борзенко Ксения, Неделко Максим
Фотограф: Андрей Настасенко

42 М

СТАЛЬНОЙ КУЛАК В БАРХАТНОЙ ПЕРЧАТКЕ

Текст: Аслан Арьязов / Фото: Columbus Yachts



Columbus Crossover 42 (корпус Big Naan) конвертирует 5500 морских миль автономности в чистокровный люкс без лишних калорий.



Имя Big Naan звучит как личный пароль, понятный только владельцу и его близкому кругу, но на этом ирония заканчивается. Перед нами — 42 метра концентрированного мужского стиля, застывшего в стали и алюминии. Пока остальной яхтенный мир соревнуется в сложности футуристичных обводов из композита, верфь Columbus и бюро Hydro Tec создали объект, способный пережить океанский шторм, сохранив безупречный строй ваших мыслей и температуру белого вина в бокале.

ИНЖЕНЕРИЯ АБСОЛЮТНОГО КОНТРОЛЯ

Взгляд профессионала на лодку начинается не с парадного трапа, а с чертежей морских архитекторов и спецификаций в машинном отделении. Специалисты Hydro Tec под руководством Серджо Кутоло спроектировали платформу, вызывающую безусловное доверие. Стальной водоизмещающий корпус с массивным бульбом в сочетании с лёгкой алюминиевой надстройкой обеспечивает Big Naan ту самую монументальную остойчивость, которую невозможно имитировать на лёгких судах. В открытом море эта яхта демонстрирует инерцию и уверенный ход океанского лайнера, игнорируя капризы погоды.

«Big Naan — это понятный проект экспедиционника, на который мы надстроили функционал классической яхты, — утверждает Кутоло. — Мы проектировали её для тех, кто хочет пересечь Атлантику или пройти вдоль Тихоокеанского побережья, не жертвуя комфортом, который обычно доступен лишь в защищённых маринах Средиземноморья».

Объём в 443 GT наделяет яхту физической массой, исключаяющей суету на волне. Силовая установка — пара проверенных временем Caterpillar C32 ACERT — выбор в пользу максимального ресурса и глобальной доступности сервиса. Лодка стабильно держит 14,5 узла на максимуме, но её истинная ценность раскрывается на экономичном ходу. Топливные танки ёмкостью 60 000 л позволяют Big Naan преодолевать 5500 морских миль. Этого запаса достаточно, чтобы полностью исчезнуть

СТАЛЬНОЙ
ВОДОИЗМЕЩАЮ-
ЩИЙ КОРПУС
С МАССИВНЫМ
БУЛЬБОМ
В СОЧЕТАНИИ
С ЛЁГКОЙ
АЛЮМИНИЕВОЙ
НАДСТРОЙКОЙ
ОБЕСПЕЧИВАЕТ BIG
NAAN ТУ САМУЮ
МОНУМЕНТАЛЬНУЮ
ОСТОЙЧИВОСТЬ.





ВНЕШНИЙ
ОБЛИК BIG NAAN
ФОРМИРУЮТ
МУСКУЛИСТЫЕ
ЛИНИИ
И СМЕЩЁННЫЕ
К НОСУ ОБЪЁМЫ,
ХАРАКТЕРНЫЕ
СКОРЕЕ ДЛЯ
СОВРЕМЕННЫХ
СУДОВ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ,
ЧЕМ ДЛЯ
ПРОГУЛОЧНЫХ
КАТЕРОВ.



с радаров цивилизации на месяц, не задумываясь о дозаправке. Технологический приоритет подтверждён системой селективной очистки (SCR), соответствующей стандартам IMO Tier III. Это даёт юридический иммунитет: для владельца открыты двери в охраняемые морские заповедники, куда вскоре закроют путь большинству судов старого флота.

ОТКРЫТАЯ ГЕОМЕТРИЯ

Внешний облик Big Naan формируют мускулистые линии и смещённые к носу объёмы, характерные скорее для современных судов обеспечения, чем для прогулочных суперяхт. Однако основная инженерная магия проявляется себя в кормовой части. Тандем мощного крана, интегрированного в правый фальшборт, и почти шестиметрового тендера — пример того, как сложная задача хранения решается без ущерба для жилого пространства. Тендер здесь — первый в своем классе с сертификатом SOLAS, что подчеркивает серьезность подхода к безопасности.

Центральным элементом экстерьера выступает бассейн объемом 17 кубометров и глубиной 2 метра. Это серьезный архитектурный вызов: бассейн структурно интегрирован в корпус яхты, а его прозрачные стеклянные стенки работают как гигантские световые колодцы. Солнечные лучи пронизывают толщу воды, проникая в пляжный клуб уровнем ниже, что создаёт в нём постоянно меняющуюся игру живых бликов. Нижняя палуба, превращённая в тренажёрный зал с оборудованием Technogym, становится залитым светом арт-объектом. Две гидравлические двери по бортам опускаются и открывают вид на воду, формируя многоуровневый пляжный клуб, где граница между палубой и океаном становится условностью.

ТИШИНА И ТАКТИЛЬНОСТЬ

Интерьерные решения от бюро Hot Lab транслируют философию частной резиденции в миланском квартале Брера. Дизайнеры полностью исключили навязчивый глянец, отдав предпочтение матовой текстуре металла, фактурным тканям и благородным сортам мрамора. Это пространство создано для долгого пребывания, где каждый элемент работает на акустический и психологический комфорт. Представители Hot Lab формулируют это так:

«Интерьер Big Naan — это сочетание гостеприимной простоты с прецизионно проработанными деталями. Это пространство, которое выглядит строго, но спроектировано для реального, интенсивного использования в условиях океана».

Цветовая палитра главного салона — скрупулёзно выверенный микс тёплого серого, бежевого и кремового — служит нейтральным фоном для коллекции современного искусства и акцентов в стиле поп-арт. Глубокие диваны Eichholtz и пуфы



Gervasoni приглашают к долгому созерцанию горизонта. Микроперфорированный металлический потолок со сложной системой скрытого освещения не только подчёркивает технологичность стиля, но и эффективно поглощает звуковые волны, обеспечивая редкую для стальных судов тишину во время хода. При входе гостей встречает кастомный металлический бар с плетёным узором, а обеденная зона акцентирована монументальным столом от Minotti, превращающим каждый ужин в камерное торжество.

ЦИТАДЕЛЬ ВЛАДЕЛЬЦА

Мастер-каюта, расположенная на главной палубе, спроектирована как абсолютно автономный блок. Вход организован через строгий кабинет с отделкой из серой кожи — функциональное пространство для ведения дел, где еле слышный аромат дорогой отделки смешивается с морским воздухом. Спальня с панорамным остеклением, гардеробной и ванной комнатой с чашей ванны, вырезанной из цельного камня, обеспечивает уровень комфорта, сопоставимый с береговой виллой. Кресло Amiga и расставленные по полкам артефакты из прошлых экспедиций подчёркивают статус «дома вдали от дома».

Гостевой блок на нижней палубе включает четыре каюты: две категории VIP, одну с двуспальной кроватью и одну трансформируемую. В отделке потолков использованы обои от Armani, а бархатные изголовья кроватей создают необходимый уют в переходах. Каждая каюта оснащена просторной ванной комнатой, где мрамор и металл повторяют общую эстетику судна. Логистика экипажа из девяти человек продумана так, чтобы их пути практически не пересекались с гостями. Капитанский мостик на верхней палубе находится в непосредственной близости от рубки, обеспечивая оперативность управления в любой ситуации.

ТЕРРИТОРИЯ ОБЗОРА

Верхняя палуба Big Naan — это территория медиа и релакса. Закрытый лаунж с диваном Minotti и огромным экраном благодаря системе раздвижных дверей мгновенно объединяется с открытым кокпитом. Но настоящая жемчужина лодки — сандек длиной 12 метров. Под жёстким хардтопом здесь размещены бар, гриль, профессиональный льдогенератор и тиковый стол от Roda. Телевизионная панель на вращающемся механизме обеспечивает обзор на 360 градусов, позволяя следить за новостями или кино из любой точки палубы. В носовой части сандека расположены два глубоких дивана — идеальное место для наблюдения за курсом, когда Big Naan идёт сквозь океанскую зыбь.

ИНТЕРЬЕРНЫЕ
РЕШЕНИЯ
ОТ БЮРО NOT LAB
ТРАНСЛИРУЮТ
ФИЛОСОФИЮ
ЧАСТНОЙ
РЕЗИДЕНЦИИ
В МИЛАНСКОМ
КВАРТАЛЕ БРЕРА.







СИСТЕМА КООРДИНАТ

Сравнение сорокаметровых лодок зачастую сводится к спору о планировке палубных пространств. Однако появление 42-метрового Columbus Crossover (корпус Big Naan) переводит дискуссию из плоскости лайфстайла в плоскость морской архитектуры.

Бернардо Зуккон создал для алюминиевой Sanlorenzo 44Alloy безупречный силуэт с революционной трёхуровневой планировкой мастер-каюты. С объёмом в 490 GT она предлагает архитектурные решения, которые обычно ищут в сегменте 50+. Однако её обводы типа fast displacement требуют компромиссов: при запасе топлива в 46 000 л автономность ограничена двумя тысячами миль на 11 узлах. Это яхта для каботажных переходов по Средиземноморью.

В схожей по автономности, но принципиально иной по динамике логике выступает углепластиковый флагман Custom Line 140' от Ferretti Group. Франческо Пашковски выбрал для нее агрессивный стреловидный силуэт. Пара дизелей MTU позволяет этой 42-метровой лодке с объёмом 378 GT лететь на максимальных 26 узлах. Это вершина серийного композитного инжиниринга для тех, кто ценит время и предсказуемый буржуазный комфорт.

Если Benetti Oasis 40M предлагает эталонный пляжный отдых, опираясь на композитный корпус и солидный для пластика 4000-мильный запас хода, то Columbus Crossover с 5500 морскими милями, дополнительной прочностью и фильтрацией выхлопа по стандарту IMO Tier III оказывается куда более универсальной.

Ближайший соперник Columbus по духу «настоящего железа» — Rosetti 38M Explorer, выросший из ДНК коммерческих судов снабжения. Но если Rosetti сохраняет честный, архитектурно строгий минимализм, то Columbus Crossover балансирует инженерную жёсткость рафинированным миланским стилем от Hot Lab.

На этом фоне новейшая Mangusta Oceano 44 от Overmarine Group выглядит самым тонким компромиссом. Стальной трёхпалубник объёмом 472 GT предлагает внушительный трансатлантический запас хода в 4500 миль. Альберто Манчини упаковал суровый океанский конструктив в ультрасовременную стеклянную архитектуру. Здесь жёсткость обводов fast displacement соседствует с настоящим гедонизмом: на лодке обустроены сразу два бассейна, включая носовой infinity pool.

Если же стальной консерватизм вам чужд, а душа требует эстетического триумфа на высокой скорости, Ferretti Group выкатывает 40-метровый углепластиковый хайтек — Riva 130' Bellissima. Пока Columbus гарантирует автономность в штормовой Атлантике, Riva Bellissima позволяет лететь между Ибицей и Монако на 26 узлах, разглядывая море через огромные окна залитого светом панорамного салона.

COLUMBUS
BIG NAAN —
ВЫБОР ТЕХ,
КТО ЦЕНИТ
ИНЖЕНЕРНУЮ
ЧЕСТНОСТЬ
И СДЕРЖАННУЮ
ЭСТЕТИКУ
«ТИХОГО ЛЮКСА».



Компактные формы и большие амбиции
Galeon 520 Fly с ДНК суперяхты.

17,2 м

Текст: Аслан Арьязов / Фото: Galeon Yachts

ПРОСТРАНСТВО МАНЁВРА

В новой Galeon 520 Fly верфь из Гданьска окончательно переросла прежнюю прагматичную логику «побольше метров за меньшие деньги». Эта модель ориентирована на умное потребление, где вы платите не за избыточную статусность, а за инженерную гибкость и комфортное ощущение от серийного продукта.

Конструктивная логика судна держится на эволюции идеи «трансформера», которую верфь развивает со времён своей знаковой 500-й модели. Откидные борты, формирующие пространство Beach Mode, избавились от прежней монументальности: теперь в их плоскость интегрированы стеклянные панели. На стоянке, когда гидравлика раздвигает границы палубы с базовых 4,61 до 6,70 метра, эти прозрачные секции в полу ликвидируют визуальную границу между кокпитом и морем. Профессиональные шкиперы могут сколько угодно ворчать на усложнение узлов и лишние килограммы стеклопластика на корме, но для владельца это чистый пространственный выигрыш.

Приватность уступает место сквозной эргономике: при сдвинутой стеклянной перегородке кормовой кокпит и камбуз образуют единую террасу. Интерьерная концепция от миланского бюро Insitu & Partners уводит Galeon из зоны массового судостроения. Выбранная для релиза тёплая гамма Amber с латунными деталями и тёмным лаком была выбрана не только из эстетических соображений. Перед нами ещё одно свидетельство перехода бренда к философии умного потребления: благородные фактуры смещают фокус с фиксированного объёма нижней палубы на ощущение сложного пространства, спроектированного под реальные сценарии жизни на воде.

КОНСТРУКТИВНАЯ
ЛОГИКА СУДНА
ДЕРЖИТСЯ НА
ЭВОЛЮЦИИ ИДЕИ
«ТРАНСФОРМЕРА»,
КОТОРУЮ ВЕРФЬ
РАЗВИВАЕТ
СО ВРЕМЕН СВОЕЙ
ЗНАКОВОЙ 500-Й
МОДЕЛИ.



ИНТЕРЬЕР
ВЫСТРОЕН
НА СЛОЖНОМ
КОНТРАСТЕ
ФАКТУРНОГО
ТЕКСТИЛЯ, КОЖИ,
САТИНИРОВАННОЙ
ЛАТУНИ
И ЛАКИРОВАННОГО
ТЁМНОГО ДЕРЕВА.



Флайбридж спроектирован как полноценная изолированная гостиная. Под углепластиковым хард-топом, который эффективно снижает центр тяжести надстройки, развёрнута автономная лаунж-зона: U-образный диван, обеденная группа и ветбар.

Архитектура носовой части также отказывается от классического плоского солярия. Вместо него здесь спроектирован глубоко утопленный носовой кокпит с собственной обеденной группой. Высокие фальшборты решают сразу две задачи: защищают от встречного ветра на ходу и обеспечивают приватность в марине, избавляя от необходимости задраивать шторы салона.

Пространство главной палубы подчинено логике сквозного зонирования, заимствованной у современных береговых вилл. Камбуз вынесен в кормовую часть и завязан на одну линию с кокпитом. Стоит сдвинуть массивную стеклянную перегородку, как рабочая зона кухни трансформируется в двустороннюю барную стойку, объединяющую интерьер салона с открытой кормой. Эту пространственную гибкость завершает механика кормового дивана: его поворотный механизм позволяет мгновенно менять сценарий общения, разворачивая гостей либо к морю, либо внутрь салона.

Визуальный силуэт надстройки сформирован безрамным панорамным остеклением. Сплошная стеклянная лента полностью ликвидирует оптический барьер между салоном и морем (при этом ощущение свободного объёма усиливается за счёт светлой отделки подволока и нетипичного для спортивного профиля запаса высоты потолков).

Интерьерный концепт от международного бюро InSitu & Partners сознательно дистанцируется от стерильного минимализма. Пространство выстроено на сложном контрасте фактур: матовый рельефный текстиль, натуральная кожа и сатинованная латунь здесь соседствуют с панелями из тёмного дерева под глянцевым лаком. Последний выбран не случайно — зеркальный блеск тёмных поверхностей улавливает свет из панорамных окон, заставляя блики воды играть на стенах и удваивая реальный объём салона.

Трёхкаютная компоновка нижней палубы рассчитана на шестерых и спроектирована с чётким пониманием человеческой логики. Настоящая приватность на яхте — это не маркетинговый акцент, а базовая инженерная задача, которая либо решена, либо нет. Тони Кастро решил её элегантно, через геометрию потоков. Мастер-каюта во всю ширину корпуса на миделе располагает индивидуальным изолированным трапом, ведущим напрямую из главного салона. Такое разделение полностью изолирует частную жизнь хозяев от гостевого блока — редкий маркер суперяхтенной архитектуры, перенесённый в 50-футовый сегмент. Практическая ценность этого решения раскрывается в деталях: хозяин лодки может подняться на цыпочках в салон за эспрессо или, наоборот, уйти к себе после затянувшегося ужина, никого не разбудив.



БЛАГОДАРЯ
СТЕКЛЯННЫМ
ПАНЕЛЯМ В ПОЛУ
ОТКИДНЫХ
БОРТОВ ВЫ
СЛОВНО ПАРИТЕ
НАД ВОЛНАМИ.

Мастер-каюта дополнена собственной ванной комнатой: она смещена к правому борту и снабжена длинным панорамным остеклением, а её переборка служит естественным акустическим буфером, отсекающим шумы моторного отсека. Носовой блок отдан под VIP-каюту с двуспальной кроватью со свободным обходом и потолочным световым люком. По левому борту спроектирована третья каюта, оснащённая системой сдвижных коек (sliding beds), которая позволяет легко трансформировать две отдельные постели в одну двуспальную, адаптируя жилое пространство под состав компании на борту.

Эргономика Galeon 520 Fly полностью подчинена концепции Owner-Operator: лодка создана для тех, кто ищет рафинированный драйв от самостоятельного управления и абсолютную приватность, не обременённую постоянным присутствием на борту наёмного экипажа. Именно поэтому кормовой отсек по умолчанию решён как сухой закрытый гараж для гидроцикла или тендера длиной до 2,8 метра. И лишь в качестве альтернативы — например, для длительных коммерческих перегонов — это пространство трансформируется в изолированную каюту шкипера с индивидуальным гальюном.

Техническая платформа и пропульсивная часть демонстрируют здоровый прагматизм. В основе модели лежит прочный композитный корпус с глубокими V-образными обводами носовой части. Проектировщики сознательно сохранили гидродинамический профиль прежней 500-й модели, чьи обводы давно доказали мореходность и предсказуемый ход на умеренной волне.

В качестве базовой силовой установки предложен проверенный тандем дизелей Volvo Penta D11 мощностью по 725 л. с. каждый, работающих в паре с классическим валопроводом. Прямой вал гарантирует лодке завидную надёжность и простоту обслуживания в любой акватории, хотя за этот консерватизм приходится платить повышенным гидродинамическим сопротивлением выступающих элементов на крейсерских 25 узлах.

Для тех, кто предпочитает ювелирную точность маневрирования без привлечения шкипера, верфь предлагает альтернативу — донные колонки Volvo Penta IPS с управлением через джойстик. Эта пропульсивная система за счёт соосного направления вектора тяги обеспечивает прирост эффективности почти на треть, ощутимо снижает расход топлива при полной загрузке и позволяет выжать из корпуса максимальные 30 узлов. Перед владельцем встанёт классический выбор: небуйаемая механическая простота валов против технологического совершенства и акустического комфорта колонок IPS.



Премьера Galeon 520 Fly на весеннем бот-шоу в Палм-Бич — это закономерный результат эволюции серийного судостроения и новой культуры потребления на воде. Абсолютная вертикальная интеграция польской верфи в Гданьске, самостоятельно производящей все элементы — от сложных нержавеющих конструкций до остекления, — позволяет ей на равных конкурировать в акваториях, где десятилетиями безраздельно доминировали игроки из Италии и Великобритании.

Десять лет назад дебют первой 500 Fly с откидными фальшбортами вызывал профессиональный скепсис. Индустриальные критики пророчили конструкции скорую смерть, упирая на три фактора: неизбежный отказ электрогидравлики в агрессивной солёной воде, критическое утяжеление кормы и нарушение гидродинамического баланса. Конкуренты предрекали лодке избыточную валкость и запредельный расход топлива. Однако долгосрочная практика эти опасения обнулила: сегодня элементы трансформации стали индустриальным мейнстримом.

При этом Galeon не пытается мимикрировать под неброскую роскошь Ferretti Yachts 580, рафинированный британский консерватизм Princess F50, плейбойскую экспрессию скоростного Pershing 5X или спортивный шик Sunseeker Manhattan 55. Он не соревнуется в футуристических изгибах от Альберто Манчини с Azimut Fly 53 и не пытается превзойти в планировочных головоломках Absolute 52 Fly. Здесь вы не найдёте редких сортов каррарского мрамора или сложной акустической развязки «плавающих полов».

Верфь сознательно отказалась от бесконечной кастомизации в пользу готовых, глубоко продуманных интерьерных пакетов от миланского бюро Insitu & Partners. Архитектура судна подчинена строгому прагматизму. Вместо избыточного массива ценного дерева — рафинированный, математически просчитанный объём. Перед нами наглядное воплощение концепции рационального комфорта, где реальная ценность лодки измеряется полезной площадью обитания и способностью пространства быстро адаптироваться под текущие задачи владельца и его гостей.

ВЕРФЬ
СОЗНАТЕЛЬНО
ОТКАЗАЛАСЬ
ОТ БЕСКОНЕЧНОЙ
КАСТОМИЗАЦИИ
В ПОЛЬЗУ
ГОТОВЫХ, ГЛУБОКО
ПРОДУМАННЫХ
ИНТЕРЬЕРНЫХ
ПАКЕТОВ
ОТ МИЛАНСКОГО
БЮРО INSITU &
PARTNERS.



НЕАПОЛИТАНСКИЙ КОД

Текст: Аслан Арьязов / Фото: Blu Emme Yachts

Архитектор *Валерио Ривеллини* решился на опасный шаг: он превратил культовый дневной круизер для богатого индивидуалиста *EVO R4* в судно для расслабленных семейных выходных.

Прератить EVO R4, эту плавучую гарсоньерку для индивидуалиста, в семейный круизер для уикенда, не растеряв по дороге шарм, — задача хирургической сложности. Обычно в результате такого компромисса лодки приобретают одышку, лишний вес и унылые очертания минивэна. Архитектор Валерио Ривеллини и верфь Blu Emme Yachts пошли другим путём, применив к EVO R4 Iscane принципы неаполитанского тейлоринга: мягкие линии, безупречная посадка и скрытая тектоника. Они переосмыслили обитаемость, подчинив семейный комфорт строгой инженерной дисциплине.

1. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ МЕТР ВАТЕРЛИНИИ

Вместо дежурного «фейслифтинга» Валерио Ривеллини решился на удлинение корпуса. Дополнительный метр в кормовой части — это не просто прибавка к полезному объёму кокпита и камбуза, а тонкий гидродинамический расчёт. Сместив центр величины и увеличив площадь ватерлинии, архитектор компенсировал неизбежный «семейный» вес. В итоге Iscane сохранила безупречный дифферент: она выходит на глиссирование без утомительного задиранья носа и режет волну с грацией лёгкого спортивного катера.

2. НЕВЕСОМАЯ ТЕКТОНИКА АЛЮМИНИЯ

Появление стационарного хардтопа — главный триггер для пуристов, привыкших к открытому небу над головой. Чтобы жёсткая крыша не превратила стремительный круизер в подобие речного трамвая, её конструкцию выполнили из алюминия. Результат — идеальное распределение масс. Хардтоп эффективно защищает пост управления от средиземноморского солнца, не перегружая верхнюю проекцию и сохраняя метacentрическую высоту в пределах спортивной нормы. Лодка осталась стабильной в поворотах, вопреки законам гравитации.

3. СТЕКЛЯННЫЙ ФАХВЕРК И ВУЛКАНИЧЕСКИЙ СВЕТ

Полностью застеклённый салон — прагматичное решение для катера, спроектированного для полуденного зноя. Прозрачные кормовые двери-



слайдеры стирают границу с морем, а боковое остекление решено в духе футуристического фахверка. Стёкла установлены под сложными углами и разделены широкими рамами. Эта гранёная геометрия работает как технологичный щит, позволяя системе климат-контроля удерживать прохладу в салоне без перегрузки генераторов.

Внутри графику ломаных линий продолжает потолок. Он выполнен в графитовом цвете и скрывает диодные контуры. Свет, просачивающийся по краям граней, напоминает лаву, пробивающуюся сквозь базальтовые скалы у подножия Стромболи. Контраст холодного углепластика и тёплого скрытого свечения создаёт настроение вечернего лаунжа.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ МЕТР В КОРМОВОЙ ЧАСТИ — ЭТО НЕ ПРОСТО ПРИБАВКА К ПОЛЕЗНОМУ ОБЪЁМУ, А ТОНКИЙ ГИДРОДИНАМИЧЕСКИЙ РАСЧЁТ.





4. ГИБКАЯ ГЕОМЕТРИЯ САЛОНА

Валерио Ривеллини отказался от статичной планировки в пользу модульной схемы. Центральный элемент здесь — С-образный диван с перекидной спинкой. На ходу это стандартное сиденье лицом к посту управления, а на стоянке спинка одним движением перемещается вперёд, разворачивая всю гостевую зону к корме.

Обеденная зона трансформируется без привычной суеты с подушками. Стол на гидравлической опоре уходит в уровень с основанием дивана, становясь просторным шезлонгом или гостевым спальным местом. Кухонный блок и кресло пилота при этом остаются полностью автономными.

5. АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГЕНЫ

Консоль управления Evo R4 Icone явно происходит из мира итальянских спорткаров, что вполне объяснимо: за плечами Ривеллини солидный опыт в промышленном дизайне. Впрочем, обошлось без слепого копирования. Плоскость двух 12-дюймовых цифровых дисплеев и наклон рулевой колонки рассчитаны так, чтобы картинка картплоттера оставалась читаемой под жёстким полуденным солнцем. Кресло капитана снабжено удобной боковой поддержкой (бывает полезно, когда закладываешь вираж на 40 узлах) и регулируется по высоте. Ривеллини удалось главное: пилот не чувствует себя запертым в кокпите — эргономика позволяет одинаково уверенно управлять лодкой как сидя, положив руку на джойстик Volvo Penta, так и стоя, сохраняя стопроцентный круговой обзор.

В КАБИНЕ ВМЕСТО СТАТИЧНОЙ ПЛАНИРОВКИ ПРЕДЛАГАЕТСЯ МОДУЛЬНАЯ СХЕМА.

6



3



7

6. МЕХАНИКА СУПЕРЬЯХТ

Пантографная дверь по левому борту — нетипичное решение для лодок такого размера. Этот сложный узел, заимствованный из сегмента суперяхт, решает утилитарную задачу: благодаря траектории параллельного сдвига створка не требует радиуса для распахивания, сохраняя ширину прохода вдоль борта. Дверь перемещается по прецизионным направляющим и встает в замок со звуком подогнанного сейфа, изолируя салон от шума ветра и набегающей волны. Для семейного круизера, где владелец часто сам стоит за штурвалом, этот мгновенный выход на палубу к швартовному концу важнее многих дизайнерских изысков.

7. НИЖНИЙ РЕГИСТР

Подпалубное пространство спроектировано без оглядки на стандарты массовых круизеров. Две изолированные каюты и сквозной коридор со встроенным баром решены на радикальном контрасте фактур. Инженерный шпон Alpi здесь соседствует с грубыми стенами, чья рельефная поверхность имитирует неровную белёную штукатурку традиционных домов на Панарее или Вулкано.

Этот эолийский аскетизм осознанно противопоставлен матовой алькантаре. Такое сочетание материалов полностью избавляет интерьер от ощущения замкнутого пластикового пенала, напоминая скорее уединённую виллу на скалах Капри.

Компактный камбуз находится по левому борту, а галей получил полноценную изолированную душевую кабину.

8. КИНЕМАТИКА В ТРЁХ ИЗМЕРЕНИЯХ

Лодка на ходу выглядит собранно, как глухо застёгнутый китель. На якоре корма трансформируется. По команде с пульта фальшборты XTension расходятся в стороны, увеличивая площадь пляжного клуба на 40%, а дополнительные тиковые секции выдвигаются из-под палубы автоматически, формируя единую плоскость без видимых зазоров.

Одновременно с этим в игру вступает многофункциональная кормовая платформа, заставляя тиковый настил работать в трёх измерениях. В верхнем положении она поднимается над палубой, трансформируясь в жёсткий трап-пандус для схода на высокий городской причал. В нейтральном — продлевает кокпит ещё на метр. На стоянке же платформа плавно уходит на 80 сантиметров ниже ватерлинии, избавляя от необходимости пользоваться навесными лестницами и полностью заменяя собой скрытый лифт для тендера.

9. ТОЧНЫЙ РАСЧЁТ VOLVO PENTA

Спарка Volvo Penta IPS 650 (по 480 л. с. каждая) под палубой Icone прежде всего даёт выигрыш в компоновке. Поворотные колонки позволили сдвинуть моторный отсек максимально в корму, освободив полезный объём для жилой зоны нижней палубы. При этом винты встречного вращения дают чистый вектор тяги и предсказуемую манёвренность. Несмотря на прибавку в длине и появление монументального хардтопа, Evo R4 Icone остался быстрым. Лодка легко выходит на крейсерские 30 узлов, а максимальная скорость вплотную приближается к 40 узлам. В этих режимах 14-метровый корпус стабильно держит волну без склонности к дельфинированию (неприятному продольному раскачиванию носа). В тесной марине вся эта масса подчиняется лёгким движениям джойстика: лодка послушно идёт лагом и разворачивается на месте, позволяя владельцу уверенно швартоваться в одиночку даже при боковом ветре.

EVO R4
ДЕБЮТИРОВАЛ
В 2015 ГОДУ
КАК EVO 43.
ПОЯВИВШАЯСЯ
В 2019 ГОДУ
МОДИФИКАЦИЯ
WA (WALKAROUND)
ДОБАВИЛА
ПАЛУБЕ СВОБОДЫ
ПЕРЕМЕЩЕНИЯ,
ПРОЛОЖИВ
ЛОГИЧНЫЙ ПУТЬ
К НЫНЕШНЕЙ
АРХИТЕКТУРЕ ICONЕ.

10. КАННЫ — КАЛЬВИ БЕЗ ДОЗАПРАВКИ

Объём топливных танков Evo R4 Icone составляет 1000 литров. Для 14-метрового круизера это серьёзный штурманский аргумент. В связке с экономичной силовой установкой Volvo Penta IPS этот объём конвертируется в 300 морских миль автономного хода на крейсерских тридцати узлах. На практике цифры означают маршруты уровня «материковая Ривьера — Корсика» без обязательных и утомительных остановок у заправочных пирсов. Владелец получает главное — независимость от портовой логистики и свободу спонтанных маршрутов.

Evo R4 Icone создан для тех, кто ищет баланс между автономностью большого морского перехода и лаконичной графикой открытого корпуса. Верфи удалось совместить несовместимое: заложить в проект полный комфорт для семьи, не нарушив при этом строгую осанку лодки.

В этой архитектуре легко узнать философию неаполитанского кроя. Секрет местных портных всегда заключался в умении создавать вещи без жёсткой подкладки — с мягким плечом, дающим свободу движений, но сохраняющим безупречную посадку. Эта лодка устроена так же: за внешней расслабленностью её линий скрывается точная инженерная анатомия, позволяющая взять в море семью, не жертвуя ни чистым стилем, ни личными границами.

Морская архитектура Icone избавлена от вечного конфликта между формой и функцией, поскольку Валерио Ривеллини соединяет в себе дипломированного инженера-гидродинамика и практикующего дизайнера. Более того, парусное прошлое Ривеллини напрямую считывается в пластике лодки. Человек, привыкший к физике ветра и паруса, подсознательно проектирует моторный корпус с позиции строгой весовой дисциплины и чистых обводов.

10

9

История шкипера Шарли Далена, который прошёл экстремальную кругосветку *Vendée Globe* наперекор болезни и управлял своей жизнью до её последнего узла.

СТОИК И ОКЕАН

Текст: Павел Позёмкин / Фото: Жан-Мари Лио, Мартен Виззер, Гийом Гатефе-Дисоби-Масиф, Ронан Гладу, Марк Ллойд, Жан-Луи Карли, Оливье Бланш



11 июня 2026 года в бретонском Кемпере в возрасте 42 лет скончался французский яхтсмен Шарли Дален. Причиной его смерти стала редкая форма рака желудочно-кишечного тракта. В официальных хрониках парусного спорта Дален останется человеком, который в январе 2025 года выиграл *Vendée Globe* – самую изнурительную одиночную кругосветку планеты – и установил мировой рекорд: 64 дня, 19 часов, 22 минуты и 49 секунд.

Его финальный заплыв на яхте MACIF Santé Prévoyance был не просто спортивным достижением. Он казался радикальным и пугающим экспериментом по расширению границ человеческой самодостаточности, где собственное тело рассматривалось как ещё один технический узел, требующий оптимизации наряду с парусами и подводными крыльями.

Дален, выросший в Гавре в семье организатора рок-конcertов и продавщицы, олицетворял

новую волну «технократов» в офшорных гонках. Получив диплом морского инженера в Саутгемптонском университете, он принёс в спорт расчёт аналитика, способного превратить интуитивное управление лодкой в стратегию. Эта особенность позволила ему пережить жестокое разочарование 2021 года, когда он пересёк финишную черту *Vendée Globe* первым, но потерял золото из-за судейской компенсации времени, присуждённой сопернику за спасение другого участника. Дален не протестовал. Он вернулся к чертежам, чтобы сделать следующий цикл безупречным.

ДИЛЕММА КОНТРОЛЯ

Когда осенью 2024 года, всего за несколько недель до старта юбилейной десятой *Vendée Globe*, врачи диагностировали у Далена опухоль, перед ним встал выбор, который выходит за рамки привычной спортивной драмы. Стандартный



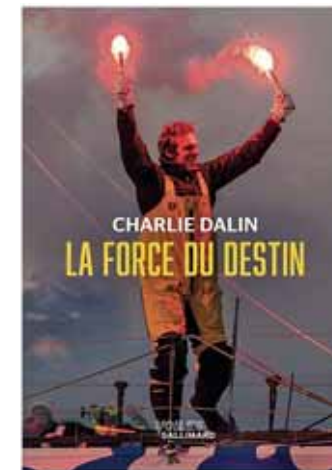
Тома Руйян:
«ШАРЛИ ОБЛАДАЛ
РЕДКИМ ДАРОМ:
ОН УМЕЛ БЫТЬ
ЯРОСТНЫМ
КОНКУРЕНТОМ
НА ВОДЕ
И НЕВЕРОЯТНО
ОТКРЫТЫМ, ДОБРЫМ
ПАРНЕМ НА БЕРЕГУ.
ЕГО СМЕХ В ДОКАХ
ВСЕГДА ОЗНАЧАЛ,
ЧТО МЫ ДОМА».



буквально переводилось как MACIF Santé Prévoyance («Здоровье и Предусмотрительность»). То, что шкипер шёл под лозунгом «здоровья», скрывая смертельную болезнь, создало зловещий контекст. В парусных кругах заговорили о том, что эта история безрассудно романтизирует саморазрушение. Молодые спортсмены могли воспринять поступок Далена как прямой сигнал: ради контрактов и победы ты обязан функционировать как машина, даже если твои биологические ресурсы на исходе.

ВНУТРЕННЯЯ КРЕПОСТЬ

И всё же когда технические и этические споры утихают, остаётся главное — сам Шарли. Те, кто знал его лично — от соперников по океанским битвам до механиков в доках Порт-ла-Форте, — вспоминают его поразительное умение оставаться чутким другом. Тома Руйян, его давний соперник, написал: «Шарли обладал редким даром: он умел быть яростным конкурентом на воде и невероятно



открытым, добрым парнем на берегу. Его смех в доках всегда означал, что мы дома».

Когда болезнь окончательно лишила его возможности выходить в море в одиночку, Дален не замкнулся в своей беде. Он до последних недель приезжал на базу команды, чтобы передать свои знания новому шкиперу — Сэму Гудчайлду. Он щедро делился тем, что собирал годами, желая, чтобы его лодка продолжала побеждать, пусть даже и без него за штурвалом.

В январе 2025 года, пересекая финишную черту в Ле-Сабль-д'Олон, измученный, но бесконечно счастливый Шарли обнял жену Перрин и маленького сына Оскара. Чемпион наконец позволил себе сбросить маску «железного инженера» и просто заплакал от нахлынувших чувств.

Приняв диагноз, Дален противопоставил неизбежности простую дисциплину: он продолжал проектировать и передавать дела, пока физически мог дойти до доков. Этот тихий бытовой стоицизм без лишних слов закрыл его личную кругосветку.

протокол требовал немедленной госпитализации. Дален выбрал океан, заключив тайное соглашение с медицинской комиссией гонки и собственной командой.

В своей автобиографии La Force du destin («Сила судьбы»), вышедшей в октябре 2025 года, шкипер объяснял скрытность: он не хотел, чтобы соперники меняли тактику из жалости, а спонсоры поддавались панике.

Маршрут Vendée Globe — это 24 300 миль через «ревущие сороковые» и «неистовые пятидесятые» широты. Это зона, где ближайшие к яхтсмену люди находятся на Международной космической станции, а любая экстренная эвакуация занимает дни. Дален шёл по этому маршруту, ежедневно принимая таргетные препараты и иммунотерапию.

В то время как медиа восхищались его средней скоростью и идеальной траекторией, внутри кокона из углепластика происходила тихая борьба. Дален спал положенные по его же инженерному графику 6,5 часа в сутки, вёл лодку с хирургической точностью и глушил приступы боли в желудке. «У тебя нет времени думать об этом», — сухо напишет он позже. Это была не отвага в привычном понимании, а предельная отстранённость от собственного я. Тело давало сбой, но процессор внутри лодки продолжал работать.

СИЛА СУДЬБЫ

Выход в октябре 2025 года книги Далена неожиданно вызвал бурную дискуссию. Подвиг, который на первый взгляд казался ярчайшим проявлением человеческого духа, обнажил глубокие системные проблемы современного спорта высоких достижений.

Базовое правило Vendée Globe — абсолютное одиночество. Но Южный океан — это не замкнутый стадион. В случае внезапного кризиса эвакуация силами береговых служб была невозможна. Критики справедливо отметили, что Дален подвергал риску других шкиперов. Если бы с ним что-то случилось, его соперникам пришлось бы разворачивать яхты и ломать свои гонки ради

ДАЛЕН
УСТАНОВИЛ
МИРОВОЙ
РЕКОРД
ПРОХОЖДЕНИЯ
VENDÉE GLOBE:
64 ДНЯ, 19 ЧАСОВ,
22 МИНУТЫ
И 49 СЕКУНД.



спасения. (Вспомните, как он сам не стал победителем «Вандеи».) Дален парировал тем, что риски были просчитаны его личной медицинской бригадой, однако вопрос о границах личной автономии остался открытым: имеет ли право одиночка рисковать чужими жизнями ради своей мечты?

Второй узел дискуссии затронул спортивные институты. Как выяснилось, медицинский комитет гонки знал о диагнозе и дал официальный допуск. С одной стороны, это уважение к медицинской тайне и защита от дискриминации. С другой стороны, пресса обвинила организаторов в опасном прецеденте коммерциализации драмы. Критики утверждали, что ради «величайшего сюжета в истории спорта» руководство регаты сознательно пошло на колоссальный риск.

Наконец, возник вопрос о синдроме «сверхчеловека» и корпоративном давлении. Офшорный парусный спорт — это индустрия больших бюджетов. Лодка Далена принадлежала крупному французскому конгломерату в сфере медицинского страхования и охраны здоровья, а её название





Где гоняться на закате

Вечерние регаты — отличный способ увидеть города с нового ракурса, сменить шум мегаполиса на ветер в парусах и прочувствовать эстетику яхтенной жизни.

Втянуться в ритм «закат под парусом» легко, и лучше всего начинать в Москве. В Royal Yacht Club на Речном вокзале вечерние регаты проводит PROyachting. Гонки проходят каждый вторник, среду и четверг до конца сентября на яхтах J/70 — манёвренных и простых в управлении. Они подходят как опытным яхтсменам, так и новичкам. Формат любительский: можно собрать свою команду из трёх-четырёх человек или присоединиться к сборному экипажу. На каждой яхте работает инструктор: он не только следит за безопасностью, но и обучает новичков, помогая им быстро влиться в борьбу. Опытным яхтсменам будет интересно посоревноваться за лидерство: в PROyachting ведут рейтинг участников, а лучшие команды по итогам месяца и всего сезона получают призы.



Самый короткий путь к европейскому комьюнити лежит через Черногорию. В Которском заливе (Порто Монтенегро) местный яхт-клуб владеет неплохим флотом J/70. Горы закрывают марину, поэтому закатный ветер здесь капризен и требует филигранной работы с генакером. Приятный бонус — вы финишируете под первыми лучами заходящего солнца в трёх шагах от ресторанов. Адриатика в этот период — эталон комфорта. Которский залив защищён горами, поэтому экстремальных штормов здесь не бывает, но местная роза ветров заставит тактиков понервничать. В сентябре вечерний ветер становится более плотным и стабильным, а закаты — фантастически долгими и фактурными.

Для тех, у кого есть Шенген, обязательным пунктом остаётся озеро Гарда в Италии. Ближе к вечеру ветер Ора замирает, но как только скалы остывают, а холодный воздух из Доломитовых Альп устремляется вниз к прогретой воде озера, включается ночной северный ветер Пелер. Гоняться в глубоких сумерках на фоне доломитовых великанов — эстетический экстаз. Севернее, на Боденском озере (австрийский Брегенц), процветает формат Feierabendregatta — гонки после работы. Это консервативная Центральная Европа.



Экстремальный вариант в Азии — Гонконг. В Виктория-Харбор культовая Sunset Series идёт по пятницам. Гоняться в этой акватории — это как участвовать в «Формуле-1» на улицах Монако. Из-за стены небоскрёбов Гонконга и Коулуна ветер не просто дует, а закручивается в вертикальные роторы и рикошетит от стекла и бетона. В Sunset Series в Виктория-Харбор основную массу составляют килевые лодки покрупнее (Big Boats) и локальные монолиты: Etchells, Dragon, Ruffian, Flying Fifteen и J/80. Представители класса J/70 там встречаются редко, флот «восьмидесятки» гораздо сильнее. Лето и начало осени в Гонконге — это экстремальные субтропики, сезон дождей и пик активности тайфунов. Добавьте к этому быстрое течение пролива и трафик из гигантских контейнеровозов и двухэтажных паромов Star Ferry, которые не уступят вам дорогу. Это парусный киберпанк в чистом виде, поэтому последующий романтик на террасе старейшего яхт-клуба Азии необходим.



ВЕТЕРОК

Рублево-Успенское ш., пос. Горки-2, 24, Московская обл.
+7 (495) 920 57 34



Домашний уют.
Ресторанная
изысканность.



Гольф над морем



Прибрежная Черногория давно стала слишком людной. Резиденции *The Peaks* в городе *Луштица Бей* расположены на триста метров выше береговой линии — там, где открывается панорамный вид на бескрайние просторы. Здесь ценят уединение и высокий уровень инфраструктуры. Это редкий для побережья пример, когда дома органично вписаны в естественный рельеф, создавая все условия для жизни и игры в гольф.

ПОЛЕ «ЧЁРНОГО РЫЦАРЯ»

Сложный скалистый рельеф полуострова определил характер 18-луночного поля (пар 72). Его автором стал Гари Плейер по прозвищу «Чёрный рыцарь» — один из пяти игроков в истории гольфа, собравших карьерный «Большой шлем». Как архитектор Плейер никогда не сглаживает ландшафт: упрямые холмы между заливом Траште и открытым морем он превратил в часть спортивной интриги, заставив гольфистов играть по правилам естественного рельефа.

Первая тройка лунок уже открыта, ещё девять начнут принимать игроков в августе 2026 года, а полностью поле завершат к 2029 году. Клубом и точкой сбора этого пространства стал Clubhouse с умиротворяющим видом и роскошной террасой, дополненной панорамным остеклением. Внутри расположены академия гольфа, тренировочные симуляторы и ресторан с хорошей картой автохтонных балканских вин, включая местный сорт Krstač.

ЖИЗНЬ НА ВЫСОТЕ

В *The Peaks* представлены три типа недвижимости: апартаменты с двумя спальнями, таунхаусы и виллы. Самая просторная вилла площадью 385 квадратных метров расположена на склоне холма, на участке в 1201 квадратный метр. Дом спроектирован так, что соседние резиденции не попадают в поле зрения. Планировка разделена по уровням: на первом этаже находится

общая гостиная с камином, которая продолжается открытым патио с летней кухней и инфинити-бассейном. Второй этаж отведён под четыре спальни с видом на море или поле для гольфа. Фактурные локальные материалы — грубый известняк и натуральное дерево, дополненные матовой керамикой, — подчёркивают связь дома с ландшафтом и задают пространству размеренный, спокойный ритм.

ЛОГИСТИКА ПОБЕРЕЖЬЯ

Инфраструктура у воды находится в нескольких минутах езды от резиденций. Гавань Luštica Bay, защищённая от ветров залива Траште, рассчитана на 176 швартовочных мест, из которых 115 уже функционируют. Она ориентирована на лодки длиной до 45 метров — формат, который часто выбирают владельцы, предпочитающие управлять судном самостоятельно. На побережье резидентам доступны пять оборудованных пляжей, теннисные корты и отель The Chedi, отмеченный ключом Michelin. В ближайшей перспективе здесь планируется открытие ещё семи отелей. Логистику дополняют три международных аэропорта: Тиват расположен в 12 километрах, хорватский Дубровник — в 62, а Подгорица — в 92. Виза для российских граждан пока не нужна.

За развитием Luštica Bay стоит холдинг Orascom Development Сами Савириса. В портфеле девелопера — создание курорта Эль-Гуна на Красном море и масштабная реновация швей-



царского Андерматта, который превратили в круглогодичный альпийский туристический центр. Масштаб черногорского проекта охватывает 690 гектаров земли и почти 6 километров береговой линии. При этом плотность застройки сознательно ограничена: около 90% территории сохранено в естественном состоянии с интеграцией сложившегося средиземноморского ландшафта и деревьев в генеральный план.

Международный опыт компании и понятный график реализации делают покупку недвижимости в *The Peaks* взвешенным выбором в пользу уединённого гольф-пространства с готовой спортивной и морской инфраструктурой на адриатическом побережье.



В *The Peaks* представлены апартаменты, таунхаусы и виллы. Самая просторная резиденция площадью 385 кв.м занимает участок в 1201 кв.м на склоне холма.





МСЪЕ ДЕФИЦИТ

Текст: Елизавета Епифанова / Фото: пресс-службы

*Сегодня две стрелки требуют больше инженерной отваги и ресурсов, чем классические усложнения. Индустрия прощает с избыточностью функций, но не с ценой. Исследуем главные полярности женевских премьер **Watches & Wonders** — от новой аскетичной роскоши до многокаратного минимализма.*



Мануфактура Hublot в модели Big Bang Impact One Million сделала ставку на ювелирную составляющую

Турбийон, запатентованный для нивелирования воздействия гравитации на баланс, формально улучшает точность хода, но не добавляет механизму функционала. Это позволяет относить модели с турбийоном к категории Time Only — часам, которые показывают только часы и минуты.

На этой формальности настаивают инженеры мануфактуры Ulysse Nardin, представившие Super Freak. Бренд позиционирует новинку как «самые сложные часы в категории Time Only». Super Freak радикально отошёл от лаконичности первого «фрика», дебютировавшего 25 лет назад. Новый калибр UN-252 состоит из 511 деталей, причём 97% из них находятся в постоянном движении. Механизм без заводной головки дополнен двумя кремниевыми спусками, соединёнными дифференциалом, двумя каретками турбийона под углом 10° и системой автоподзавода Grinder. Тираж ограничен 50 экземплярами в корпусе 44 мм из белого золота.

Мануфактура Hublot в модели Big Bang Impact One Million сделала ставку на ювелирную состав-

ляющую. Индикация здесь вторична — внимание приковано к каретке парящего турбийона калибра HUB9015 в центре циферблата, обрамлённого концентрическими кругами бриллиантов багетной огранки. В часах использовано 500 камней общим весом 44,6 карата. Корпус диаметром 45 мм выполнен из белого золота.

Звание наиболее дорогого экспоната года удерживает Jacob & Co. Billionaire Double Tourbillon Angel Cut. Механизм JCAM50 оснащён двумя парящими турбийонами. Прямоугольный корпус (54 x 41 мм) из белого золота инкрустирован 300 бриллиантами весом 79 карат. Камни имеют огранку Angel Cut, разработанную ювелирами бренда. В модели стоимостью 3,4 миллиона долларов заложен привычный для марки сентиментальный маркетинг: огранка названа в честь Анджелы, супруги основателя бренда Джейкоба Араба, а 37 граней камня символизируют продолжительность их брака. Джейкоб продолжает виртуозно конвертировать личную биографию в караты, предлагая клиентам платить за семейные ценности по прайсу высокого ювелирного искусства.

BVLGARI OCTO
FINISSIMO 37
ПРЕДСТАВЛЕНЫ
В ТИТАНЕ И ЖЁЛТОМ
ЗОЛОТЕ.



На их фоне дебют Credor выглядит как обращение к эстетике «старых денег». Это долгожданный ответ концерна Seiko на запросы коллекционеров, уставших от предсказуемости мейнстримного Grand Seiko. Ранее доступный только на внутреннем рынке Японии, Credor открыл доступ к Goldfeather Tourbillon с калибром 6850. Модель выполнена в платиновом корпусе диаметром 38,6 мм. Циферблат вручную украшен гравировкой «нанako» — кропотливой техникой создания микроскопических полусфер. Лимит выпуска — всего 26 экземпляров, что делает их более редким трофеем, чем большинство швейцарских лимиток.

ЧИСТАЯ АСКЕЗА

В повседневной механике тон задаёт лаконичная классика. Мануфактура Bvlgari после серии мировых рекордов в области ультратонких калибров представила Octo Finissimo 37. Модель оснащена калибром BVF 100 с микроротором автоподзавода и 72-часовым запасом хода. Новинка представлена в титане и жёлтом золоте.

Серию L.U.C XPS с графичным циферблатом и боковой секундной стрелкой продолжила мануфактура Chopard. Модель L.U.C XPS Prussian Blue в стальном корпусе 40 мм получила циферблат оттенка «прусский синий». Внутри — калибр 96.12-L с золотым микроротором и двойным заводным барабаном (запас хода 65 часов).

Особого упоминания заслуживает модель Konstantin Chaykin ThinkKing Mystery, представленная на экспозиции Академии независимых часовщиков (АНЦИ). Российский мастер перевёл свой концепт в коммерческую серию. Корпус толщиной 1,65 мм и диаметром 41 мм выполнен из высокопрочного сплава, защищающего калибр K.23-3.1, который интегрирован непосредственно в заднюю крышку. В отличие от прототипа, «глаза» ультратонкого «Джокера» сделаны прозрачными: стрелки закреплены на подвижных сапфировых дисках. Тираж — 12 экземпляров.

ПРЯМАЯ НАСЛЕДСТВЕННОСТЬ

Дизайн повседневных моделей часто опирается на архивы прошлого века. Audemars Piguet представил Neo Frame Jumping Hour в прямоугольном корпусе из розового золота. Дизайн заимствован у модели 1929 года. Сочетание «прыгающего часа» и алюминиевого минутного диска обеспечивает автоматический калибр 7122.

К столетию модели Oyster мануфактура Rolex выпустила серию, практически в точности повторяющую дизайн оригинальных Oyster Perpetual. Для визуальной чистоты бренд отказался от индикации даты, а традиционную маркировку Swiss Made заменила надпись 100 Years. В стальном корпусе 41 мм установлен калибр 3230 с 70-часовым запасом хода.

Tudor реанимировал историческую модель Monarch. Циферблат сочетает римские и арабские цифры с минутной разметкой в стиле «железная дорога». В стальном корпусе 39 мм установлен новый мануфактурный калибр MT5662-2U с сертификацией COSC и METAS.

Бренд Hautlence представил модель Kubera, вдохновлённую брутализмом 1970-х годов. На октагональном бирюзово-сером циферблате расположены окно «прыгающего часа» и периферический индикатор минут. Модуль индикации для калибра La Joux-Perret B60 разработан в ателье Agenhor.

Наигравшись с наслоениями функций, ведущие бренды пришли к выводу: классические костюмные модели, фокусирующиеся на чистой индикации, остаются вне конкуренции. Минималистичные премьеры стали главным трендом прошедшей в Женеве выставки. Впрочем, в эту категорию теперь вписывают и турбийоны.

БРЕНД HAUTLENCE
ПРЕДСТАВИЛ
МОДЕЛЬ KUBERA,
ВДОХНОВЛЁННУЮ
БРУТАЛИЗМОМ
1970-Х ГОДОВ.



Аугустейшие особы

Ювелирный дом *Chamovskikh* отметил тридцатилетие жестом, который сегодня могут позволить себе немногие марки.



Уральская мануфактура создала торжественную открытую корону, скульптурную диадему и воздушную тиару, представив это драгоценное трио на финале первого Международного конкурса красоты «Мисс, Миссис и маленькая Мисс BRICS» в Казани. Три уникальных венца символизируют три возраста женщины, три грани её красоты и три этапа развития личности.

Синхронное создание масштабных произведений высокого ювелирного искусства (High Jewelry) — редкий прецедент в индустрии. Подобный шаг требует от ювелирного дома колоссальной концентрации ресурсов: от выведения из оборота огромного объёма драгоценных камней премиальных характеристик, жемчуга и коллекционных самоцветов до сотен часов труда мастеров высшей квалификации. Далеко не каждый бренд сегодня способен пойти на такие затраты и продемонстрировать столь высокий уровень ремесленного и технологического мастерства и самодостаточности.

Премьера неслучайно готовилась в Екатеринбурге. Урал исторически славится камнерезной и гранильной школой, ядром которой с XVIII века была Императорская гранильная фабрика. Некогда она принадлежала российской короне и создавала шедевры для императорского двора. Опираясь на этот опыт, мастера *Chamovskikh* соединили традиции ручной работы с возможностями собственной лаборатории инновационных технологий. Над проектом в течение года трудилась команда дома: от художников и 3D-модельеров до закрепщиков.



Этот триптих вдохновлён титулом *Augusta*, который в Древнем Риме носили императрицы, их матери и дочери. Аугуста — мифическая богиня красоты и новый маскот ювелирного дома. Символизируя величие и женскую силу, каждое украшение получило собственный характер и выверенную архитектуру.

Augusta Magna («Аугуста Великая»): парадный венец для главной номинации конкурса — «Миссис BRICS». Конструкция из белого золота 585-й пробы весит более 850 граммов и состоит из 228 деталей. Смысловым ядром украшения стал крупный алый рубеллит редкой огранки, окружённый морганитами, розовыми турмалинами и сапфирами. Сияющую ткань венца формируют 1006 бриллиантов и 505 отборных жемчужин.

Augusta Aurora («Аугуста Восходящая»): диадема с разомкнутым контуром, созданная для номинации «Мисс BRICS». Награда общим весом 423 грамма состоит из 94 элементов, а её графичный силуэт вдохновлён классическими историческими украшениями. Холодный бриллиантовый блеск здесь эффектно контрастирует с пронзительной чистотой коллекционных небесно-голубых аквамаринов. Рисунок диадемы формируют 928 камней и 164 морские жемчужины с глубоким люстром.

Augusta Florens («Аугуста Цветущая»): тиара для номинации «Маленькая Мисс BRICS», вдохновлённая формами цветка лотоса. Ювелирам удалось собрать лёгкую композицию всего из 75 деталей общим весом 398 граммов, чтобы она оставалась комфортной для юного возраста. Её композиционным центром стал крупный розовый турмалин в окружении 310 бриллиантов, розовых сапфиров, турмалинов, рубеллитов и нитей из 119 жемчужин.

Ювелиры предусмотрели важный нюанс: венцы снабжены скрытым механизмом регулировки размера. Поскольку имена победительниц до финала остаются тайной, такое решение позволяет мгновенно адаптировать основание под причёску новой владелицы, обеспечивая безупречную посадку в движении.



УРАЛ ИСТОРИЧЕСКИ СЛАВИТСЯ КАМНЕРЕЗНОЙ И ГРАНИЛЬНОЙ ШКОЛОЙ, ЯДРОМ КОТОРОЙ С XVIII ВЕКА БЫЛА ИМПЕРАТОРСКАЯ ГРАНИЛЬНАЯ ФАБРИКА.

ЮВЕЛИРНОЕ НАСЛЕДИЕ И ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ
Высокий художественный уровень изделий *Chamovskikh* подтверждают международные и отечественные награды. Драгоценности уральского дома выбирают ведущие частные коллекционеры, а знаковые коллекции бренда хранятся в крупнейших государственных собраниях страны, включая Государственный музей-заповедник «Петергоф». По инициативе Фонда поддержки ювелирного искусства мастера *Chamovskikh* воссоздали знаменитую свадебную брошь Фаберже 1894 года с сибирским аквамаринном, принадлежавшую императрице Александре Фёдоровне. В 2025 году реплика была передана в сокровищницу Гохрана России. Триптих *Augusta* стал ещё одним доказательством того, что современные российские ювелиры способны создавать ценности инвестиционного уровня.



Ионический нуар

Графика *Игоря Олейникова* вернула тексту «Одиссеи» штормовой ритм.

Гомер возвращается к нам не из школьных хрестоматий, а с большого экрана — и этот камбэк лишён академического занудства. Кристофер Нолан представляет в июле главный летний блокбастер «Одиссея». На этом фоне книжный рынок выдал синхронный жест для тех, кто предпочитает массовому развлечению раритеты.

Независимое издательство «Волки на парашютах» соединило монументальный, напевный перевод Василия Жуковского с экспрессивной графикой Игоря Олейникова. Он стал вторым художником за всю отечественную историю, получившим золотую медаль Ханса Кристиана Андерсена — главную мировую награду в детской книжной графике. Авторский стиль Олейникова сформировали тридцать лет на студии «Союзмультфильм», где он создавал космические пейзажи в «Тайне третьей планеты» и Восток в «Халифе-аисте».

Мастер признаётся, что до начала работы не читал поэму целиком. Как и у большинства, его знакомство со странствиями Одиссея ограничивалось безопасным пересказом Николая Куна. Первооткрывательский взгляд превратил книгу в самостоятельное художественное высказыва-

ние. Вместо залитого светом, лиричного Ленинграда из его знаменитых иллюстраций к «Балладе о маленьком буксире» Бродского здесь нас встречает глухая, почти осязаемая метафизика чёрного корабля.

Параллельно вышел новый перевод «Одиссеи» от филолога Григория Стариковского (издательства Jaromir Hladik Press и «Носорог»). Он безжалостно топчет традиционный гекзаметр, заменяя его тактовиком — рваным, жёстким, штормовым ритмом. Меняется и понятийный аппарат. Там, где у Жуковского царь Итаки был «многоопытным», а у Вересаева «хитроумным», Стариковский пишет: «изворотливый». Одиссей оборачивается то расчётливым выживальщиком, то усталым трикстером тёмных времён.

Для русской культуры первый поэт никогда не был архивной окаменелостью. Иван Бунин учился по нему читать, Николай Гумилёв перед расстрелом требовал в камеру «Илиаду», а Осип Мандельштам засыпал под «тяжелый грохот» греческой волны у изголовья. Новые издания — это не попытка смахнуть пыль с классики. Гомер снова жив и по-своему опасен.



Иллюстрации предоставлены издательством «Волки на парашютах».

РАКУРС



Фото: Jansen Yachting

43°44'10.1"N 7°25'37.1"E

Первый круиз Amels 80 Netto II

111 М

ПРОШИВКА ОКЕАНА

Текст: Павел Позёмкин Фото: Гийом Плиссон (Guillaume Plisson)

Leviathan основателя *Valve* Гейба Ньюэлла лишён привычных атрибутов плавучего дворца, а на борту можно запросто покидать мяч в корзину в компании владельца. Перед нами физический узел личной сети, пространство для жизни в эпоху, когда суверенитет стал главной мировой валютой.



Гейб Ньюэлл, приучивший мир инвестировать в виртуальные артефакты и построивший Steam и Valve, зашёл в акваторию мегаяхт не ради ритуального набора из золотой сантехники, «тщательно выбранного тика» и стерильного уюта с «Дайкири» в шезлонге. Он не только реализовал концепцию Leviathan, но и выкупил строившую гигахту верфь Oseanpo целиком. Его 111-метровый флагман лишен привычной глянце-ности; он источает холодный функциональный реализм и ту форму свободы, которую невозможно имитировать чековой книжкой. Здесь инженерная безупречность подчинена единственной цели — обеспечить владельцу и его «стае» абсолютную субъектность. Но каково будет жить внутри этого стального аквариума, где стёрты привычные границы приватности?

СКРИПТ БЕЗ ВЕРТИКАЛИ

В Valve, компании Гейба Ньюэлла, как известно, нет начальников. Внутри Leviathan растворены границы. Для любого потомственного капитана планировка судна покажется ересью. Традиционно яхту проектируют как многослойный пирог, где палубы жёстко отделяют «господ» от «слуг» и продумывают пути перемещения гостей и эки-

пажа, о чём с гордостью пишут в сопроводительных брошюрах. Ньюэлл и дизайнер Марк Берриман обрушили эту вертикаль, перенесли на борт концепцию «столов на колёсиках». В офисе Valve эта особенность интерьера физически позволяет любому сотруднику примкнуть к любой команде, передвинув своё рабочее место; на яхте это реализовано через архитектуру, которая игнорирует сословные перегородки.

Центр жизни на борту сместился в общую столовую на 54 персоны в главном салоне. Матрос, приглашённый океанолог из Оксфорда и миллиардер делят хлеб за одним столом. Речь идёт не о социалистическом эксперименте, эдаком Фаланстере XXI века, а о расчёте на накопление «социального капитала».

Гейб, известный своей доступностью и привычкой отвечать на письма фанатов с личной почты, перенёс это отсутствие элитарности в открытое море. В игровом лаунже с его пятнадцатью станциями и на полноразмерной баскетбольной площадке, затянутой в футуристичную сетку от Oseanpo, иерархия исчезает окончательно. Здесь важно, как ты держишь точку в Counter-Strike или реализуешь трёхочковый, а не количество нулей в твоём контракте.

ПЛАНИРОВКА СУДНА СОЗНАТЕЛЬНО ИГНОРИРУЕТ ТРАДИЦИОННУЮ ТОПОГРАФИЮ ЯХТ, ГДЕ КОМПОНОВКА ПАЛУБ СЛУЖИТ ФИЛЬТРОМ СОЦИАЛЬНОГО СТАТУСА.



Символом нового порядка стала стеклянная панель в атриуме главной лестницы. На ней выгравированы имена тысяч человек, приложивших руку к строительству. Это «титры» в финале сложной игры, признание того, что объект создан сообществом равных. Гейб называет это «человекоцентричным подходом» и «человеческим приключением». Когда капитан Алан Пайк упоминает беспрецедентный комфорт, он подразумевает не мягкость кожи на диванах, а психологическую разрядку экипажа, которому больше не нужно исполнять роль невидимых теней.

ГИБРИДНАЯ ВЛАСТЬ

Управление такой машиной, как Leviathan, без жёсткой субординации кажется безумием для любого моряка. Международное право требует единоначалия, и Ньюэлл не пытается его отменить. Вме-

сто этого он внедрил гибридную модель. В повседневной жизни — в режиме «Мир» — иерархия растворена, а экипаж и гости пользуются общими зонами. Но стоит выйти в открытое море, как вступает в силу режим «Профессионализм».

Здесь свобода заключается не в анархии, а в автономии специалистов. Инженеры и штурманы принимают решения в своих зонах ответственности самостоятельно, не дожидаясь микроменеджмента со стороны владельца. Это прямое отражение стиля управления Ньюэлла в Valve: он верит, что талантливым людям не нужны начальники, им нужны инструменты. Авторитет Гейба на борту, как и в компании, основан на интеллекте и экспертизе, а не на формальной власти. В море он — рядовой участник обсуждений, доверяющий профессионализму своей команды так же, как он доверяет разработчикам новых нейроинтерфейсов.



ДИКТАТУРА ТИШИНЫ

Инженерная начинка Leviathan воплощает торжество функционального снобизма. Пока конкуренты одержимы полировкой меди, Ньюэлл инвестирует в акустическую гигиену. Верфь создала полноразмерный макет системы вентиляции только ради того, чтобы измерить, как шёпот воздуха в трубах влияет на когнитивные способности людей в каютах. Результат превзошёл ожидания: на борту воцарилась тишина библиотеки университета Лиги плюща в разгар каникул, когда там нет ни одного студента.

Дизель-электрическая установка с аzipодами ABB D0980P и пятилопастными винтами индивидуального заказа служит не ради рекордов скорости, хотя 13 узлов круиза она держит уверенно. Главная цель заключалась в полном искоренении вибраций. Батарейный массив ёмкостью 5,5 МВт·ч позволяет судну замирать на всю ночь. Генераторы спят, кондиционеры питаются от аккумуляторов, а высокочувствительные гидрофоны Inkfish в это время впитывают пульс океана, не отвлекаясь на шумы собственного корпуса.

LEVIATHAN ЛИКВИДИРУЕТ СОСЛОВНЫЕ ПЕРЕГОРОДКИ: ОБЩАЯ СТОЛОВАЯ НА 54 ПЕРСОНЫ ПРЕВРАЩАЕТ СТЮАРДОВ И УЧЁНЫХ В РАВНОПРАВНЫХ УЧАСТНИКОВ ПРОЦЕССА.



Морская архитектура от Lateral на базе продвинутой DE-Series и система стабилизации Quantum MagLift с плавниками XT Fins создают эффект полной неподвижности. Такое состояние критично для работы лабораторий и бортового госпиталя, который занял место, традиционно отведённое под пляжный клуб. Гейбу не нужен пляж. Ему необходима стабильная платформа, где 3D-принтеры печатают запчасти для глубоководных роботов в 12-балльный шторм без риска сбойа экструдера.

ЭСТЕТИКА «ШКУРЫ НА КОНУ»

В экстерьере Leviathan отсутствует даже намёк на маркетинговую слащавость. Силуэт с характерным наклоном вперёд и призматическими формами напоминает объекты с чертежей Valve времён Portal. Цвет корпуса выбрали не стерильно белый, а мягкий off-white с бежевым подтоном. Решение продиктовано сугубо практическими соображениями: на таком фоне следы соли становятся почти невидимыми.

Традиционный тик заменили на синтетическое покрытие Bolidt, разработанное специально под этот проект. Состав материала оптимизирован для рассеивания тепла, чтобы атлеты на баскетбольной площадке не обжигали стопы под солнцем Багам. Вместо лакированного дерева интерьер наполнен шлифованным камнем, натуральной шерстью и коврами из шетландской пряжи. Здесь нет места капризным материалам. Матовая нержавеющая сталь с дробеструйной обработкой (bead-blasted) не требует ритуальной ежедневной полировки.

Здесь работает принцип «технологической страховки». Использование низкочастотных в обслуживании материалов освобождает команду от бессмысленной работы. В критической ситуации она будет отдохнувшей и сфокусированной на безопасности, а не на чистоте палубы. «Повышая продуктивность экипажа через удобство среды, мы позволяем ему сосредоточиться на главном», — замечает Гейб. Под главным подразумевается научная миссия Inkfish, а не сервис серебряных приборов.





ОТКАЗ ОТ ТИКА В ПОЛЬЗУ
СИНТЕТИКИ VOLIDT СДЕЛАН
В РАСЧЁТЕ НА СНИЖЕНИЕ
ТРУДОЗАТРАТ КОМАНДЫ
ПО УБОРКЕ И УЛУЧШЕНИЕ
ТЕПЛООБМЕНА ПАЛУБЫ.





БОРТОВОЙ
ГОСПИТАЛЬ
И 3D-МАСТЕРСКАЯ
НА МЕСТЕ
ПЛЯЖНОГО
КЛУБА: НЬЮЭЛЛ
КОНВЕРТИРОВАЛ
ПРОСТРАНСТВО
ДЛЯ ПРАЗДНОСТИ
В ЗОНУ
АБСОЛЮТНОЙ
АВТОНОМНОСТИ.

ФЛОТ КАК СЕТЬ

Leviathan задумывался как главный узел экосистемы. Ньюэлл планомерно очищает свой флот от не соответствующих его новой стратегии классических активов — таких как 78,5-метровая Rocinante от Lürssen.

Вместо коллекционирования игрушек Гейб выстраивает связи. Пока Leviathan служит штабом и домом для исследователей, 68-метровый R/V Dagon исполняет роль тяжёлого грузовика. Именно на Dagon базируется обитаемый аппарат Hadarchal, способный падать в Бездну Челленджера на 11 000 метров. Для глубоких автономных миссий на верфи Vard сейчас достраивается ещё один 162-метровый экспедиционный под проектным названием RV11000 с крупнейшей аккумуляторной батареей в истории судостроения. Научный проект Inkfish не ограничивается сбором данных, это в первую очередь гигантский процесс их обработки. Искусственный интеллект прямо в море анализирует всё: от песен китов до генетического кода микробов из глубоководных впадин.

ТЕНЬ НА ПАЛУБЕ

За этим фасадом «просвещённого визионерства» скрываются вопросы, на которые у индустрии пока нет ответов. Традиционалисты с набережной в Монако смотрят на Leviathan с лёгким скепсисом. Для них «плоская иерархия» в замкнутом пространстве 111-метрового стального короба — это не столько свобода, сколько светлый путь к токсичной среде: без чётких границ между владельцем и персоналом профессиональная дистанция превращается в политическую игру. На борту тоже действует Peer Review — знаменитая практика оценок эффективности, которые сотрудники Valve своим товарищам? И кого же признают «не вписавшимся» в этот закрытый клуб? Бывшие сотрудники Valve иногда сравнивают систему Гейба с теневой диктатурой старожиллов. На борту яхты, где от коллектива нельзя уйти домой в конце дня, этот социальный прессинг может стать невыносимым.



ТЕХНИЧЕСКОЕ
ДУБЛИРОВАНИЕ
СИСТЕМ
САМОДОСТАТОЧНО
НАСТОЛЬКО,
ЧТО ЭКИПАЖ
ИЗБАВЛЕН ОТ
НЕОБХОДИМОСТИ
СОВЕРШАТЬ
ТРУДОВЫЕ ПОДВИГИ
В ЭКСТРЕННЫХ
СИТУАЦИЯХ.

Смущает наблюдателей и технический фанатизм. За избыточностью систем и автоматизацией легко разглядеть недоверие к человеку как таковому. Когда всё, от навигации до качества воздуха, контролируется алгоритмами, роль команды сводится к обслуживанию «умного железа». Скептики неизбежно задаются вопросом: не превратился ли Leviathan из «человеческого приключения» в стерильный эксперимент миллиардера, который просто перенёс свой офис в открытое море, лишив яхтинг его первобытной романтики и риска? Не слишком ли скучно жить в мире, где даже шум вентиляции просчитан до децибела, а ошибки считаются не провалом, а просто «данными для обучения»?

ЗАЧЕМ ГЕЙМЕРАМ ВЕРФЬ?

Покупка Осеансо стала ходом, который обеспечил идеям Ньюэлла физическую защиту от косности индустрии. Он предоставил инженерам карт-бланш на безумие, подкреплённое неограниченным ресурсом и верой в то, что старые модели управления мертвы.

Leviathan служит примером того, как осознанный выход из привычных структур позволяет создать нечто антихрупкое. Это судно для тех, кто осознал: в турбулентном будущем автономия и интеллект стоят значительно дороже, чем слой позолоты на переборках. Гейб не просто заказал лодку. Он запрограммировал новую реальность, где море превратилось из места для праздного отдыха в пространство для реализации абсолютной субъектности. И даже если этот эксперимент окажется слишком холодным для любителей традиционного люкса, он уже изменил правила игры.



ТЕОРИЯ ИГР

Что нужно для того, чтобы на борту яхты хотелось остаться жить, стоит ли сделать экипаж незаметным для владельца и чем элегантная строгость форм крейсера конца XIX века отличается от брутальности современных яхт, рассказывает *Игорь Лобанов*.

Фото: личный архив, пресс-службы



Для Игоря Лобанова 70-метровый проект Blade от ISA Yachts стал продолжением важного для любого дизайнера разговора о том, что в проектировании яхты главное. Внешний декор или работа с объёмами, пропорциями и человеческим восприятием. Если в социальных сетях лодки оценивают по первому визуальное впечатление, то профессиональное сообщество и искушённые клиенты мыслят иной системой координат. В ней Лобанов абсолютно естественен благодаря своему математическому образованию. За плечами архитектора мехмат МГУ и легендарная «колмогоровская» ФМШ-18, поэтому любые пространственные иллюзии он рассчитывает с точностью инженера — будь то многопалубная 110-метровая Jubilee от Oceanco, спортивная Mangusta 165 REV или концепт парусника в стиле античной триеры.

Профессиональный взгляд требует, чтобы судно соотносилось с пластикой воды, поэтому Лобанов со скепсисом относится к моде на угловатый брутализм. Даже эстетика военных кораблей позапрошлого века привлекает его не грубой силой, а скрытой в ней строгой элегантностью. Студия Lobanov Design противопоставляет современным кубическим формам трёхмерные выпуклые объёмы, текущие линии и приёмы из автомобильного дизайна. Как устроен этот подход изнутри, рассказывает сам дизайнер.

О ТОМ, ОТКУДА ПРИХОДЯТ ОБРАЗЫ

Когда я работаю над проектом с историческими реминисценциями, образы просто возникают из когда-то прочитанного или увиденного. Это может быть силуэт каноэ или античной триеры — какие-то старые, давно исчезнувшие формы, но при этом совершенно прекрасные. Мне не нужно специально ничего собирать. Этот образ просто всплывает у меня в голове, и я переношу его на бумагу. Сначала это может быть совсем небольшой набросок, буквально сантиметров десять по одной стороне. Мы его детально прорабатываем, уходим в нюансы, полируем форму и делаем так, чтобы проект становился глубже и технически более проработанным.

После того, как мы выстраиваем модель, мы делаем предварительные рендеры и уже после этого с помощью искусственного интеллекта добавляем им жизни. Накидываем острова, водные игрушки, птиц, людей в воде. Искусственный интеллект сэкономил нам время на доработке идей и поиске изображений, но генерировать



новые проекты яхт у него (пока) не получается. Я видел такие эксперименты, и всё это пока выглядит кривовато. Тем не менее, очень может быть, что скоро начнём применять ИИ уже и с самых ранних этапов.

О ТОМ, ЧТО СФОРМИРОВАЛО ВКУС

В первую очередь, конечно же, автомобили. По образованию я автомобильный дизайнер, проходил практику в Volkswagen. Это было давно, но я продолжаю интересоваться автопромом и по-прежнему могу погрузиться в автомобильный проект, понять его пропорции, работу с поверхностями, формой, графику.

Я адаптировал автомобильный опыт во многие яхтенные кейсы. Например, Mangusta 165 REV — для меня очень автомобильный проект по формообразованию. Те красивые «бёдра», которые в машине были бы крыльями, пропорции... Mangusta всегда была для меня чем-то вроде Jaguar. То, что стиль верфи оставался практически неизменным с 1990-х, подстегивало: мне очень хотелось этот Jaguar обновить. Считаю, что у нас получилось очень хорошо. Лодки продаются, и верфь довольна тем, как развивается наше сотрудничество.

Надо понимать, что тип лодок Fast Open сейчас уже не настолько популярен, как в девяностые. И в данный момент Mangusta продаёт их в первую очередь благодаря великолепному дизайну. Причем под дизайном я понимаю не только поверхности и формы, но и архитектурные решения. В Mangusta 165 мы применили уникальные идеи, которые создают обманчивое впечатление, будто потолки в салоне высотой 3,20 м, хотя на самом деле там 2,30. Мы поиграли с их длиной: потолки просто не доходят до стекол, и остекление уходит выше их уровня. Там много таких архитектурных хитростей.

На втором месте после автомобилей — собственно, архитектура. В нашем стиле пересека-

ются автомобильное видение и архитектурные идеи: перепады высот, окна, продолжающиеся на полторы или две палубы. Такие решения мне очень нравятся, они создают совершенно особенное впечатление изнутри. Впрочем, и снаружи мы любим применять визуальные иллюзии. То, что вы видите как графику, — это скорее окрас, а не реальные окна. Мы прячем остекление, как-то особому его подаем, делаем частью графики. Мы довольно свободно к этому подходим и предпочитаем разрывать типичную для яхт связь «окно — чёрная дыра». У нас все немножко сложнее.

О ВИЗУАЛЬНОЙ ЦЕЛЬНОСТИ КОРПУСА

Эту технологию сейчас используют многие: и Sanlorenzo, и Benetti, и целый ряд других верфей. На стекло наносятся прозрачные плёнки с перфорацией (паттерном из точек). Изнутри они совершенно не мешают обзору, но снаружи позволяют визуально слить окна с окраской корпуса.

Правда, если корпус будет идеально белым, то окна всё равно не станут белоснежными — они будут казаться чуть сероватыми. Добиться стопроцентного совпадения с чистым белым цветом невозможно: стекло прозрачное, а за ним темнота интерьера. Поэтому для таких решений корпус идеально окрашивать либо в тёмный цвет, либо в оттенок off-white. Например, Matterhorn White из палитры Awlgrip — белый с легким присутствием серого тона. В таком исполнении окно практически растворяется: вы замечаете лишь деликатную графику, но эффекта «черной дыры» уже нет. Это ключевой момент — корпус воспринимается как цельный, литой элемент.

В проекте Blade мы предлагаем две опции на усмотрение клиента: наносить эту перфорированную плёнку или отказаться от неё. Во втором варианте мы получаем огромное, гигантское стекло, которое само по себе смотрится очень красиво, но характер лодки при этом кардинально меняется.



СТУДИЯ LOBANOV DESIGN ПРОТИВОПОСТАВЛЯЕТ СОВРЕМЕННЫМ КУБИЧЕСКИМ ФОРМАМ ТРЁХМЕРНЫЕ ВЫПУКЛЫЕ ОБЪЕМЫ, ТЕКУЧИЕ ЛИНИИ И ПРИЁМЫ ИЗ АВТОМОБИЛЬНОГО ДИЗАЙНА.

МОРСКИЕ ПРОЕКТЫ ДОЛЖНЫ ЖИТЬ В ГАРМОНИИ СО СВОЕЙ РОДНОЙ ВОДНОЙ СТИХИЕЙ. СТРОИТЬ КВАДРАТНЫЕ КОРОБКИ НА ВОДЕ, НА МОЙ ВЗГЛЯД, ОЧЕНЬ НЕЕСТЕСТВЕННО.

DOUBLE LUCK



О ПЕРЕЗАГРУЗКЕ ТРАДИЦИЙ И НОВОЙ КЛАССИКЕ

ISA и раньше строила определённый тип лодок — спортивный формат, где приземистая надстройка посажена на хищный корпус. Классический пример из их портфолио — это яхта Okto.

Мы нарисовали проект Blade в похожем размере, но у него совершенно другая пластика. Здесь более сложное формообразование, плавные, выразительные линии. С моей точки зрения, Blade — это просто самый красивый проект в мире на сегодняшний день в своём классе.

Нос Blade, конечно же, заимствован из конца XIX века — в тот период крейсеры строили именно с такими обводами. Я смотрел на военные корабли той эпохи (и речь здесь не только об «Авроре», подобных судов тогда было много). Меня всегда цепляла эта эстетика: элегантный прогиб форштевня, несущий в себе дух того времени.

Мне бы хотелось спроектировать еще несколько лодок с такими носовым оконечанием — в разных размерах и пропорциях. Этот визуальный язык почему-то возвращается в индустрию неохотно: я практически не вижу подобных дизайнов в разработке или среди уже построенных судов. Было бы отлично реализовать такой проект в металле.

Наша студия продолжает сотрудничать с ISA Yachts и после Blade. Сейчас мы делаем проект яхты длиной 82 м. Экстерьер уже готов, в данный момент мы дорабатываем GA (палубные планы) и проектируем мебель для внешних пространств. В этой яхте сразу узнаётся наш визуальный язык с трёхмерными, выпуклыми формами, там много скульптурных, плавных, текучих элементов. Но это

другой тип судна, чем спортивная Blade, — здесь больше палуб, и по своему формату яхта более классическая. Она очень элегантная. Но когда я говорю «классика», я не имею в виду нечто, что выглядит так, будто его нарисовали 25 лет назад. Нет. В этом проекте есть вечная элегантность, но при этом присутствуют абсолютно новые, современные решения, которые органично вплетаются в классический профиль лодки.

О ТЕКУЧИХ ФОРМАХ И «ВОДНЫХ КОРОБКАХ»

Я думаю, что в Blade есть определённые параллели с моими прошлыми проектами, с тем же с White Night. В первую очередь это плавность линий, которая мне всегда нравилась. Я вообще за текучесть форм. Морские проекты должны жить в гармонии со своей родной водной стихией. Строить квадратные коробки на воде, на мой взгляд, очень неестественно. Понятно, почему сейчас так делают, для многих это кажется современным, но мне совершенно не нравится, как эти кубы движутся по морю. Там возникает очень сильный визуальный диссонанс.

И параллели с Double Luck, конечно, тоже справедливы. То, как я вижу спортивную надстройку яхты, мы реализовывали уже не раз, используя элегантную хромированную графику. Этот приём однозначно приходит из автомобильного дизайна — хромированная дуга, нанесённая поверх чёрной надстройки. Подобный ход встречается и в Mangusta 165, и в проекте Double Luck, и теперь в проекте Blade. Это очень автомобильная, чисто кузовная деталь.



О ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЕ

Всё очень сильно зависит от размера судна. На условной 24- или 35-метровой яхте Sanlorenzo единая студия — это нормально и органично. Но на большой лодке вы в любом случае столкнетесь с необходимостью проектировать перегородки, хотя бы из соображений конструктивной прочности. Физику не обманешь: невозможно создать огромный объём без опор и несущих элементов, так что зонирование будет присутствовать всегда.

Что касается такого распространенного приёма как совмещённый с салоном открытый камбуз, то этому есть простое объяснение. Многим наскучило сидеть в креслах и ждать, пока команда подаст обед. Сегодня владельцы хотят интерактива, хотят устраивать кулинарные развлечения для себя и гостей, готовить завтраки для семьи. Это важная часть неформального общения и жизни на борту. При этом, разумеется, внизу, на палубе экипажа, должна оставаться изолированная профессиональная кухня для шеф-повара и команды, где идет вся основная техническая работа.

Открытый гостевой камбуз в жилой зоне — это то, что мы уже давно предлагаем в своих проектах. Мы считаем это отличным решением, естественным продолжением салона. Это создаёт расслабленную атмосферу, где люди живут без галстуков. По сути, лодка превращается в семейный дом на воде или в современную прибрежную виллу.

ОБ ИДЕАЛЬНОМ ПРОСТРАНСТВЕ

На мой взгляд, идеальный интерьер и идеальная лодка — это когда без каких-то радикальных трансформаций, перестановки мебели или сложных инженерных превращений человек может найти и уединение, и полную связь с природой: открытые палубы, прямой доступ к воде. Я убеждён, что все эти сценарии можно прекрасным образом соединить на одном судне.



Для этого нужно правильно работать с масштабом. Например, главный салон может быть огромным, но неподалеку от него или в другой части лодки — скажем, в носовой зоне или на верхней палубе — необходимо предусмотреть малый, камерный салон. Это нужно для того, чтобы группы людей могли рассредоточиться, почувствовать себя наедине, поговорить вдвоём или втроём. Интерьер мегаяхты не должен напоминать лобби отеля или какое-то общественное пространство. При этом большие салоны, конечно же, необходимы для вечерних приёмов и гостей. Именно поэтому в своих проектах мы всегда предлагаем пространства, принципиально разные по площади, назначению, степени приватности и ощущению защищённости. Всё это можно и нужно закладывать в проект изначально.

**MANGUSTA ВСЕГДА
БЫЛА ДЛЯ МЕНЯ ЧЕМ-
ТО ВРОДЕ JAGUAR.
ТО, ЧТО СТИЛЬ
ВЕРФИ ОСТАВАЛСЯ
ПРАКТИЧЕСКИ
НЕИЗМЕННЫМ
С 1990-Х ГОДОВ,
ПОДСТЁГИВАЛО.**



ОБ ЭКИПАЖЕ КАК БОЛЬШОЙ СЕМЬЕ

Мы постоянно проектируем пространства, где человек хочет остаться наедине с морем или со своей семьёй, но полностью обойтись без экипажа на больших лодках невозможно. Это не значит, что все тридцать человек команды должны постоянно крутиться перед вами, но кто-то всегда будет швартовать лодку, подавать руку на трапе, обеспечивать сервис. Эти люди на виду, но они же и помогают вам. Избавиться от ощущения присутствия персонала на борту целиком не получится. Да и нужно ли?

Лучшее, что здесь можно сделать, — это создать такие условия, чтобы экипаж чувствовал себя частью вашей большой семьи. Пусть они работают в комфортных условиях, искренне любят эту лодку и будут дружелюбны. Для этого нужно не только тщательно подбирать команду, но и предоставлять ей высокий уровень жизни на борту.

Сейчас во многих проектах — особенно для североамериканских и американских клиентов — интерьеры для команды делают из таких же качественных материалов, как и гостевые зоны. Заказчики хотят, чтобы команда чувствовала себя на равных. В некоторых случаях устраивают даже огромные совместные обеденные зоны, где экипаж может обедать вместе с гостями. Это новый тренд, но он принят далеко не во всех культурах. Я сильно сомневаюсь, что это возможно в арабском мире, и я пока не слышал о подобных проектах для российских клиентов. У нас все-таки предпочитают держать дистанцию: семья отдельно, персонал отдельно. Но в некоторых других странах такие границы уже начинают размываться.

О МАРКЕРАХ КОМФОРТА

Существуют очень чёткие, хотя и неочевидные маркеры комфорта. Я сразу чувствую разницу между броскими, сугубо фотогеничными инте-

рьерами и интерьерами по-настоящему уютными. Мне близок тот дизайн, попадая в который, ты больше не хочешь уходить. Ты просто ловишь себя на желании остаться здесь на неделю, на две, на три.

Такие пространства вовсе не обязательно предлагают какой-то визуальный аттракцион. Здесь стоит вспомнить, например, французского дизайнера Кристиана Лиэгра. Чтобы понять его интерьеры, в них нужно просто прийти и пожить. На снимках его работы часто выглядят не так впечатляюще, потому что камера, к сожалению, не передает то, что человек видит вживую. В реальности там возникает глубина, совершенно удивительная игра фактур и материалов — всё строится на тончайших нюансах, которые ускользают на фото.

И в то же время я видел массу ужасных интерьеров, которые великолепно смотрелись на кадрах в журналах. Но когда оказываешься внутри, понимаешь, что попал в ночной клуб. Для вечеринки на пару часов это, наверное, нормально. Но потом из такого пространства хочется сбежать, и как проводить в подобной обстановке двухнедельный круиз — для меня большая загадка.

Например, интерьер для проекта Arcadia A96 мы создавали, отталкиваясь от сенсорных, тактильных ощущений. Мы сознательно играли на том, чтобы человек воспринимал лодку в прикосновениях рук и босых ног. Например, использовали дерево, текстура которого воспроизводит рельеф традиционных японских матов татами. Или ковры с особой фактурой, которая по своим ощущениям напоминает мелкий прибрежный песок.

Всё, с чем гость соприкасается физически, должно вовлекать его в игру и менять свои свойства по мере перемещения по палубам. Проживать пространство — гораздо глубже и интереснее, чем просто наблюдать за ним глазами.



КИКЛАДСКИЙ ИДОЛ

Текст: Павел Позёмкин / Фото: Technohull

У Гомера корабль Одиссея был чёрным. Через три тысячи лет этот образ оживает в хищном углепластике *Technohull Alpha 45*. Рассказываем, как RIB сможет играючи пройти от Миконоса до Патмоса, разгоняясь до 70+ узлов.





В ОСНОВЕ ЛОДКИ ЛЕЖИТ
ЗАПАТЕНТОВАННАЯ
ГИДРОДИНАМИКА
DYNASTREAM, НАД КОТОРОЙ
ГРЕКИ ШАМАНИЛИ ВМЕСТЕ
С КУЛЬТОВЫМ БРИТАНСКИМ
ГОНОЧНЫМ АРХИТЕКТОРОМ
АДАМОМ ЯНГЕРОМ.



Афиняне из Technohull окончательно завязали с компромиссами классического яхтенного дизайна, выбрав чистый функциональный радикализм. Их новая Alpha 45 — 13,8 метра хищного чёрного углепластика — выглядит как перехватчик специального назначения, с которого забыли снять камуфляж. Острый, как бритва Bolin Webb, «волнорезный» нос и агрессивный угол заваленного ветрового стекла задают аттитюд, напроочь лишённый курортных сантиментов. Это не про ленивое стояние у пляжного клуба на Миконосе под аккомпанемент одинаковых диджей-сетов, это про чистую, рафинированную скорость.

В основе лодки лежит запатентованная гидродинамика Dynastream, над которой греки шаманили вместе с культовым британским гоночным архитектором Адамом Янгером. Именно его гений стоит за этой сложной многоступенчатой матрицей «глубокого V» с тремя вентилируемыми реданами. Там, где обычные круизеры мучительно страдают от дельфинирования или захлёбываются брызгами, этот углепластиковый скальпель безупречно режет короткую, злую волну между Кикладами. На 50 узлах (которые здесь считаются прогулочным темпом) корпус вообще не идет по воде — он парит над ней на упругой воздушной подушке.

Квартет подвесных монстров Mercury Verado V10 общей мощностью 2000 сил на транце — это не просто пугающие обывателя цифры, а лучшая инвестиция в ваш собственный акустический комфорт. Янгер так филигранно пересчитал развесовку и геометрию тяжёлой кормы, что лодка не «кобрит» на старте, а линейно уходит в горизонт, оставаясь при этом тише любого стационар-

ного дизеля. Да, паспортные 85 узлов потребуют зеркальной глади и пустого бака, но честные 70+ вы гарантированно получите в любой съедобный шторм по шкале Бофорта. Эта лодка создана ради одной цели: чтобы вы успели неторопливо позавтракать на веранде Scorpios на Миконосе, а на ужин уже заказывали запечённого осьминога в таверне Venetos на Патмосе. Даже если капризное море решило показать свой эгейский характер, скорость больше не требует от вас навигационного подвига. Адреналиновый тремор уступает место холодному, джентльменскому расчёту.

Эргономика палубы подчинена физике больших достижений. Пост управления со сверхширокой консолью впервые расположен строго по центру — решение из мира океанских гонок, где симметрия веса критична для баланса. Два ряда ковшей Silvertex по три места в каждом напоминают фюзеляж частного джета. Этот климатический винил — единственный материал, который не превращается в раскалённую жаровню после трёх часов под средиземноморским солнцем. Поручни в спинках кресел — не декоративный жест, а суровое напоминание: законы инерции на этих скоростях не делают поправок на бренд ваших шорт или статус в Julius Baer. Впрочем, благодаря изменённой аэродинамике углепластикового хардтопа и интегрированным боковым дефлекторам, внутри кокпита создаётся абсолютный «вакуум тишины». Пока за бортом беснуется плотный, солёный поток воздуха, способный уничтожить любую укладку, вы можете спокойно обсуждать котировки. В этом и кроется истинный класс: сохранять светское достоинство там, где другие вынуждены щуриться за пластиковыми экранами флайбриджей, похожих на многоярусные свадебные торты.

Широкие боковые проходы ведут к корме, где греки предлагают полную свободу кастомизации под ваш личный сценарий. Можно выбрать огромный L-образный диван для ленивого аперитива с лёгким выходом к плавательной платформе, а можно — монументальный матрас-айленд для загара. Кстати, для пуристов, не признающих лес подвесных моторов на корме, Technohull подготовил стационарную дизельную версию. Она заметно увеличивает запас хода и превращает весь транец в одну бескрайнюю пляжную зону над моторным отсеком.

Настоящая магия скрывается за дверью типа «крыло чайки» на электроприводе в правой части консоли. Для тех, кто привык к каютам-дворцам на экспедиционниках Damen, здешнее пространство сначала напомнит дорогой глэмпинг-лодж. Но для сорока пяти футов эта скрытая каюта —

шедевр эргономики. Здесь обустроена огромная двуспальная кровать и полноценный изолированный санузел во всю ширину корпуса, где можно стоять в полный рост, не склоняя головы перед обстоятельствами. Это лучшее убежище, чтобы переждать полуденный зной, сменить мокрую льняную рубашку на вечерний кашемир и выпить бокал ледяного ассиртико в цивилизованных условиях.

Alpha 45 создана не для неспешных семейных обедов с кастрюлями под тентом. Это безупречно настроенный инструмент для тех, кто ценит избыточность во всём — от тактильности матового карбона до доходности портфеля. Если вам нужно просто переместиться в пространстве — купите билет на паром. Если вам нужно единолично владеть линией горизонта — спускайте Technohull на воду.



НАСТОЯЩАЯ МАГИЯ
СКРЫВАЕТСЯ ЗА ДВЕРЬЮ
ТИПА «КРЫЛО ЧАЙКИ»
НА ЭЛЕКТРОПРИВОДЕ
В ПРАВОЙ ЧАСТИ КОНСОЛИ.



ТАЙМИНГ:

09:30. МИКОНОС. Проснуться до того, как проснётся остров

Утро стоит начать в тихом заливе Орнос. Пока ленивая публика из пятизвёздочных отелей только заказывает свой первый детокс-смузи, вы уже нажимаете кнопку электропривода двери «крыло чайки», чтобы бросить дорожные сумки в каюту. Квартет Mercury Verado запускается с породистым, едва слышным шёпотом — акустический комфорт здесь такой, что вы не потревожите сон соседей по марине. Короткий глоток эспresso, ручку газа вперёд — и Alpha 45 мгновенно переходит в режим левитации на 50 узлах. Ваша цель — не просто линия горизонта, а абсолютная приватность.

10:15. РЕНИЯ. Античный бассейн для двоих

Большинство туристов везут к руинам Делоса на экскурсионных шхунах. Вы же обходите священный остров с запада и бросаете якорь у необитаемой Рении. Здесь, в прозрачной воде, которая кажется неоновой-бирюзовой без всяких фильтров, нет ни души. Пока корпус Alpha 45 пугающе стабильно замер на зеркальной глади, самое время разложить большой кормовой матрас-айленд. Полчаса наедине с морем до того, как полуденное солнце заставит вас оценить климатический винил Silvertex на рулевых ковшах.

13:30. АНТИПАРОС. Обед в тени олив

Когда злой северный ветер «мельтеми» начинает поднимать короткую волну, обычные круизеры сбавляют ход до унылых 12 узлов. Для углепластикового скальпеля Адама Янгера это лишь повод показать класс: на 65 узлах лодка мягко режет гребни, удерживая кокпит в идеальном «пузыре спокойствия». Спустя двадцать минут вы швартуетесь у пирса Beach House Antiparos. Здесь нет миконского пафоса и шампанского из брандспойтов — только правильный трикотаж Brunello Cucinelli, сдержанный кашемировый вайб и лучшая на архипелаге маринованная дорада с фермерским оливковым маслом. Здесь принято обедать долго, глядя, как ваша черная Alpha выделяется на фоне белых пластиковых лодок в марине.

19:00. ПАТМОС. Вечерний эскапизм

Финальный бросок на северо-восток — почти 60 миль, которые на обычном судне заняли бы половину дня. Alpha 45 справляется за неполный час. Вы заходите в тихую гавань Патмоса, когда солнце окрашивает стены монастыря Иоанна Богослова в тёплые охристые тона. Бросьте якорь у скалы Каликоцу. Спускаться в каюту стоит лишь ради того, чтобы сменить мокрый лён на вечерний трикотаж. Стол в таверне Benetos уже ждёт. Под запечённого осьминога и бутылку ледяного ассиртико вы понимаете: истинная роскошь — это не просто владеть вещью, это иметь возможность стереть расстояния между островами одним движением руки на штурвале.



В ПОИСКАХ КРЫЛЬЕВ

Текст: Аслан Арьязов / Фото, рендеры: Ferrari

В Маранелло решили, что асфальта им мало: на свет скоро появится стофутовый углепластиковый хищник *Ferrari Hypersail*, рождённый для левитации и абсолютного господства над волной.



В экстерьере яхты угадываются обтекаемые формы её прототипов — Ferrari Monza SP1/SP2 и Ferrari 499P.



ОТТЕНОК GIALLO FLY — ТАКАЯ ЖЕ ЧАСТЬ ЛЕГЕНДЫ FERRARI, КАК И КРАСНЫЙ. ЖЁЛТЫЙ ШЛЕМ НОСИЛ ГОНЩИК ЛУИДЖИ МУССО, ВЫСТУПАВШИЙ ЗА FERRARI В «ФОРМУЛЕ-1» В 1950-Х ГОДАХ. ВПЕРВЫЕ В GIALLO FLY БЫЛ ОКРАШЕН АВТОМОБИЛЬ 275 GTB.



Джованни Сольдини

Мировая яхтенная индустрия годами эксплуатирует одну и ту же навязчивую идею: называть любую обтекаемую форму «суперкаром на воде».

Этот штамп стал настолько общим местом, что перестал означать хоть что-то, кроме наличия кожаных кресел с красной прострочкой. Выход на сцену Ferrari обрывает эту игру в ассоциации. Когда за дело берётся реальный производитель из Маранелло, маркетинговые метафоры уступают место жёсткому технологическому демаршу.

Проект Hypersail — заявка на строительство настоящего болида, где привычный асфальт Фьорано заменён нестабильной поверхностью океана, а правила диктует беспощадная физика водной среды. Проект тем интереснее, что океан — это не асфальт трека, он живой и агрессивный. А что, если весь автомобильный опыт тут надо списывать в утиль? Что, если солнечные панели на палубе — это лишь красивая декорация, которая покроется солью и перестанет выдавать даже половину нужных ампер через неделю в море? В общем, океан — это кладбище амбициозных проектов (в том числе и автомобильных брендов), которые выглядели идеально на экране.

Hypersail был анонсирован в прошлом году и активно строится. В апреле были показаны рендеры. Пока проект существует в виде безупречных 3D-моделей, легко поддаётся скепсису и принять его за очередное упражнение дизайн-студии. Тем не менее за цифровой оболочкой стоит амбициозный план по созданию 100-футовой гоночной яхты и одновременно плавучей лаборатории на фойлах, которая поможет Ferrari развивать морские технологии.

Имена, стоящие за проектом, в мире паруса весят больше любых логотипов с конями или быками. Гийом Вердье, человек, проектирующий самые быстрые суда планеты, объединился с инженерами Ferrari не только ради коммерции и строчки в портфолио, но и потому, что проект амбициозный, а задача показалась ему интересной.

Вердье — это Эдриан Ньюи от мира паруса, инженерный пророк, который заставил океанские однокорпусники летать. Именно он стоял за созданием радикальной Comanche — яхты, побившей все мыслимые рекорды пересечения Атлантики, и он же привёл команду Emirates Team New Zealand к победе в Кубке «Америки», внедрив революционные фойлы на катамаранах. Его почерк — это безупречная работа с гидродинамикой на скоростях, где вода по плотности начинает напоминать бетон. Приглашение Вердье в Маранелло означает, что Ferrari не собирается имитировать скорость — они наняли человека, который знает, как удержать 30-метровую конструкцию от деструктивного резонанса на 40 узлах.

Для главы концерна Джона Элканна этот проект имеет ещё и личное измерение. Эта история пахнет морской солью и азартом его деда, легендарного «Адвоката» Джанни Аньелли. Влияние семьи Аньелли на мир паруса невозможно переоценить. Джанни не просто владел лодками — он диктовал моду на десятилетия вперёд. Его 12-метровая Agneta с тёмно-бордовыми парусами была эталоном аристократического классицизма, а угольно-чёрная Stealth, построенная в 1990-х из передовых на тот момент композитов, стала символом технологической агрессии. Аньелли всегда искал границу между эстетикой и экстремальным инжинирингом, и Элканн,

кажется, решил довести эту семейную традицию до абсолюта. Сегодня он трансформирует страсть деда в проект, который выглядит как месть Ferrari океану за десятилетия отсутствия в этой стихии.

В этом амбициозном походе Элканну помогает Джованни Сольдини — человек, чей авторитет в экстремальном парусном спорте непрекращаем. Сольдини — это не просто титулованный шкипер, это живая легенда итальянского мореплавания. Весь мир помнит 1999 год, когда во время кругосветной гонки Around Alone он совершил невозможное: среди бушующего Южного океана разыскал и спас перевернувшуюся коллегу-соперницу Изабель Отисье.

Джованни — человек, который ставил рекорды на тримаране Maserati Multi 70, выжимая из ветра всё возможное. Его приглашение в проект Ferrari — это не PR-ход. Сольдини здесь выступает в роли главного испытателя, «морского тест-пилота», чья задача — доказать, что гибридные системы управления Ferrari способны выдержать нагрузки, которые обычно уничтожают технику в щепки.

Концепция Hypersail строится на отказе от традиционных морских констант в пользу чистой эффективности. Самым интригующим выглядит решение сделать ставку на абсолютную автономность. Дизельных двигателей на борту нет! Миссию по энергообеспечению берут на себя солнечные панели и системы рекуперации. Они полностью обеспечат работу систем управления, подводных крыльев, килля, руля, бортовой электроники и навигационных систем: вся энергия вырабатывается во время движения.

Для 30-метрового судна, чья гидравлика обязана в режиме непрерывного боя удерживать качающийся киль и настраивать фойлы под порывы ветра, это звучит почти утопично. Хватит ли солнечного света в свинцовых широтах для питания этого «компьютера на крыльях»? Данный вопрос заставляет экспертов ожидать первых реальных тестов с оправданным прищуром.

Перенос автомобильного опыта Ferrari в морскую телеметрию — логичный, но рискованный шаг. Алгоритмы активной подвески, делающие поведение болида на треке предсказуемым, теперь адаптируются к нелинейным, хаотичным нагрузкам океанской зыби. Здесь нет места «кожаным салонам» в их мещанском понимании. Интерьер Hypersail представляет собой голый углепластиковый монокок, где тактильность материала продиктована не эстетикой, а жёстким лимитом веса. Даже ливрея в историческом жёлтом цвете Nuovo Giallo Fly кажется не просто данью наследию, а функциональным маркером на фоне серого карбона. Это пространство для атлетов: комфорт принесен в жертву секундам на дистанции, а эргономика выживания превалирует над привычным понятием отдыха.

В конечном итоге Hypersail — это великолепный и пугающе сложный пример технологического авангарда. Каждая его деталь свидетельствует: настоящая роскошь сегодня заключается не в золотых краях, а в праве быть причастным к созданию нового класса судов. Всем остальным, кто ценит тихие якорные стоянки под мерный шум генератора, стоит пройти мимо. Ferrari построили не яхту. Они построили вызов самой идее того, как человек должен перемещаться по воде.



ГИЙОМ ВЕРДЬЕ, ЧЕЛОВЕК, ПРОЕКТИРУЮЩИЙ САМЫЕ БЫСТРЫЕ СУДА ПЛАНЕТЫ, ОБЪЕДИНИЛСЯ С ИНЖЕНЕРАМИ FERRARI НЕ ТОЛЬКО РАДИ КОММЕРЦИИ И СТРОЧКИ В ПОРТФОЛИО.



К ГРАНИЦЕ КЛЮЧ

Текст, фото: Дмитрий Тельнов

1322 километра кругового шоссе вдоль береговой линии *Исландии* со съездами к местам, где *Кристофер Нолан* снимал «*Интерстеллар*» и «*Одиссею*», *Ридли Скотт* — «*Прометей*», а *Lucasfilm* пришлось цветокоррекцией убирать яркость зелёного мха.



КРУПНЫМ ГОРОДОМ ЗДЕСЬ СЧИТАЕТСЯ МЕСТО, ГДЕ ЖИВЁТ БОЛЬШЕ 15 000 ЧЕЛОВЕК. ТАКИХ ГОРОДОВ В ИСЛАНДИИ ВСЕГО ПЯТЬ.



Любой путешественник в Исландии вынужден бегать по кругу, словно пони из старого мультфильма. Причём нарезают круги по стране туристы буквально.

По большому счёту в Исландии все ключевые маршруты кольцевые. Для тех, у кого в запасе лишь два-три дня, есть «Золотое кольцо» вблизи Рейкьявика всего на 300 км.

Ещё одно кольцо — на этот раз «Бриллиантовое» — находится на севере острова, вблизи «комариного озера» Миватн. Здесь шумит самый мощный водопад Европы Деттифосс, чернеет лабиринт из застывшей лавы Диммуборгир, курится разноцветное геотермальное поле Намафьялл и доживает свой чинный век «северная столица» Исландии — городок Акюрейри.

Для того, кто в Исландии ненадолго, оба эти варианта сгодятся, но, если время позволяет, имеет смысл выбрать самое большое кольцо — Шоссе 1 (Кольцевая дорога или Þjóðvegur 1, или Hringvegur) длиной 1322 км. Эта главная артерия опоясывает весь остров вдоль побережья и соединяет все крупные населённые пункты Исландии. Её последний гравийный участок на востоке закатали в асфальт относительно недавно, окончательно лишив трассу романтики ралли-рейдов, но превратив в идеальный трек для созерцания.

Правда, это понятие — штука весьма условная, крупным городом здесь считается место, где живёт больше 15 000 человек. Таких городов в Исландии всего пять, причём более половины из них входят в агломерацию Рейкьявика. Когда столица пропадает из зеркала заднего вида, оказываясь со всеми чудесами местной природы практически один на один. Здесь, посреди монохромных ландшафтов, одиночество перестаёт быть социальной драмой и становится синонимом свободы.

В КАДРЕ И ЗА СКОБКАМИ

Вы стартуете из Рейкьявика, оставив позади силуэт лютеранской церкви Хатльгримскиркья — этот застывший в бетоне футуристический шаттл (выдающийся архитектор-экспрессионист Гудйоун Самуэльссон строил его долгие сорок лет, вплоть до 1986 года), который уже на старте таит в себе предчувствие долгого пути. В его устремленных в небо линиях закодирована геометрия тех самых базальтовых скал, что ждут впереди. Стоит только миновать столичные пригороды, как сороковой километр трассы выбрасывает вас в иное измерение с его инопланетными пейзажами: гейзеры, водопады, лавовые поля и, если повезёт, меланхоличные исландские лошади — реликтовая порода викингов, пасущаяся прямо у обочины.

Картинка в лобовом стекле мгновенно рифмуется с кинематографом: именно по этой пустой, уходящей в туманную бесконечность ленте асфальта Уолтер Митти летел на своём скейтборде навстречу извергающемуся вулкану. Этот кадр — чистая метафора исландского трипа. Оказавшись здесь, ты словно открываешь мир заново. В какую бы сторону вы ни направились по этому кольцу, трасса неизбежно превращается в путь к себе (хотя ради знаменитого спуска на скейте Митти пришлось съехать с Трассы 1 на горное Шоссе 93 к Сейдисфьордюру), где чужая компания — лишь досадная помеха. Она может спугнуть какую-нибудь важную мысль, не дав ей кристаллизироваться и утопив в эхе пустого разговора.

Собственно, именно за этим ощущением «другой планеты» сюда десятилетиями тянутся голливудские скауты, приглашая остров на главные роли в мировом научно-фантастическом кино. Исландия в кадре — это всегда синоним первозданного хаоса или финала цивилизации. Пока Ридли Скотт ищет на суровом севере, у ревущего водопада Деттифосс, истоки человечества для своего



«Прометей», режиссёры попроще используют остров как монументальные естественные декорации для экранизации комиксов.

Локальные ориентиры здесь давно ассоциируются исключительно со знаковыми кинокадрами. На суровом северо-западе, среди молчаливых Западных фьордов, заброшенная селёдочная фабрика в Дьюпавике стала декорацией для «Лиги Справедливости» — именно здесь Брюс Уэйн вербовал Аквамена. На противоположном конце острова, у кратера Хверфьядль, Том Круз искал выживших в постапокалиптическом «Обливионе». Но самый тонкий курьёз случился с Lucasfilm на южных чёрных равнинах Мирдальссандур, превращённых в планету Лах'му для «Изгоя-один». Базальтовые склоны мыса Хьёрлейфсхёвди летом покрыты ковром из исландского мха такого фантастического, неоново-зелёного цвета, что Голливуд капитулировал. На постпродакшене сочные краски пришлось целенаправленно глушить, высушивать цветокоррекцией — Исландия оказалась слишком яркой для пейзажей далёкой Галактики.

Ирония в том, что самому острову совершенно всё равно, чьё имя написано на режиссёрском кресле и что написано в сценарии. Он одинаково равнодушен и к супергероям из комиксов, и к туристам со смартфонами.

Пожалуй, единственный, кому удалось подчинить этот ландшафт собственной драматургии — Кристофер Нолан. Главный консерватор современного Голливуда, упорно игнорирующий зелёный экран ради аналоговой монументальности, возвращается на остров регулярно, как к проверенному поставщику экзистенциального холода.

Свои главные аналоговые шедевры Нолан снял на сползающем в бездну ледяном языке Свинафетльсйёкюдль. Именно по этому исландскому льду Кристиан Бейл в фильме «Бэтмен: Начало» ходил на мечях с Лиамом Нисоном, пока декораторы выдавали базальтовые ландшафты за замёрзшее озеро в высокогорном Бутане. Девять лет спустя Мэтт Дэймон сходил здесь же с ума на ледяной планете Манна в «Интерстелларе» (пока в паре миль оттуда, на мелководье Мафабот, съёмочная группа ловила гигантские волны для планеты Миллера).

Нынешний визит Нолана ещё амбициознее. Для своей «Одиссеи» режиссёр променял привычные глетчеры на южные вулканические косы Ландейхёбн. Там, где чёрная фракция песка встречается с ледяным прибоем Атлантики, тяжеловесная 70-миллиметровая оптика IMAX запечатлела сошествие Мэтта Дэймона в мифологический Аид. Остров снова сыграл роль идеального визуального эквивалента пустоты — исключительно за счёт оптики и бескомпромиссного видения режиссёра.

СМЕНА ДЕКОРАЦИЙ В РЕАЛЬНОМ ВРЕМЕНИ

Тому, кто планировал побывать в местах, ставших декорациями для Голливуда, имеет смысл поторопиться. Исландия меняется на глазах. Наглядный урок того, что в северных широтах ничто не вечно, природа преподавала нам в феврале 2026 года на знаменитом вулканическом пляже Рейнисфьяра вблизи городка Вик.

Аномальные, затяжные восточные ветры неделями гнали тяжёлую атлантическую волну, которая

НА ЧЁРНОМ ВУЛКАНИЧЕСКОМ ПЕСКЕ ОСКОЛКИ ЛЬДА ИСКРЯТСЯ ТОЧНО БРИЛЛИАНТЫ. ЭТО САМАЯ ФОТОГРАФИРУЕМАЯ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЬ НА ВСЁМ ОСТРОВЕ.



буквально выпотрошила береговую линию, вымыв миллионы тонн чёрного песка на запад. Океан оголил скальную породу, спровоцировав обвал нависающей над побережьем горы Рейнисфьялль. Фактурные базальтовые валуны, ради которых сюда и стремились попасть туристы, устояли, но лишились своего песчаного подиума — теперь они изолированы прибоем. И если чёрный песок со временем вернётся, то геометрия берега нарушена навсегда.

Рейнисфьяра — далеко не единственная точка на карте, где ландшафт отказывается оставаться статичной декорацией. Если на чёрных пляжах стихия действует шумно и напористо, то в глубине острова её присутствие выражено в самих формах рельефа. Тингведлир — место, где ландшафт Исландии буквально расходится по швам.

ЭХО ВИКИНГОВ И ЖИДКИЙ ВАКУУМ

В 930 году исландские гоði (предводители родов и крупные землевладельцы, не терпящие над собой никакой королевской власти) выбрали этот базальтовый каньон для своего собрания Альтинга. Викинги были выдающимися логистами. Их интересовала конфискованная у очередного преступника (читай — бесплатная) земля, пресная вода реки Эксарау и, главное, безупречная акустика.

Главным политическим инструментом той эпохи был не пергамент, а человеческий голос. В Исландии, где законы веками не записывались, а удерживались в феноменальной памяти «законоговорителя» (логсогюмадюр), критически важна была безупречная трансляция. Базальтовый гребень Альманнагья и Скала закона стали, по сути, первым в истории Европы природным звуковым процессором. Спикер вставал лицом к толпе и спиной к монументальной чёрной стене разлома, которая работала как гигантский резонатор.

Впрочем, этот же разлом чуть дальше, на дне озера Тингвадлаватн, предлагает опыт совершенно иного масштаба — Сильфру. Погружение в эту ледяную расщелину не имеет ничего общего с ослабленным туристическим мейнстримом; пока большинство традиционно выбирает тёплые гео-

термальные бассейны и безопасные селфи на фоне гейзеров, Сильфра требует жёсткой личной дисциплины. Вода из тающего глетчера, прежде чем попасть сюда, фильтруется сквозь подземную лаву без малого сто лет, превращаясь в чистейший дистиллят вековой выдержки. Она круглый год держит ледяную температуру в 2–4 градуса тепла, поэтому погружаться сюда имеет смысл в августе: мягкий летний воздух делает сборы на берегу комфортными, а долгий световой день создает в воде фантастическую игру лучей. Сухой гидрокостюм премиум-класса полностью защищает тело от холода, оставив вас один на один с оптическим парадоксом: видимость под водой здесь превышает сто метров. По сути, это прыжок в жидкий вакуум. Зависнуть в этой хрустальной бездне между двух стен, осознавая, что слева от вас лежит Америка, а справа — Европа, — редкое по своей остроте ощущение.

ЗВУКИ СЕВЕРА И УХОДЯЩИЕ ПТИЦЫ

Выход из этого космического покоя обратно на исландский воздух возвращает к реальности Кольцевой дороги. Исландия требует тишины. Звуки здесь важны не меньше, чем окружающие виды.

Лучший пример такой звуковой драматургии — ледяное безмолвие Йёкульсаурлоуна, лагуны у самого подножия древнего ледника, спускающегося к побережью. Здесь царит звенящая, почти осязаемая тишина. Но тем эффектнее сапсены: редко, но безжалостно это безмолвие раскалывает грохот огромной глыбы, отломившейся от ледяного языка и уходящей в воду, в своё первое и последнее плавание.

Вырвавшись через узкую протоку в открытую Атлантику, лед начинает таять быстрее. Мощные волны бьют по нему, как резцы скульптора — именно в океане эти глыбы полируются, избавляясь от мутных слоёв и превращаются в идеально гладкие, прозрачные линзы. Течения и прилив выносят их обратно на берег. На чёрном вулканическом песке эти осколки искрятся точно бриллианты на бархатном коврике в мастерской ювелира. Это настолько сильное зрелище, что пляж





так и прозвали Бриллиантовым. И это самая фотографируемая достопримечательность на всём острове. Но если убрать за скобки этот цифровой шум, останется главное — чистая геометрия, физика и абсолютная нереальность происходящего. Дикая природа вдоль Трассы 1 имеет жёсткий сезонный график, с которым приходится считаться. Если интересуют киты, сделайте остановку в Хусавике на севере — из местного порта стартуют лучшие китовые сафари во всей стране. Лежащая морских котиков отмечены специальными дорожными указателями в районе Хваммстанги на северо-западе. А колонии атлантических тупиков и вовсе разбросаны здесь повсюду. Крупнейшее на всей планете скопление этих птиц находится на архипелаге Вестманнаэйяр, куда ходят паромы из порта Ландейяхёбн. Наиболее живописно птичьи базары смотрятся на 400-метровых

утёсах Латрабьярг в западных фьордах, а ближе всего к тупикам можно подобраться в гавани Хафнархольми, что в рыбацкой деревне Боргарфьордюр-Эйстри на востоке, — птицы здесь настолько привыкли к людям, что подпускают к себе на расстояние вытянутой руки. Стоит иметь в виду, что тупики покидают остров в конце августа, чтобы вернуться сюда лишь в начале следующего мая.

ИСТИННОЕ ЛИЦО ОСТРОВА
Примерно в этих же числах Исландию оставляет и основная масса туристов.

Остров пустеет, возвращаясь к своему естественному, закрытому состоянию. Нордическая осень безраздельно вступает в свои права, стирая следы коммерческого присутствия. И тогда наступает, пожалуй, лучший момент для соло-путешественника, чтобы застать Исландию настоящей.

БАССЕЙНЫ С ТЕРМАЛЬНОЙ ВОДОЙ — ОДНО ИЗ САМЫХ ПОПУЛЯРНЫХ РАЗВЛЕЧЕНИЙ КАК ДЛЯ МЕСТНЫХ ЖИТЕЛЕЙ, ТАК И ДЛЯ ТУРИСТОВ.



САГА О МЁРТВОЙ АКУЛЕ
Локальная гастрономия острова держится на свежем улове, морепродуктах и исландской ягнятины травяного откорма. Для тех, кто ищет радикальный антропологический опыт, существует ферментированная акула (Kæstur hákarl). Технология не изменилась со времён викингов: токсичное в свежем виде мясо на полтора–три месяца закапывают в прибрежный песок, позволяя ему ферментироваться под собственным весом, а затем еще три–четыре месяца вялят на открытом воздухе. На выходе получается плотная текстура с запредельной концентрацией аммиачных нот, способная конкурировать с сыром экстремальной выдержки или едкой бытовой химией. Сам вкус акулы при этом оказывается парадоксально мягким, а долгое, специфическое послевкусие принято немедленно купировать ледяным глотком местного тминного дистиллята Brennivín.



МАРШРУТНЫЙ ЛИСТ

■ **Гавань Landeyjahöfn, пляж Reynisfjara и равнины Mýrdalssandur**
Двигаясь по Шоссе 1 на юг, сделайте первый съезд к гавани Landeyjahöfn, где Кристофер Нолан разворачивал натурные съёмки своей «Одиссеи». Чуть дальше по трассе, перед Виком, сверните направо на дорогу 215 к базальтовым скалам Reynisfjara, послужившим сибирскими задниками для фильма «Первый мститель: Противостояние». Вернувшись на Шоссе 1 и пройдя Вик насквозь, вы пересечёте равнины Mýrdalssandur у мыса Hjörleifshöfði — здесь снимали ещё часть сцен для нолановской «Одиссеи» и сцены на планете Лах’му из картины «Изгой-один: Звёздные войны. Истории». По левую руку будет виден ледник Eyjafjallajökull — именно на его снежных склонах Хану Соло и Финну пришлось пересекать базу «Старкиллер» в «Пробуждении Силы».

■ **Разлом Silfra и парк Þingvellir**
Выезжая из Рейкьявика, игнорируйте Кольцевую дорогу и уходите на восток по трассе 36. Меньше чем через час вы окажетесь в долине Þingvellir у парковки P5 — это точка для погружения в прозрачную воду разлома Silfra, не задействованная в голливудских блокбастерах. После паузы возвращайтесь на юг по трассе 35, чтобы в районе Selfoss выйти на Шоссе 1.

■ **Ледник Svínafellsjökull и лагуна Jökulsárlón**
Продолжайте движение на восток по Шоссе 1 через лавовые поля Eldhraup, знакомые по личному роад-муви Бена Стиллера в «Невероятной жизни Уолтера Митти». В национальном парке Vatnajökull сверните влево на каменистую трассу 998, ведущую к леднику Svínafellsjökull и соседней низменности Máfabót — это ледовая база Нолана, где Кристиан Бейл тренировался в «Бэтмен: Начало», а Мэтт Дэймон выживал в «Интерстелларе». Вернувшись на Кольцевую дорогу, через сорок минут вы упрётесь в мост между Бриллиантовым пляжем и ледяной лагуной Jökulsárlón.

■ **Озеро Mývatn, Krafla и кратер Hverfjall**
Кольцевая дорога Шоссе 1 уведет вас на север острова через Восточные фьорды. Миновав геотермальную зону Hverir и спустившись к озеру Mývatn, уходите влево на дорогу 848, откуда короткий грунтовый съезд доставит вас к подножию чёрного конуса кратера Hverfjall, послужившего выжженной Землей в фантастической драме «Обливион». Если проехать чуть севернее к вулканической зоне Krafla и кратеру Víti, вы окажетесь на панорамных локациях ледяной базы «Старкиллер» из «Звёздных войн: Пробуждение Силы». После осмотра возвращайтесь на Шоссе 1.

■ **Djúpravík (Западные фьорды)**
Двигаясь на запад по Шоссе 1 мимо Akureyri, у лагуны Brú уходите на север по трассе 68, переходите на 61, а в районе Hólmavík сворачивайте на прибрежную грунтовку 643. Она упрётся в заброшенную селёдочную фабрику в Djúpravík, где Бен Аффлек вербовал команду в «Лиге Справедливости». Отсюда до Рейкьявика — долгий обратный путь.



Текст: Илона Рыбакова / Фото: Siro Boka Place

Идеальный рельеф

Мускулы, брутализм и шведская стенка вместо мини-бара в *Siro Boka Place*. Вы как будто гуляете в осознанном сновидении о будущем.



Проект SIRO от создателей One&Only стал первой внятной попыткой совместить на Адриатике канон пятизвездочного отеля с интенсивными тренировочными программами и профессионально рассчитанными нагрузками. Классический амбьянс, пассивное спа и коктейли у шезлонгов здесь объявлены анахронизмом.

С первого взгляда видно, как отель выделяется на фоне остального венецианско-адриатического Porto Montenegro. Комплекс Boka Place — это атлант, гордо поводящий плечами, транслирующий минималистичный модернизм с ломаными геометрическими линиями. Брутальные объемы зданий сразу дают понять: здесь ценят чистые жанры и подлинную харизму.

Центром притяжения стал Fitness Lab площадью 1600 квадратных метров, где кардиозоны Technogym и студии пилатеса соседствуют с климатическим 25-метровым бассейном под раздвижной крышей. Высокие нагрузки вписаны в привычный ежедневный график. В залах Recovery Lab уход уступил место технологичной регенерации: мышцы реанимируют холодом криокамер, инфракрасным излучением и перкуссионными ударами. Для точечного тюнинга организма публике доступны интравенозная терапия, миофасциальное тейпирование и сухие иглы под контролем спортивных физиотерапевтов.

Идея автономности продолжена в деталях интерьера. Шкафы Recovery Cabinets укомплектованы шведскими стенками из светлого ясеня, ковриками для йоги и подушками для медитации. В отеле детально продуманы выделенные пространства для качественного сна и ускоренной адаптации при джетлаге, а также предусмотрены специализированные медицинские процедуры восстановления сразу после авиаперелетов.

Сервис здесь освобожден от случайных деталей: походные рюкзаки укомплектованы полным набором снаряжения, профессиональной солнцезащитной линией и сбалансированными электролитами. На протяжении всех тренировок за спиной гостей всегда стоят аттестованные тренеры, готовые обеспечить экспертное сопровождение и контроль безопасности на сложных участках маршрута. Спальни превращены в капсулы тишины, где микроклимат настраивается автоматически — от терморегулирующих матрасов до блякаут-систем.

Дикий рельеф Черногории и Которская бухта превращены в естественные полигоны для активного досуга. День инсайдеров распределен между жестким каньонингом, рафтингом в каньоне Дреновштица, трекингом по крутым склонам полуострова Луштица и рассветной йогой на борту парусных лодок. Это ритм, где природа и физика тела работают на равных.

После нагрузок публика перемещается на высоту седьмого этажа — в бар на крыше SIRO Social. Пространство наполнено светской иронией: вместо тяжелого алкоголя здесь наливают крафтовые безалкогольные миксы, органические вина и подают легкие средиземноморские закуски. Смузи-бар Refuel — это про осознанное питание, здесь все продукты для укрепления иммунной системы и для восстановления мышц. В меню — противовоспалительные напитки и закуски с высоким содержанием белка.

Финальный гастрономический аккорд звучит в ресторане SIRO Table. Местную кухню полностью освободили от лишних углеводов. Шеф-повара и нутрициологи обратились к модульным балканским подачам блюд из чистых фермерских продуктов.

Публика принимает новые правила игры, где в люксах вместо алкогольных мини-баров устанавливают шведские стенки. Это доказывает и попадание SIRO Boka Place в мировой рейтинг It List лучших новых отелей планеты по версии Travel + Leisure.



КОРОННЫЙ НОМЕР

Metropole Monte-Carlo стал единственным отелем Монако, получившим премию Triple Crown от Condé Nast Traveler в год её дебюта. На Лазурном Берегу статус подтверждают умением держать дистанцию. Здесь предлагают уединение в отеле, скрытом в самом центре Золотого квадрата, буквально на вираже Mirabeau, перед знаменитой гоночной шпилькой. За семиметровой самшитовой аркой здания сохраняется тишина средиземноморского сада с кипарисами и жасмином.

Масштабная реновация под руководством Жака Гарсии фактически деконструировала классику Прекрасной эпохи, сделав её острой, театральной и актуальной. Общественные пространства превратились в галерею, где старинные гобелены и персидские ковры соседствуют с оригиналами Уорхола, Пикассо и Бэкона. В сорока пяти обновлённых люксах, включая просторные Deluxe с отдельными гостиными, Гарсия сделал ставку на плавные линии, чугунные ванны и ткани Colefax & Fowler в колорите Средиземноморья.

В Spa Metropole by Guerlain интерьер от студии Itani & Courtois дополнен шёлковыми скульптурами Клодин Драи. Двухвековой опыт французского дома здесь развёрнут в декорациях термального комплекса Heat Experience с контрастными температурами сауны, хаммама и ледяного фонтана. В процедурных кабинетах классические протоколы дополнены столами с подогреваемым кварцевым песком и ритуалом Монако Glow с использованием белого кварца.

Главный ресторан Кристофа Кюссака удерживает свои две мишленовские звезды, а в пространстве «Одиссей» у знаменитого бассейна, чьи стеклянные панели оформлял Карл Лагерфельд, развернули летний проект. До конца сентября здесь сервируют итальянское поп-ап меню от ресторана ZIA — с аперитивами, правильными коктейлями и закусками прямо у кромки воды.

BARRIER-НЫЙ РИФ

2 июня Barrière Le Fouquet's Paris стал первым и единственным действующим «дворцом» на Елисейских Полях. Семейный бренд Barrière разыграл безупречную партию. Гости больше не хотят предсказуемого люкса, им нужен «живой» Париж — одновременно роскошный, утончённый и ироничный. В Le Fouquet's создали закрытый светский микрокосм в точке, где мимо проходят толпы туристов. В отличие от конкурентов, тут всё началось с легендарной брассери, открытой Луи Фуке в 1899 году. Позже компания выкупила семь исторических зданий вокруг, объединив их в целый квартал.

Снаружи видны красные навесы брассери, а внутри квартала спрятан огромный внутренний двор-сад ресторана Joy. Администрация разбила первый в центре Парижа корт для пиклбола у подножия массивной зеркальной стены. Американская забава в сердце восьмого арондисмана! Это ли не ирония? Параллельно дуэт Виржини Фридман и Дельфин Версаче оформил лобби «Галерея» под «ревушие двадцатые» с авторскими гравюрами по стеклу и заказными люстрами.

В меню отельных ресторанов подчеркнули понятную классику: макароны-кокийеты с трюфелем и домашний крок-месье. Сюда приходят на обед или пятичасовое чаепитие на протяжении всего августа и сентября. За этот выверенный баланс отель заслужил официальный статус Distinction Palace.



ЖЕЛАНИЕ — ДЖЕЛАТО

Только бренд с реноме Bvlgari может позволить себе сделать пиццу знаком изысканности, а по садам своих отелей отправить винтажные тележки с мороженым. Итальянский стрит-фуд переведён здесь в плоскость высокого ремесла. Основой для восьми гурмэ-пицц от пиццайоло Пьера Даниэле Сеу стало тесто, процесс контролируемой ферментации которого занимает тридцать часов, что делает корочку невероятно легкой и хрустящей.

Шеф Нико Ромито, удерживающий три звезды Michelin в ресторане Reale, подошел к джелато как к архитектурному объекту, убрав лишний сахар ради чистоты средиземноморских вкусов. Мороженое, сицилийскую граниту и пышные булочки-бриоши с цедрой сервируют с кастомных тележек carrettini, курсирующих по террасам Bvlgari Hotels & Resorts от Парижа и Рима до Токио и Бали. Публика выбирает столы на открытом воздухе, заказывает позиции в Pizza Bar или переходит к Il Gelato на протяжении всего августа и сентября.



СОСНОВЫЙ ДЗЕН

На Майорке открылся Mandarin Oriental Punta Negra. Отель занял уединённый мыс в районе Кальвиа, скрытый среди сосен, с собственным выходом к двум изолированным бухтам.

На курорте тонко уловили расслабленное балеарское настроение без напускного пафоса. В интерьерах много натурального камня, а тенистые сады стали художественными галереями под открытым небом с работами испанских художников. Если соберётесь, присмотритесь к виллам-каситах или люксам с собственными бассейнами — там чувствуешь себя абсолютно автономно.

Отдельный повод для визита — гастрономия, за которую взялись главные имена индустрии. В Matsuhisa от Нобу Мацухисы подают безупречное сашими с панорамным видом на море, а звёздный испанец Дани Гарсия в своём стейкхаусе Leña укрощает огонь и дым, устраивая из ужина настоящее гастрономическое шоу. На террасе Sobretaula наливают редкие майоркинские вина к лёгким тапас, а у бассейна в Thalos кормят понятной греческой едой. Ну и финал дня — спа, где фирменные азиатские ритуалы Mandarin Oriental дополнили локальной процедурой Curandero (так на испанском называют знахарей) на основе целебных балеарских трав.





ВОДА И ПОЛЕ

Юбилейный сезон 2026 в «Пестово»: 18 лунок от Пола Томаса, обновленная marina и закрытый клубный формат.

В «Пестово» можно прийти на выходных на катере или крупной яхте, оставить судно у пирса и сразу выйти на гольф-поле. Это закрытое сообщество изначально строилось в тщательно проработанном клубном формате, исключая появление случайных лиц. Здесь статус не принято измерять гандикапом или размерами судна — в этом кругу параметры и так всем понятны. Членство в клубе гарантирует главное — неформальную среду для своих и отсутствие лишнего шума.

В 2026 году «Пестово» отмечает 20-летний юбилей. Местная marina рассчитана на серьезную навигацию: параметры бетонных пирсов позволяют без суеты швартовать моторные яхты длиной до 40–50 м с глубокой осадкой, обеспечивая прямой выход в акваторию Пестовского водохранилища.

Спортивная часть сезона подчинена той же строгой логике. 18-луночное поле протяженностью 6487 м, спроектированное британскими архитекторами Дейвом и Полом Томасами, находится в идеальном состоянии. Его геометрия сложна — первая девятка лунок уходит в лесную зону, а вторая открывается к каскаду озер. График закрытых турниров этого лета сверстан для тех, кто играет регулярно и ценит насыщенную турнирную сетку.

ПОРА НА ПОНОЙ

Хроника рекордов на Кольском: 452 лосося за вторую неделю сезона в лодже «Рябога».

Можно бесконечно описывать суровую эстетику Кольского полуострова, но в рыболовный лодж едут за уловом. Давайте сразу к цифрам, которые закрывают любые дискуссии. За вторую неделю сезона в лодже «Рябога» на реке Поной было поймано 452 атлантических лосося. Результат лучшей удочки — 17 лососей за день и 52 шт. за неделю. Самый крупный трофей потянул на 9 кг. Для тех, кто понимает физику процесса, эти показатели — железный аргумент. Лагерь подойдет и тем, кто делает свой первый заброс, и опытным нахлыстовикам, готовым часами подбирать мушку под характер капризной рыбы.

Ловить на Поное можно только нахлыстом, следуя принципу «поймал-отпустил», наиболее гуманному по отношению к рыбе. Снасти привозить с собой необязательно — на месте предоставляется вся необходимая рыболовная экипировка и снаряжение высокого класса.

Гости «Рябоги» имеют эксклюзивный доступ к лучшим участкам реки протяженностью около 75 км и ее притокам. Этот отрезок разделен на 15 пулов — в течение недели рыболовы смогут проверить каждый из них с моторной лодки в сопровождении гидов. Возможно также рыбалка с берега и взабродку. Чтобы не сбивать рыболовный ритм, обеды сервируют прямо у воды.

Вечера завершаются гастрономическим ужином в ресторане «Рябога» с северной рыбой, дичью и лесными ягодами.

Открыто бронирование на сезон 2027 года, а для подписчиков журнала есть особое предложение — в резерве осталось несколько мест на сентябрьский заезд. Это время, когда природа за Полярным кругом сияет золотыми красками, река наполняется молодым «серебряным» лососем, а баня становится лучшей терапией.

+79113403000 / www.rekaponoi.ru



ФОРМА

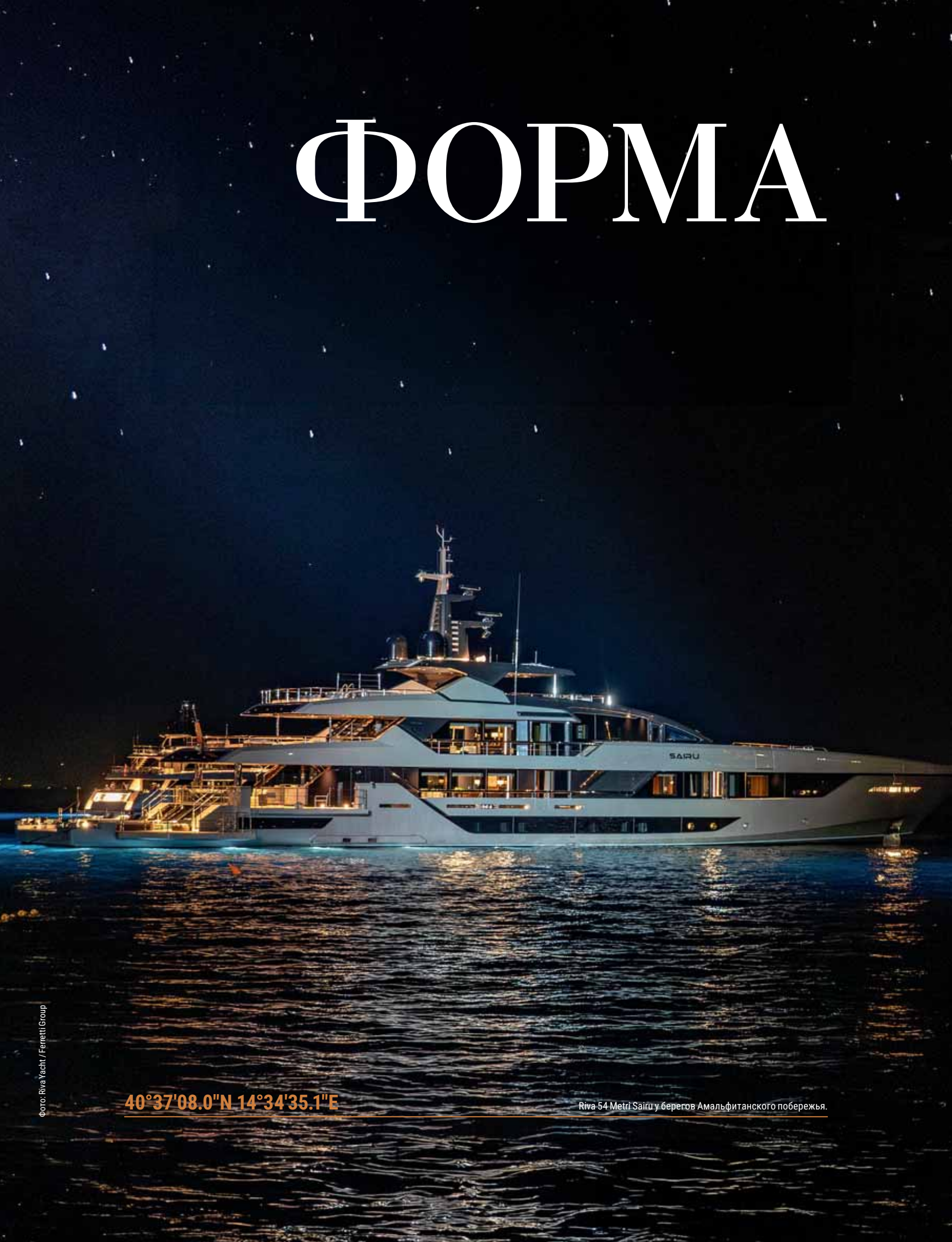


Фото: Riva Yacht / Ferretti Group

40°37'08.0"N 14°34'35.1"E

Riva 54 Metri Sailu у берегов Амальфитанского побережья.

ЧИСТАЯ АКУСТИКА

Текст: Сергей Миронов / Фото: Ocean Independence

55 M



На борту *Loewe* звук перестал быть опцией и стал важнейшим строительным материалом, диктующим архитектуру этих пятидесяти пяти метров алюминия от *Tankoa*.



МАЛЫЙ ВЕС СУДНА
С АЛЮМИНИЕВЫМ
КОРПУСОМ ДЕЛАЕТ
ЕГО ОСОБЕННО
ОТЗЫВЧИВЫМ
ВО ВРЕМЯ
МАНЁВРОВ.

Идея T55 Sportiva родилась в 2022 году на кульманах Luca Dini Design (в студии Дини до сих пор верят в связку «глаз-рука-бумага», доверяя первичный эскиз карандашу, а не алгоритмам CAD-систем). Дизайнер совершил финт, который оценит любой, кто умеет считать деньги и ценит выход из жёстких рамок. Он упаковал объём шестидесятиметрового судна в жёсткий лимит пятисот регистровых тонн (фактически — 498 GT).

«Яхта очень современная и агрессивная в своём стиле, но в то же время сохраняет философию Tanco — она остается яхтой прежде всего, с неформальным подходом к жизни "внутри-снаружи", где люди могут оставаться в тесной связи с морем», — объясняет Лука Дини свой замысел.

Для понимающих: это не просто цифры в регистре. Судно sub-500 GT избавляется от того надзора и бюрократических протоколов Lloyd's или ABS, которые лавиной обрушиваются на тяжёлые лодки. Вы получаете обитаемость мегаяхты, сохраняя право заходить в те маринны Средиземноморья, где громадины по сто метров длиной унизибельно стоят на дальнем рейде, и в итоге их приходится выставлять на продажу. Налицо прагматичный расчёт: эксплуатационные расходы ниже, а операционная свобода — выше.

Стиль Loewe подчёркнуто сух. Это корпус-мускул из лёгкого алюминиевого сплава, обеспечивающего осадку всего в 2,4 м — подходящий параметр для мелководья Багам или малых

портов Лигурии. Работа с алюминием требует от бутиковой верфи Tanco высочайшей культуры сварки: малый вес судна делает его невероятно отзывчивым на манёврах, но предполагает точное распределение нагрузок.

Архитектура взаимодействия человека и среды здесь пересмотрена в современном духе: мы уходим от концепции «комнат на воде» к исчезновению границ. Например, большой салон спроектирован как антитеза замкнутым пространствам классических суперяхт. Здесь Дини реализовал концепцию «бесшовной жизни»: полное отсутствие порогов и визуальных препятствий превращает палубу в единое пространство. Главная архитектурная интрига — в остеклении. Панорамные панели высотой в человеческий рост не просто обрамляют пространство, а формируют его геометрию, повторяя ломаные, динамичные линии надстройки. Это создаёт эффект защищённой террасы, находясь внутри которой, вы физически ощущаете масштаб океана.

Планировка салона подчинена идее социального доминирования без лишнего официоза. В центре — обеденная зона, способная трансформироваться из места для делового завтрака в пространство для неформального ужина. Мебель легка и изящна: лаконичные формы и сдержанная палитра позволяют интерьеру «дышать». Здесь же проявляется одержимость деталями: стыки материалов выполнены с точностью часового механизма, а скрытое освещение встроено



в потолочные ниши так, чтобы подчёркивать игру света на молотковой фактуре металла, не ослепляя гостей. Это пространство для тех, кто ценит воздух и перспективу выше, чем количество диванных подушек на квадратный метр.

Лодка стала флагманским узлом стратегии Аслана Хабдиева по возрождению Loewe. После того как в 2019 году Skytec выкупила бренд, находившийся в «скорбном молчании», главной задачей стало возвращение немецкой легенды из Кронаха в пространство лакшери-бизнеса. «Мы хотим быстро начать разработку новых продуктов в традиционной локации Loewe, в Кронахе. Наша цель — изменить положение Loewe, международного премиального бренда сложной бытовой электроники», — заявлял Хабдиев на старте этого пути.

Яхта в данном случае — это место тестирования экосистемы, где технологии поставлены на службу опыту. Мы уже видели попытки брендов выйти на воду. Яхта Frette — это безупречный текстиль. Проекты Armani или Bugatti — перенос визуального кода на интерьеры. Loewe идёт дальше.

«Было важно, чтобы яхта воплощала основные ценности компании, такие как инновационность, эссенциализм и технологии, поставленные на службу опыту», — подчёркивают в команде Tankoa.

Владелец резюмирует выбор модели предельно чётко: «Только когда я увидел T55 Sportiva на бумаге, я понял, что это именно та яхта, которую я хотел. Эта модель предлагает опыт, сочетающий элегантность, инновации и функциональность — аспекты, которые абсолютно соответствуют моему образу жизни и ценностям бренда Loewe».

В сентябре 2025 года, накануне премьеры Loewe на Monaco Yacht Show, на борту состоялась презентация наушников Loewe x Jacob & Co (Ice Diamond с 12,47 карата бриллиантов). Конечно, это дань традиционному маркетингу, а в чём-то и эхо «жирных нулевых». Но расчёт привлечь внимание к технологической мощи обновлённого Loewe оказался точен.

Нижняя палуба кормовой части подчинена логике физики, преобладающей над привычными атрибутами пресыщенности. пляжный клуб

**НАХОДЯСЬ
В ГЛАВНОМ
САЛОНЕ, ПРОСТО
ФИЗИЧЕСКИ
ЧУВСТВУЕШЬ
БЕЗГРАНИЧНОСТЬ
ОКЕАНА.**



спроектирован как единый оздоровительный узел. Процедурный кабинет здесь соседствует с сауной и хаммамом, а их эстетика напоминает интерьеры закрытых спа-клубов.

Главный сценарий разворачивается в «Комнате Немо». Иллюминаторы правого борта врезаны в корпус таким образом, что ватерлиния проходит прямо по стеклу. Море открывается одновременно в двух измерениях. Ночью, при включении донных прожекторов, каюта наполняется глубоким светом.

Гидравлика бассейна Loewe поднимает сложную механику комфорту, не привлекая к себе лишнего внимания. Подъёмная платформа за несколько минут превращает чашу с водой в тиковую плоскость, расширяя палубу до размеров танцпола. Этот приём нередок, но на борту Loewe он воспринимается не как аттракцион (у нас 2026 год за окном), а как отказ от избыточности. (Тем более что вместо позолоты и мрамора в отделке преобладают матовый алюминий и дерево.) Диджейская станция, она же пост управления звуком, встроена



в архитектуру надстройки. Расположение позволяет дирижировать атмосферой вечера в обход маршрутов экипажа. Невидимая работа стюардов сохраняет дистанцию, определяющую статус жизни на борту.

Сандек Loewe — место, где гедонизм соединяется с театральностью. Пока бассейн на носу создаёт иллюзию полёта в невесомости, главная роль отведена бару с интегрированной теппаньки-станцией. Наблюдать за тем, как шеф-повар работает с открытым огнём на высоте пятиэтажного дома под морским бризом, — это форма досуга для людей, чей уровень насмотренности давно превысил все разумные пределы. Роскошь здесь заключается не в сложности рецепта, а в контексте исполнения. Это и есть часть стратегии «внутри-снаружи» — когда кулинарное шоу становится органичным продолжением морского пейзажа.

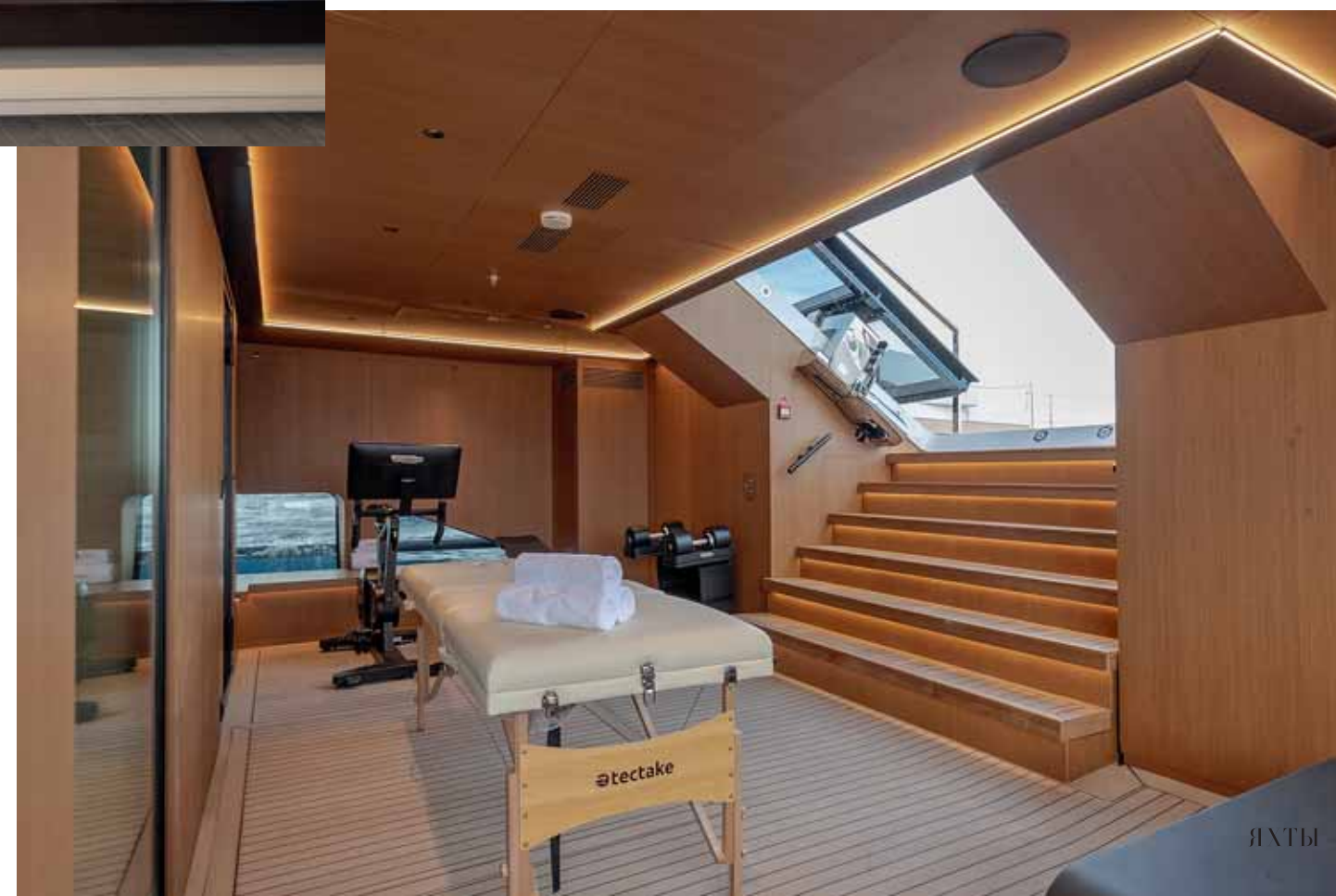
Внутри — никакого золота. Вместо него — сливочные тона, серебристо-серый бамбук и тихие раздвижные двери с современными магнитными

**ФОКУСНАЯ ТОЧКА
ВЕРХНЕГО САЛОНА —
LOEWE ICONIC
INSPIRE. ТЕЛЕВИЗОР
ВОСПРИНИМАЕТСЯ
КАК МЕДИА-
СКУЛЬПТУРА,
ВОКРУГ КОТОРОЙ
КРИСТАЛЛИЗУЕТСЯ
ВСЯ ЭРГОНОМИКА
ЗОНЫ ОТДЫХА.**

уплотнителями. Они обеспечивают акустическую изоляцию такого уровня, что вы можете спать в тишине, даже если в десяти метрах от вас гремит вечеринка на максимальных децибелах. Это техническое совершенство, которое не кричит о себе, но определяет качество жизни на борту.

Мастер-каюта в носовой части спроектирована как автономный модуль: приватная терраса с джакузи и скрытые пути снабжения. Вы можете неделями не видеть стюардов — эспрессо будет появляться «из ниоткуда» благодаря продуманной логистике экипажа, скрытой в переборках. На нижней палубе вместо стандартных четырёх кают размещены пять VIP-апартаментов, что подчёркивает ориентацию на семейный формат «выхода».

Фокусная точка верхнего салона — Loewe Iconic Inspire. Телевизор воспринимается как медиа-скульптура, вокруг которой кристаллизуется вся эргономика зоны отдыха. Диваны расположены в L-образной форме, обращённой к панорамным окнам.



Звук вплетён в саму материю отделки: акустическая ткань, алюминий и потолки выполнены из чеканного металла с молотковой фактурой. Помимо очевидной визуальной игры в «живую воду» (утром в бухтах Монако или Сен-Тропе этот потолок работает как гигантский световой резонатор, дробя солнечные лучи на тысячи осколков), эта поверхность выполняет сложнейшую акустическую задачу. Металл — материал капризный, склонный к паразитным вибрациям, но здесь он используется как диффузор. Звук мягко рассеивается, создавая иммерсивную среду, где аудиоряд не вступает в конфликт с естественным рокотом моря или гулом системы кондиционирования. Эту «пузырьковую реальность» защищает от внешнего хаоса качество сигнала.

Сценарии освещения синхронизированы с аудиопотоком на уровне системных протоколов. Переход из режима утренней медитации в режим интенсивного светского перформанса происходит бесшовно. Вы не видите ни колонок, ни источников света, а просто оказываетесь

ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ ПЛАТФОРМА ПРЕВРАЩАЕТ БАССЕЙН В ПАЛУБУ ЗА ТРИ МИНУТЫ. В 2026 ГОДУ РОСКОШЬ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ОТСУТСТВИЕМ СУЕТЫ И ЛИШНИХ ДВИЖЕНИЙ.

внутри плотного, физически ощутимого потока энергии. Именно так выглядит роскошь в эпоху тотального шума: технологии становятся невидимыми, но вездесущими.

Технически Loewe — это суверенный мобильный актив. Пара Caterpillar C32 мощностью по 1622 л. с. выдаёт 18 узлов на максимуме, но истинная ценность лодки — в её дальнобойности. Запас топлива в 58 000 литров обеспечивает 3800 морских миль хода на 11 узлах. В переводе с инженерного — вы можете пересечь Атлантику и ещё несколько дней игнорировать береговую инфраструктуру. В условиях нарастающей нестабильности такая автономность становится базовым требованием безопасности для владельца.

Особое внимание — системе Ecowave. Эта малогабаритная установка электрохлорирования заменяет традиционные медные аноды в контурах охлаждения. Она защищает систему от микробастирий, не отравляя океан тяжёлыми металлами. Это не про «экологическую повестку» в её мейнстримном проявлении, а про этику и гигиену



владения капиталом в 2026 году. Отработанный состав превращается обратно в воду и соль, не оставляя химического следа в бухтах. Это и есть тихая роскошь — когда мощь не наносит ущерба среде обитания.

В индустрии, где каждый второй корпус претендует на статус «революционного» — термин, который в приличном обществе, пожалуй, только заставляет скептически поднять бровь, — Тапкоа Loewe выбирает путь куда более извилистый. Это стратегия в металле: автономный узел, где звук диктует архитектуру, а партнёрство брендов становится фундаментом инженерии, а не маркетинговым декором. Мы привыкли, что партнёрства в яхтинге — это декоративные подушки или набор чемоданов. Здесь же мы имеем дело с объектом, который проектировался как гигантский музыкальный инструмент.

Вот тот самый случай, когда технологический бренд не просто «зашёл на борт», а подчинил себе пространство. Чистая акустика. Ничего лишнего. Лодка излучает абсолютную уверенность в собственной субъектности. Если вам предстоит принять решение, от которого зависит архитектура вашего будущего, — вы знаете, на какой палубе стоит искать необходимую для этого тишину. Там, где единственным свидетелем вашей правоты останется море за стеклом Nemo Window.





Текст: Аслан Арьязов / Фото: пресс-службы

ВСТРЕЧНЫЕ ПОЛОСЫ



Перед нами три главных автомобильных коллаборации 2026 года. Кому и для чего подойдут флайбриджная яхта *LEXUS LY680*, кабинный катер *BRABUS SHADOW 38* и электрический ранэбаут *FRAUSCHER X PORSCHE 790 SPECTRE*?

Мы не ищем альтернатив, не сравниваем ценники и не выбираем победителя. В высшей лиге индустрии это занятие полностью лишено смысла. Наша задача — найти общее между лодками разного типа и философии, чтобы разобраться, как одна и та же страсть к воде воплощается в полярных инженерных формах. Это выбор дополняющих друг друга инструментов для тех, кто привык самостоятельно определять вектор своего движения.

Lexus LY680

Силуэт яхты рисовали в Ницце, в студии Toyota ED2, и это заметно: в нём нет тяжеловесной монументальности британской классики, но есть нервная, почти каллиграфическая пластика линий. Мастера Такуми (те самые, что месяцами вручную доводят глиняные макеты будущих суперкаров) запретили плоские поверхности. Грани надстройки так заигрывают со средиземноморским солнцем, что двухцветный металлик кажется текучим даже на стоянке. Свес флайбриджа в ходе рестайлинга выдвинули назад на 1,4 метра — жест, который оценили бы архитекторы Баухауса. Это не просто добавило места для гриля, но и накрыло кокпит глухой, монументальной тенью. Ровно той, что необходима, чтобы в полдень палуба оставалась прохладной. Ниже, у воды расположена увеличенная на 700 мм гидравлическая плавательная платформа. Законное право сойти в воду без пафоса и лишних свидетелей.

Внутри — омотэнаси, японский культ предвосхищения желаний, очищенный от европейской суеверности. Архитекторы отказались от жёсткой геометрии коридоров; салон перетекает в обеденную зону по мягким, радиусным траекториям, словно интерьер виллы на холмах Голливуда. Под палубой — три каюты, где матовый шпон эвкалипта рифмуется с ручной прошивкой кожи сашико. Впрочем, эстетика здесь — лишь плотная подкладка под строгий инженерный расчёт. Борьба с шумом (сакральные для автопрома стандарты NVH) превращена в религию. Машинное отделение упаковано в слоёный композит, а трубопроводы подвешены на авиационных демпферах. Результат? На крейсерских 25 узлах в салоне отчётливо слышен лишь тихий разговор.

В движение эту плавучую скульптуру приводит пара колонок Volvo Penta IPS 1350 общей мощностью 2000 л. с. Тянущие винты встречного вращения — шведская классика, дающая 30-процентную экономию по сравнению с валами (хотя бак на 4012 л всё же намекает, что трансатлантические переходы лучше оставить владельцам экспедиционников). Управляется этот 20-метровый корпус с помощью софта Toyota Marine настолько прозрачно, что джойстик IPS позволяет парковать яхту лагом в тесной марине без привычной суеверности. Автомобильная ДНК прижилась в солёной воде только потому, что инженеры вовремя выключили эго и включили безупречный ручной труд.





ВНЕШНЕ КАТЕР
НАПОМИНАЕТ
СУДНО МОРСКОГО
СПЕЦНАЗА,
ПРОШЕДШЕЕ ЧЕРЕЗ
РУКИ КУТЮРЬЕ:
МАТОВЫЙ
ПЛЕТЁНЫЙ КАРБОН,
ТОТАЛЬНОЕ
ОТСУТСТВИЕ
ХРОМА
И РУБЛЕННЫЕ
ГРАНИ КАБИНЫ
С УЛУЧШЕННЫМ
КЛИМАТИЧЕСКИМ
ПАКЕТОМ.



BRABUS SHADOW 38

Там, где Lexus предлагает сибаритскую плавность линий, Brabus Marine выкатывает подчеркнуто резкий, угольно-графитовый корпус, который всё время держался в стороне от классической курортной неги. Его монохромный силуэт, избыточная мощность и агрессивная геометрия изначально подчинены другой логике — это чистая функция скорости в координатах, где от техники требуют характера, а не готовности служить фоном для чужих селфи. Маршруты этой лодки сместились туда, где важны безупречные мореходные качества: от скалистых, изрезанных ветром берегов Пелопоннеса и крутой волны Бискайского залива до футуристических причалов острова Синдала в Красном море.

Новое поколение Shadow 38, пришедшее на смену заслуженной 900-й серии, — это результат куда более глубокого союза немецкого тюнинг-ателье из Ботропа и финских минималистов из Ахораг. Внешне катер напоминает судно морского спецназа, прошедшее через руки кутюрье: матовый плетёный карбон, тотальное отсутствие хрома и рубленые грани кабины с улучшенным климатическим пакетом. Кондиционер

здесь способен превратить салон в прохладное укрытие посреди средиземноморского полдня. Специфика ручной работы раскрывается в тактильной честности интерьера. Каждая подушка кресла обтянута неубиваемым Silvertex со знаменитой автомобильной прошивкой, а цепкая алькантара на штурвале словно умоляет выключить автопилот. Перед глазами — лишь чистая графика спаренных широкоформатных дисплейных панелей Garmin, сведённая в единый стеклянный блок. Никакого визуального мусора, только оцифрованная реальность, помогающая удерживать этот снаряд на курсе без лишних сантиментов.

Главный инженерный сюжет разворачивается на кормовой платформе, где конфигурация лодки окончательно разделяет клиентов по их технологическим предпочтениям. Для тех, кто ценит фундаментальный комфорт и ровную полку момента, создана версия Shadow 850 XC с парой новейших 5,7-литровых атмосферных Mercury V10 мощностью 850 л. с. Их низкий, утробный рык и бархатная плавность работы позволяют часами держать крейсерские 55 узлов, пока пассажиры в закрытом салоне наслаждаются тишиной, абсолютно игнорируя капризы погоды (сертификат CE Category B обязывает лодку не замечать шторм). Если же вам нужен чистый, дистиллированный драйв — ваш выбор Shadow 1000 XC на спарках Mercury Racing V8 500R. Эта тысячесильная бестия срывает 20-метровый корпус с места мгновенно, а максималка в 60 узлов превращает любой переход в полёт над текстурой воды.

Внутри носовой каюты — титан и сдержанность дорогого пентхауса, где небольшая камбузная зона и отдельный галльон замаскированы с изяществом, несвойственным утилитарным лодкам. Brabus Shadow 38 покупают не для того, чтобы продемонстрировать размер банковского счёта. Его берут, чтобы в сиесту сорваться с места, оставить позади всю суету и уйти в ту самую бухту, где из свидетелей вашего присутствия останутся лишь глухие скалы.





СИЛОВАЯ
УСТАНОВКА ЗДЕСЬ
ЗАИМСТВОВАНА
У НОВОГО
ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО
PORSCHE
MACAN TURBO.
ПОД ТИКОВЫМ
НАСТИЛОМ
УСТАНОВЛЕНЫ
800-ВОЛЬТОВАЯ
БАТАРЕЯ ЁМКОСТЬЮ
100 КВТ·Ч
И СИНХРОННЫЙ
ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЬ,
ВЫДАЮЩИЙ
НА ПИКЕ 536 Л.С.



Силовая установка здесь заимствована у нового электрического Porsche Macan Turbo. Под тиковым настилом установлены 800-вольтовая батарея ёмкостью 100 кВт·ч и синхронный электродвигатель, выдающий на пике 536 л.с. Особенность этой установки — мгновенная отдача колоссального крутящего момента. «Призрак» выходит на глиссирование без привычного рёва, запаха выхлопа и вибраций, развивая максимальную скорость 95 км/ч. Разумеется, законы физики непреклонны: в режиме Sport Plus заряд иссякнет довольно быстро. На крейсерских 22 узлах запас хода составляет 45 км. Для протяженных переходов этот гаджет бесполезен, но он идеален для каботажных бросков, например, в заливе Ялыкавак в Бодруме, где на пирсе виллы установлена система быстрой зарядки, способная вернуть батарее 80% ёмкости всего за 20 минут.

Внутри кокпита, над которым работали мастера из Porsche Exclusive Manufaktur, автомобильная планировка понятна мгновенно. Замок запуска расположен строго слева от спортивного штурвала — фамильный ле-мановский жест, который на воде выглядит уместно и стильно. Пять круглых аналоговых шкал перед глазами в точности повторяют графику приборов Porsche, а кресла с развитой боковой поддержкой удерживают тело на крутых виражах так же плотно, как в гоночном болиде.

Корпус, выкрашенный в глубокий металлик Dark Teal, не пытается казаться экологическим манифестом. Это дорогая, породистая игрушка для технократов, где отсутствие бензинового шума — не попытка спасти планету, а лишь законное право слушать во время хода шелест волны, а не грохот чужих амбиций.

ВЕРДИКТ

Перед нами три абсолютно разных сценария реализации одной и той же страсти к воде:

Lexus LY680 — для семейного каботажника и светской автономии. Это полноценный двухпалубный дом, созданный для неспешного (но при необходимости быстрого) перемещения компании из шести-восьми человек между островами. Его выбирают ради акустического комфорта, избыточного пространства и возможности провести пару дней на якорю в глухой бухте, не запуская дизель-генераторы каждые два часа.

Brabus Shadow 38 — для уединённого манёвра и бескомпромиссной мореходности. Полная противоположность сибаритскому Lexus. Этот катер создан для тех, кто предпочитает лично стоять у штурвала, игнорируя прогнозы погоды. Его сценарий — стремительный бросок на скорости за 50 узлов, когда нужно оказаться в следующей точке маршрута точно вовремя, невзирая на злую штормовую волну. Это эгоистичный, всепогодный инструмент для двоих, готовых променять гляцевый комфорт на чистую физику контроля.

Frauscher x Porsche 790 Spectre — для утренней медитации в закрытой акватории. На нём невозможно уйти в дальний поход, и он полностью бесполезен без мощного зарядного кабеля на пирсе вашей виллы или яхт-клуба. Но у него другая задача: это идеальный ранзбаут для двухчасовой прогулки на рассвете по зеркальной воде, пока побережье ещё спит. Его покупают ради чистого удовольствия от мгновенного крутящего момента и возможности идти на 90 км/ч в тишине.



FRAUSCHER x PORSCHE 790 SPECTRE

Если немецко-финский Shadow 38 делает ставку на ярость многочилиндровых моторов, то новый Frauscher x Porsche 790 Spectre переводит разговор об электрической тяге в плоскость чистого инженерного рации. Тонкий расчёт здесь, впрочем, изящно прикрыт обязательным слоем маркетингового кокетства (чего стоит один только ключ зажигания, выполненный в форме миниатюрного пластмассового кузова Porsche — деталь, способная вызвать мгновенный восторг у неопитов на террасе прибрежного кафе). Но если оставить эти салонные игрушки маркетологам, австрийская верфь Frauscher проделала серьёзную работу: вместо адаптации существующего корпуса под тяжёлые элементы питания, лодка изначально спроектирована как облегченная гидродинамическая стрела длиной 7,9 метра. Имя Spectre — «Призрак» — здесь полностью оправдано физикой процесса: катер идёт по зеркальной глади заливов в абсолютной, почти пугающей тишине, не оставляя за собой ничего, кроме кильватерного следа.





Титания и её свита

Текст: Галина Мирошниченко / Фото: Хью Стюарт, Samlort, Belmond / Иллюстрации: Норитакэ Юкико

*Баз Лурман и Кэтрин Мартин отправляют нас в межвоенную Англию — сквозь бархат занавесей, мерцание золотой канители, тихий блеск патинированного стекла, гипноз старинного маркетри и шлейф шекспировских тайн в новом вагоне «Селия» поезда *British Pullman* от *Belmond*.*



«СРЕДИ ТОРЖЕСТВ, И ЗРЕЛИЩ, И ПИРОВ...»

Когда Уильям Шекспир вписывал в ремарки «Сна в летнюю ночь» появление царицы фей Титании со своей свитой (with her train), он едва ли подозревал, насколько буквально воспримут это великий мистификатор кинематографа Баз Лурман и его жена Кэтрин Мартин — визионер, у которой «Оскар» за лучшие костюмы и декорации больше, чем у мужа за его фильмы.

Они развернули перед нами упоительную богемную мистификацию. Представьте: 1932 год. Актриса Селия так магнетически, так истинно сыграла Титанию на лондонской сцене, что безумно влюбленный в неё эксцентричный поклонник дарит ей... персональный железнодорожный вагон Pullman. В те времена это был жест космического масштаба — абсолютный эквивалент того, как если бы сегодня вам презентовали кастомный Gulfstream (ну ладно, младшей модели), но только с душой, патиной и характером. Шаг за шагом, деталь за деталью Лурман и Мартин начали фантазировать, оживляя её мир.

В итоге получился камерный салон всего на 12 гостей, который работает как безупречная машина времени. Переступая порог «Селии», вы мгновенно перестаёте быть просто пассажирами с билетом. Пространство, окутанное тёплым, гипнотическим полумраком, затягивает вас внутрь. Вы внезапно ловите себя на мысли, что уже стали частью той самой богемной, хмельной свиты 1932 года.

Чтобы этот иллюзорный мир дышал и вибрировал, Лурман и Мартин совершили настоящее безумие: они собрали в свою творческую «свиту» лучших британских артизанов — последних фанатиков и хранителей старинных ремёсел. Вагон стал не просто красивой декорацией, а живой, осязаемой энциклопедией стиля.

Если вы хотите по-настоящему встряхнуть и развить свою насмотренность, в этом вагоне нужно проехать хотя бы раз в жизни. Приглядываясь к деталям — чистое удовольствие: здесь вкус калибруется не по кричащим логотипам, а по едва заметным, благородным несовершенствам ручной работы, которые оставляют пальцы мастера.

ПОЕЗД BRITISH
PULLMAN
ПРИНЦИПИАЛЬНО
ОТЛИЧАЕТСЯ
ОТ СВОЕГО
СТАРШЕГО БРАТА
VENICE SIMPLON-
ORIENT-EXPRESS —
В НЁМ ВОООЩЕ НЕТ
СПАЛЬНЫХ КУПЕ.



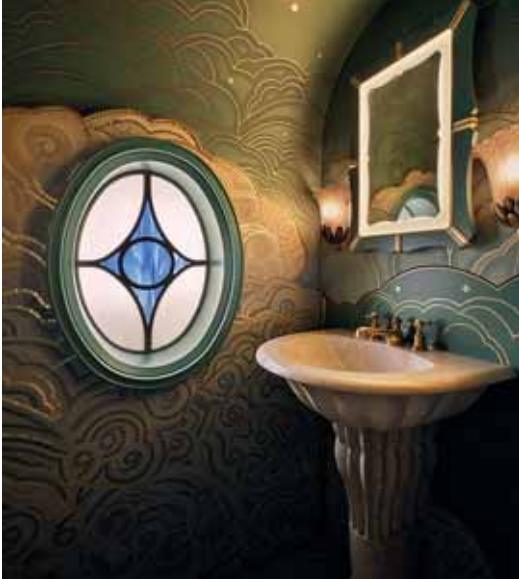
J.K. INTERIORS.

Бюро J.K. Interiors, основанное Джоанной Найт, — давний партнёр конгломерата Belmond. Именно его команда стояла за Venice Simplon-Orient-Express, спальным экспрессом Britannic Explorer (в коллаборации с Люком Эдвардом Холлом) и шотландским Royal Scotsman. Большая ошибка — думать, что J.K. Interiors просто «выбрали ткань для диванов». В «Селии» они сотворили инженерное чудо.

Исторические пульмановские вагоны на ходу гремят, вибрируют и издают тяжёлый металлический гул. Лурман требовал интимной атмосферы, где гости могли бы разговаривать полупрошепотом. Чтобы добиться этого, J.K. Interiors разработали скрытую многослойную изоляцию. Под их невероятно плотным изумрудным бархатом спрятаны авиационные звукопоглощающие мембраны. Бархат не просто натянут — его ворс расположен под определённым углом, чтобы буквально впитывать звуковые волны.

Венцом работы бюро стал потолок вагона. По замыслу Кэтрин Мартин, он должен был напоминать театральный шатёр. J.K. Interiors вручную уложили





HAND & LOCK

Старейшее в мире ателье вышивки (работает с 1767 года), чей архив золотого шитья соединяет эпохи от гусарских мундиров наполеоновских войн до коллекций haute couture домов моды уровня Dior и Chanel и сложнейших нарядов Бейонсе во время мирового турне Renaissance.

Для вагона «Селия» мастера Hand & Lock создали текстильный ансамбль, используя старинную технику Goldwork — ручную вышивку драгоценной витой канителью, которая традиционно применялась для церемониальных облачений британских монархов. Вместо плоской машинной строчки мастера использовали технику «вприкреп» и объёмный настил. Каждая деталь — от стеблей до лепестков — вышивалась вручную металлической нитью разной фактуры: матовой для создания глубины теней и глянцево-гранёной (трунцал) для фиксации световых бликов.

Кант подушек и тяжёлые бархатные драпировки расшили аютиными глазками. В шекспировском «Сне» сок именно этого цветка, по воле Оберона, становится причиной того, что «в мужчине или в женщине проснется безумная любовь к тому живому, что первому откроется глазам».

В изменчивом камерном полумраке пульмановского вагона золото канители и шёлковые нити глубоких фиолетовых оттенков преломляют свет свечей и бра, создавая иллюзию живого, мерцающего ночного леса.

ВЕНЦОМ РАБОТЫ БЮРО СТАЛ ПОТОЛОК ВАГОНА. ПО ЗАМЫСЛУ КЭТРИН МАРТИН, ОН ДОЛЖЕН БЫЛ НАПОМИНАТЬ ТЕАТРАЛЬНЫЙ ШАТЁР.



сотни метров тончайшей ткани в драпировки поверх дубовых панелей. Главная сложность заключалась в том, чтобы за этими складками незаметно спрятать современные системы климат-контроля и светодиодные линии подсветки. Воздух из кондиционеров мягко сочится сквозь поры ткани.

A. DUNN & SON

Легендарная семейная мануфактура маркетри была основана в 1895 году. Без преувеличения, семья Данн создала визуальный стиль «Золотого века путешествий». Их руками собирались настенные панно из ценных пород дерева для первых классов «Титаника», «Мавритании», «Куин Мэри» и других трансатлантических лайнеров. Когда британские железные дороги решили создать свои пульмановские вагоны, они обратились к той же династии Даннов. Они глубоко презирают лазерную резку и работают вручную на стан-

ке типа маркетрийный ослик XVIII века, а объём шпону придают моментальным обжигом в раскалённом песке.

Для «Селии» A. Dunn & Son создала трёхцветные настенные панели. Кэтрин Мартин потребовала, чтобы деревянные стены походили на фантазийный лес из «Сна в летнюю ночь». Семья Данн подбирала разные виды дубового шпона, играя с направлением волокон древесины, текстурой и естественным рисунком колец, чтобы стены меняли оттенок в зависимости от угла падения света. На главном панно мастера запечатлели актрису Селию в роли Титании. Они буквально «нарисовали» деревом портрет элегантной женщины. Каждый волосок её причёски в стиле 1920-х годов и каждый изгиб шекспировского папоротника выпиливались вручную на том самом «ослике» и подгонялись друг к другу с точностью до доли миллиметра, как сложнейший ювелирный пазл.



BILL CLEYNDERT & CO

Семейная мануфактура из Норфолка известна тем, что собирает сложнейшие интерьеры для супер-яхт, частных резиденций лондонского Уэст-Энда и винтажных автомобилей. У основателя дела Билла Клейндерта есть хобби: реставрация раритетных автомобилей. Мануфактура регулярно получает заказы, которые не под силу обычным мебельщикам, — например, они вручную изготовили шпонируемую приборную панель для легендарного Bentley Speed Six 1930 года (автомобиль взял золото на американском Concours d'Elegance).

Любой поезд на скорости 100 км/ч вибрирует. Главный вызов для Клейндерта в «Селии» заключался в том, чтобы мебель не просто вписалась в узкий исторический вагон, но и не разъезжалась и не наклонялась во время движения.

Полукруглые диваны для столовой зоны «Селии» собирались на деревянных каркасах со сложной геометрией. Клейндерт рассчитал анатомический наклон спинки с точностью до градуса, добавив скрытые стабилизаторы веса. Пассажир, сидящий в кресле или на диване, не ощущает микровибраций рельсов.

На фабрике Клейндерта был изготовлен и величественный коктейль-бар. Внутри патинированной латунной конструкции спрятан инженерный курьёз: ящики и полки оснащены скрытыми магнитными демпферами и фиксаторами для барного стекла Tom Dixon. На ходу поезда, даже при резких поворотах состава, внутри бара ничто не звенит и не звякает.



TONY SANDLES GLASS LTD.

Семейная студия из Эссекса — настоящие алхимики, чьим opus magnum является сложнейшее художественное остекление для самых статусных заведений Лондона (от клуба Annabel's до ресторанов Sexy Fish, Scott's Richmond и Bacchanalia). Их конёк — превращать стекло в мистический, многослойный арт-объект с помощью старинных техник травления и ручного золочения. Разумеется, никакой цифровой печати и имитаций. Даже крупные стеклянные детали интерьеров (колонны, карнизы, бары) заливаются в изготовленные на заказ формы и «запекаются» в специальных печах, а затем искусственно старятся изнутри. Тогда стекло изысканно преломляет свет, заставляя пространство казаться текучим и бесконечным.

Головоломкой для Тони Сэндлса и его сына Робина стали стеклянные панели для потолка с глубоким многослойным травлением кислотой и пескоструйной обработкой нежных цветочных орнаментов, вдохновлённых всё тем же «Сном в летнюю ночь». Магия этих потолков раскрывается благодаря скрытой кастомной подсветке, разработанной вместе с J.K. Interiors. Проходя сквозь матовые и протравленные слои стекла, искусственный свет теряет свою диодную жёсткость и мягко рассеивается, имитируя лунные блики и туман, пробивающийся сквозь кроны мистического леса. При задёрнутых шторах эти потолочные панели превращаются в самостоятельные световые линзы, которые заставляют золотую вышивку мерцать, так что внутри вагона окончательно размывается граница между реальностью и сном.

НОРИТАКЕ ЮКИКО
ИСКРЕННЕ ЛЮБИТ
СВОИХ ПЕРСОНАЖЕЙ,
БУДЬ ТО НЕЗНАКОМКА
НА ПОРТРЕТЕ,
УКРАШЕНИЕ ИЛИ
ХРУПКАЯ ЛОДОЧКА
НА ВОЛНАХ.

«Я — ДУХ НЕ ИЗ ОБЫЧНЫХ, НЕ ПРОСТЫХ»

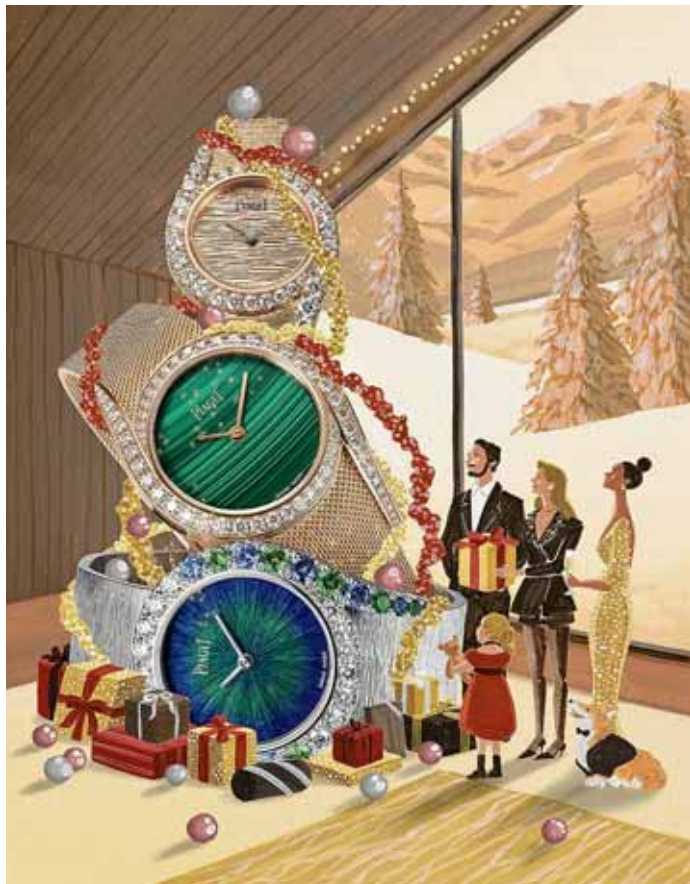
Иллюстратора Норитакэ Юкико пригласили в проект вагона «Селия», потому что её визуальный язык идеально совпал с концепцией роскошного тура, напоминающего шекспировскую сказку. Выпускница École de Condé, Норитакэ давно стала своей в кулуарах больших модных домов. Именно её графику, выполненную акрилом и гуашью, Louis Vuitton выбрал для обложки олимпийского издания Paris City Guide. В свою очередь ювелирный дом Piaget построил несколько международных рекламных кампаний на её сюрреалистических сюжетах, где Юкико превращала кольца Possession в эксцентричные головные уборы, а золотая подвеска Sunlight заменяла солнце над заснеженными швейцарскими шале в Ла-Кот-о-Фе.

Норитакэ органично продолжает линию рафинированного мифа «японец в Париже» — от Фудзиты Цугухару до Такада Кэндзо. Эта традиция большой эстетической автономии, разумеется, не имеет ничего общего с цитрусовой подливкой к крепам Сюзетт из «Эмили в Париже». Там, где сюжет американского стриминга продает зрителю лубочный глянec, береты и круассаны, Норитакэ предлагает интеллектуальную дистанцию, наполненную удивительной лирикой. Так, некогда Фудзита признавался, что приехал на Монпарнас, чтобы «соединить прозрачность японской туши с плотностью европейской масляной краски», а Кэндзо вспоминал, что именно в Париже в полной мере почувствовал себя японцем.

Работы Норитакэ Юкико глубоко женственны и лишены холодного академизма. В них отчётливо читается влияние Рауля Дюфи — та же свобода линий и страсть к чистым, сочным, праздничным краскам, превращающим любой пейзаж в праздник. Юкико искренне любит своих персонажей: будь то незнакомка на портрете, украшение или хрупкая лодочка на волнах. Свою вымышленную Селию она пишет не отстранённо, а с нежностью и едва уловимой, тёплой иронией. В её плавных мазках оживает чисто прустовская способность останавливать мгновение. Словно её кисть — это визуальный аналог печенья мадлен, возвращающий нас в ту самую идеальную, залитую солнцем эпоху 1930-х годов.

Светский вояж Celia совпал с персональной выставкой художницы Intérieurs Imaginaires в парижской галерее Virginie Lesage на Правом берегу. Там Юкико исследует ДНК ар деко, смешивая его с влиянием 1960 годов и мирами, где архитектурные формы заселяют фигуры диких животных. Команда Лурмана увидела главное: Норитакэ умеет работать с пустотой, сочетая старинные предметы и яркие цветочные сценарии.

На бумаге её линии кажутся статичными, но в цифровом кампейне Belmond они буквально задышали благодаря парижскому медиа-агентству Costume 3 Pièces. Французские аниматоры совершили тонкую вивисекцию: они разобрали многослойную гуашь Юкико на пространственные планы, запустив параллакс-эффект. В результате тяжёлые нарисованные портьеры начали мягко колыхаться, за окном купе поплыл размытый британский пейзаж, а двухмерный хрусталь на экранах поймал динамичные блики солнца, сохранив при этом шероховатость бумажной фактуры.



«КОРМИТЬ ИНЖИРОМ, ТОЛЬКО ПОСПЕЛЕЙ»

Обед или ужин в вагоне «Селия» — это самостоятельный гастрономический спектакль. В начале путешествия шторы закрыты, и гости видят лишь камерный, приватный лаунж и коктейль-бар. Но в момент, когда шеф-повар готов подавать обед, стюарды лёгким движением раздвигают тяжёлые рубиновые занавесы, обнажая перед гостями парадную столовую зону.

Повара Belmond возвращают на стол вкусы довоенной Европы. Здесь правят паштет из куриной печени и классический Filet de bœuf en croûte. (Американское название «Веллингтон» появилось лишь в 1939 году, когда мир уже стирал с лица Земли города, а не разбирали изящные «домики над и» в меню. Французская гастрономическая орфография — первое, что гибнет в эпоху глобальных катастроф.)

Алкогольную драматургию вагона Лурман доверил Монике Берг — соучредительнице лондонской лаборатории Tayēr + Elementary (стабильно удерживающей позиции в топ-5 лучших баров планеты). Рецептура её напитков — это тонкая реконструкция эпохи «Блестящей молодёжи» 1930 годов, очищенная от музейной пыли с помощью современного барного инжиниринга. Сразу после посадки стюарды наполняют хрусталь английским пуншем. Этот ритуал подчиняется правилу Сомерсета Моэма: хороший коктейль должен быть холодным, как лёд, острым, как бритва, и пить его нужно с той же серьёзностью, с какой принимают спасение души.

В оформлении сервировки вагона «Селия» Баз Лурман и Кэтрин Мартин совершенно осмысленно отказались от дотошной исторической имитации. Едва ли был смысл пытаться создавать условную реплику ужина в особняке Марчмейн из «Возвращения в Брайдсхед» или пирушки героев Вудхауса под легкий стук колёс по стальным рельсам. Оставьте эту привилегию тем, кто умиляется «Аббатству Даунтон» в домашнем кинотеатре.

Режиссёрский тандем сделал точный кураторский ход: они столкнули бренды полярных стилей и разных эпох — консервативный викторианский фарфор Duchess China, строгую модернистскую сталь Дэвида Мэлора, чьи работы выставлены в Музее Виктории и Альберта, и бруталистский хрусталь самоучки Тома Диксона, начинавшего с мебели из металлолома. Этот изощрённый контраст не разрушил гармонию, а, напротив, сделал сервировку безупречной. Когда рассматривать дно бокала и зубцы вилки на фоне шекспировского гербария становится для гостя тонким интеллектуальным развлечением, то это высший пилотаж, в котором нет сомнений.

Железнодорожный маршрут служит ключом к закрытой Британии: частные старинные усадьбы, скрытые от посторонних глаз коллекции и тихие музеи пускают гостей Pullman без лишних формальностей. Пока состав плавно растворяется в английском ландшафте, пассажиры остаются внутри изолированной капсулы времени, которая к полуночи возвращает их на перрон Виктории.

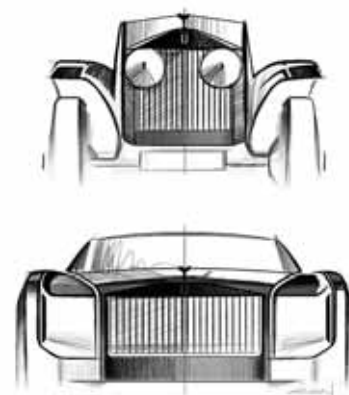
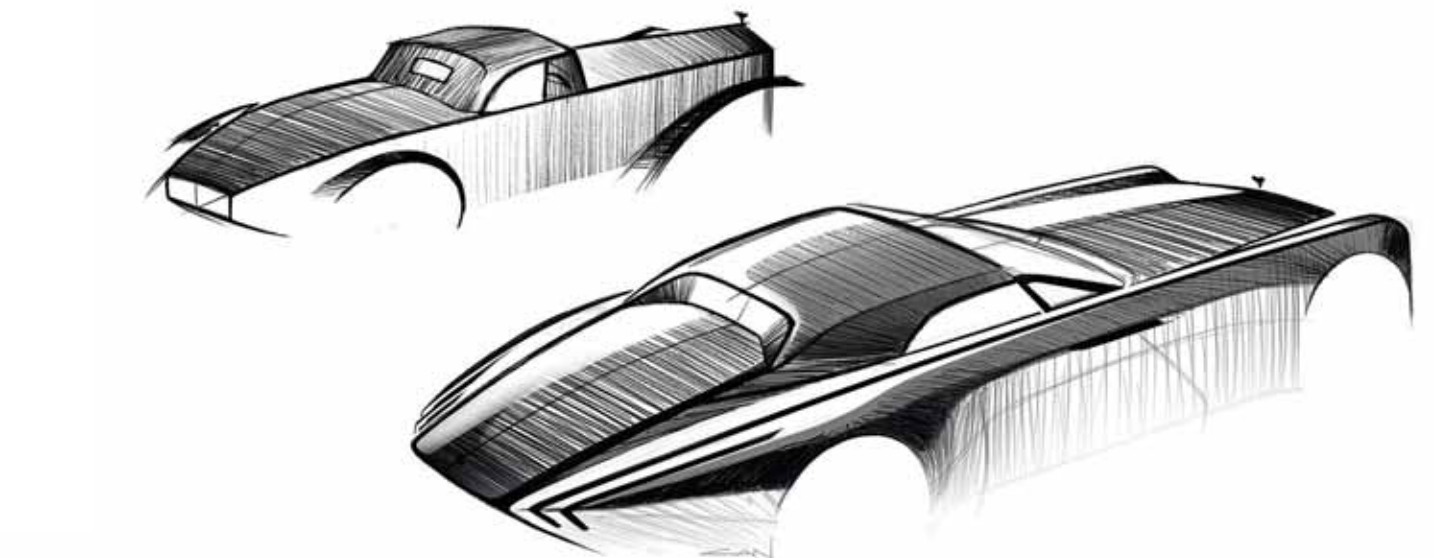


ПЕРЕД НАМИ,
НЕСОМНЕННО,
САМЫЙ ЭЛЕГАНТНЫЙ
СПОСОБ ПОТРАТИТЬ
ЗА ДЕНЬ (А НЕ
ЗА НОЧЬ) БОЛЕЕ
15 000 ФУНТОВ
В 2026 ГОДУ.

СЕРЕБРЯНЫЙ ВЕК

Текст: Сергей Викентьев / Фото: Rolls-Royce Motor Cars, Bonhams

*Сага об экспериментальном шасси **Rolls-Royce Phantom I 17EX**: от бруклендских рекордов сэра Генри до капризов махараджи из Кашмира. Почти сто лет спустя машина вдохновила дизайнеров нового проекта — **Nightingale**.*



17EX УНИКАЛЕН ДВАЖДЫ: И КАК ЕДИНСТВЕННЫЙ ВЫЖИВШИЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ «БОЕВЫХ» СПОРТИВНЫХ ПРОТОТИПОВ РОЙСА, И КАК ЕДИНСТВЕННЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР, ДОШЕДШИЙ ДО НАШИХ ДНЕЙ В ОРИГИНАЛЬНОМ ЛАЗУРНОМ ЦВЕТЕ SAXE BLUE И В АБСОЛЮТНО АУТЕНТИЧНОМ СОСТОЯНИИ.

В межвоенный период Rolls-Royce демонстрировал редкую форму стилистического консерватизма. Пока Bentley штурмовал Ле-Ман, машины из Дерби оставались монументальными и тяжёлыми, как надгробия викторианской эпохи. Сэру Генри Ройсу это решительно надоело. Так родилась идея дать бренду «немного задора» и создать экспериментальную серию EX — полигон для обкатки скорости, аэродинамики и, чего греха таить, уязвленного эго.

КАРЕТНЫЙ КОНСЕРВАТИЗМ И БРУКЛЕНДСКИЙ СТРИПТИЗ

Проект начинался под внутренним шифром «спортивный автомобиль C.J.» с полного одобрения Клода Джонсона, коммерческого гения марки. Однако после его внезапной кончины в 1926 году кресло управляющего директора занял его более осторожный брат Бэзил. Последний не на шутку испугался, что инженеры создадут «грубый и шумный автомобиль, типичный для спортивных корчей того времени», и навсегда разрушат репутацию тишайшего бренда. Сэру Генри пришлось лично успокаивать преемника в конфиденциальной переписке. Ройс доказывал, что цель проекта — утереть нос «торговцам скоростью» в лице английских пэров и индийских раджей, если те вдруг усомнятся в возможностях Phantom I.

«Мы не собираемся создавать машину-монстра, — уверял патриарх, — но владельцы наших бесшумных лимузинов будут рады узнать, что то же шасси с лёгким туристическим кузовом способно лететь на скорости 95–100 миль в час». Эта линия рассуждений в конечном итоге приведёт к созданию знаменитых Derby Bentley тридцатых годов, но на раннем этапе инженеры упёрлись в глухую стену физики.

Первый прототип, 10EX, ожидаемой динамики не выдал. Все требования к комфорту и оборудованию моментально нивелировали прибавку мощности. Как вспоминал дизайнер марки Иван Эвернден, работавший в крошечной студии Ройса недалеко от его летнего дома в Сассексе (в Вест-Уиттеринге), автомобили с 1911 года стали непропорционально тяжелее. Огромные шины низкого давления увеличили сопротивление качению, а лобовое аэродинамическое сопротивление вырос-

ло до небес. Передние крылья раздалились, фары поднялись, а линия капота поползла вверх, превращая передок в кирпичную стену.

Простое увеличение мощности двигателя не спасало положение. Банальное открытие прямо-точного выхлопного патрубка — шаг, к слову, абсолютно незаконный на дорогах общего пользования в Великобритании — добавило мотору 11 л. с., но увеличило максимальную скорость всего на две мили в час. Тогда за дело взялся Уорботэм, помощник управляющего заводом в Дерби Эрнеста Хайвса. Он выгнал экспериментальное шасси на бетонный гоночный овал Бруклендс и устроил ему серию жёстких полевых тестов, поочерёдно снимая навесные элементы. Результаты поразили команду: снятие одних только крыльев сразу добавило лодке 6,4 мили в час к максимальной скорости. А лобовое стекло, тяжёлые боковые запаски и вентиляция под капотом, как выяснилось, создавали суммарное сопротивление, воровавшее у машины внушительные 11,4 мили в час.

АЭРОДИНАМИКА ИЗ БАЛЬЗОВОГО ДЕРЕВА

Эверндену поручили спроектировать принципиально новый тип кузова, способный превратить эти бруклендские замеры в реальную скорость. Однако правление Rolls-Royce наотрез отказалось выделять серьёзные бюджеты на эти исследования. Верх взяла жёсткая логика бизнеса: раз компания сама кузова не строит, то пусть сторонние каретные ателье частично и финансируют проект.

Эверндену пришлось выкручиваться. Понимая, что классические каретники той эпохи — ремесленники, привыкшие строить экипажи для земельной аристократии, — мыслят категориями конной тяги, он отказался от стандартных чертежей. Старый мастер-кузовщик был художником, но уж точно не инженером. Его методы категорически не подходили для скоростей, выросших в пять раз. Кузова банально трескались по швам от новых нагрузок, а каретники не придумывали ничего лучше, как бездумно забивать деревянные каркасы тяжёлым кованым железом, увеличивая вес, но не общую прочность конструкции.

Тогда конструктору пришла в голову идея переделать уже существовавший туристический кузов



от Barker на многотрадном шасси 10EX с минимальными затратами. Чтобы наглядно объяснить мастерам задачу, Эвернден раздобыл у Хайвса кусок бальзового дерева, листовой алюминий и прямо в личной мастерской Ройса у его гаража в Вест-Уиттеринге вручную выстрогал макет будущей машины в масштабе 1:8. В Barker оценили ручной труд и согласились провести глубокую модернизацию за скромные 300 фунтов стерлингов.

Мастера безжалостно срезали кузов сразу за передними сиденьями и пристыковали к нему новую, сужающуюся по вертикали и горизонтали корму в ультрамодном стиле ар-деко. Попутно на четыре дюйма опустили рулевое колесо и передние кресла, установили customные крылья и низкое лобовое стекло. 9 апреля Эвернден лично забрал обновлённый 10EX из ворот Barker, после чего заводской тест-пилот Джордж Рэдклифф отогнал этот гибрид в Дерби для финальной настройки шасси.

Именно этот опыт со строганием бальзы и распиливанием готовых кузовов проложил дорогу к созданию в 1928 году шасси 17EX. Здесь уже никто не шёл на финансовые и технические компромиссы. Чтобы окончательно победить законы физики, рядной шестёрке серьёзно модифицировали верхнюю часть, увеличили объём почти до 7,8 л, подняли степень сжатия и установили customный спортивный рулевой механизм. Главным же шедевром стал кузов Jarvis Torpedo, созданный лондонским ателье Jarvis & Sons — мастерами, строившими болиды-рекордсмены Blue Bird для сэра Малькольма Кэмпбелла. Дизайнеры одели трёхтонную машину в алюминий и выкрасили в лазурный оттенок Saxe Blue. Это была лодка на колёсах: капот плавно перетекал в низкое ветровое стекло, а корма резко сужалась, имитируя транец гоночного катера. 17EX не просто выглядел быстро — на испытаниях во Франции он легко преодолел барьер в 150 км/ч, доказав: Rolls-Royce умеет быть гепардом среди автомобилей.

ГАРАЖ НА УЛИЦЕ ЛАУДОН И КАПРИЗЫ МАХАРАДЖЕЙ

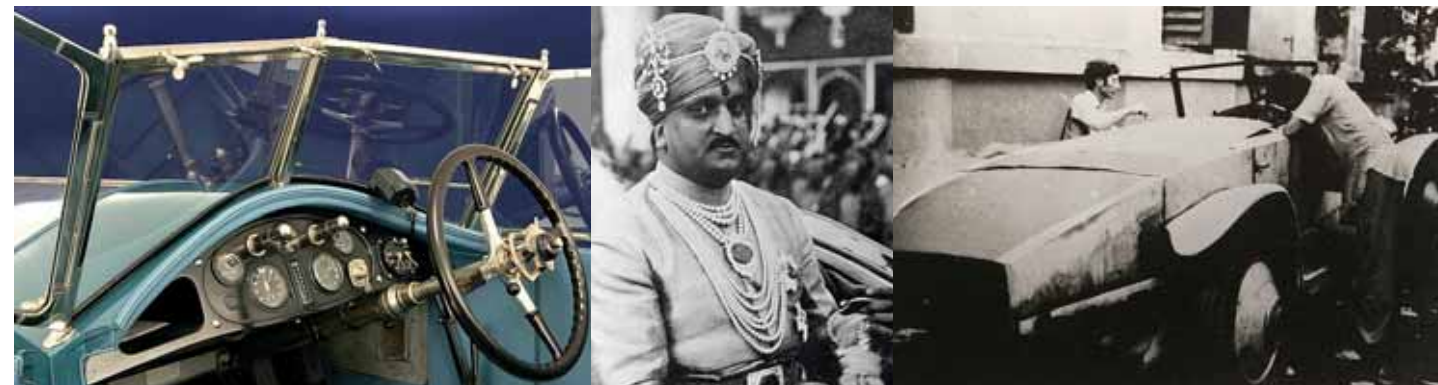
Но настоящая жизнь машины началась за пределами Европы. В декабре 1928 года болид был продан в Индию за 42 000 рупий. Покупателем стал 33-летний махараджа Хари Сингх Бахадур, правитель княжества Джамму и Кашмир. Англофил и бывший почётный паж вице-короля Индии, он обладал огромным богатством. В гараже его семьи числилось не менее 26 автомобилей Rolls-Royce, поэтому верфь даже сделала молодому монарху небольшую скидку.

Впрочем, у махараджи машина задержалась ненадолго. Rolls-Royce был продан некоему Раму Наранину из Канпура, который затем перепродал его семье Миттер из Калькутты — богатейшим бенгальским аристократам с феноменальной страстью к породистому металлу. К моменту смерти в 1930 году главы семьи, видного юриста сэра Бенюде Чандры Митры, состояние клана позволяло не церемониться с бюджетами. К 1931 году их семейный гараж на фешенебельной улице Лаудон напоминал павильон выставки достижений мирового автопрома: пара седанов Duesenberg с кузовами Weymann, два Mercedes-Benz SS 38/250 и флагман итальянского стиля Isotta Fraschini Tipo 8A. Именно эту роскошную «Изотту» младший из братьев, Проват Кумар Миттер, безжалостно принёс в жертву, чтобы освободить место для экспериментального 17EX.

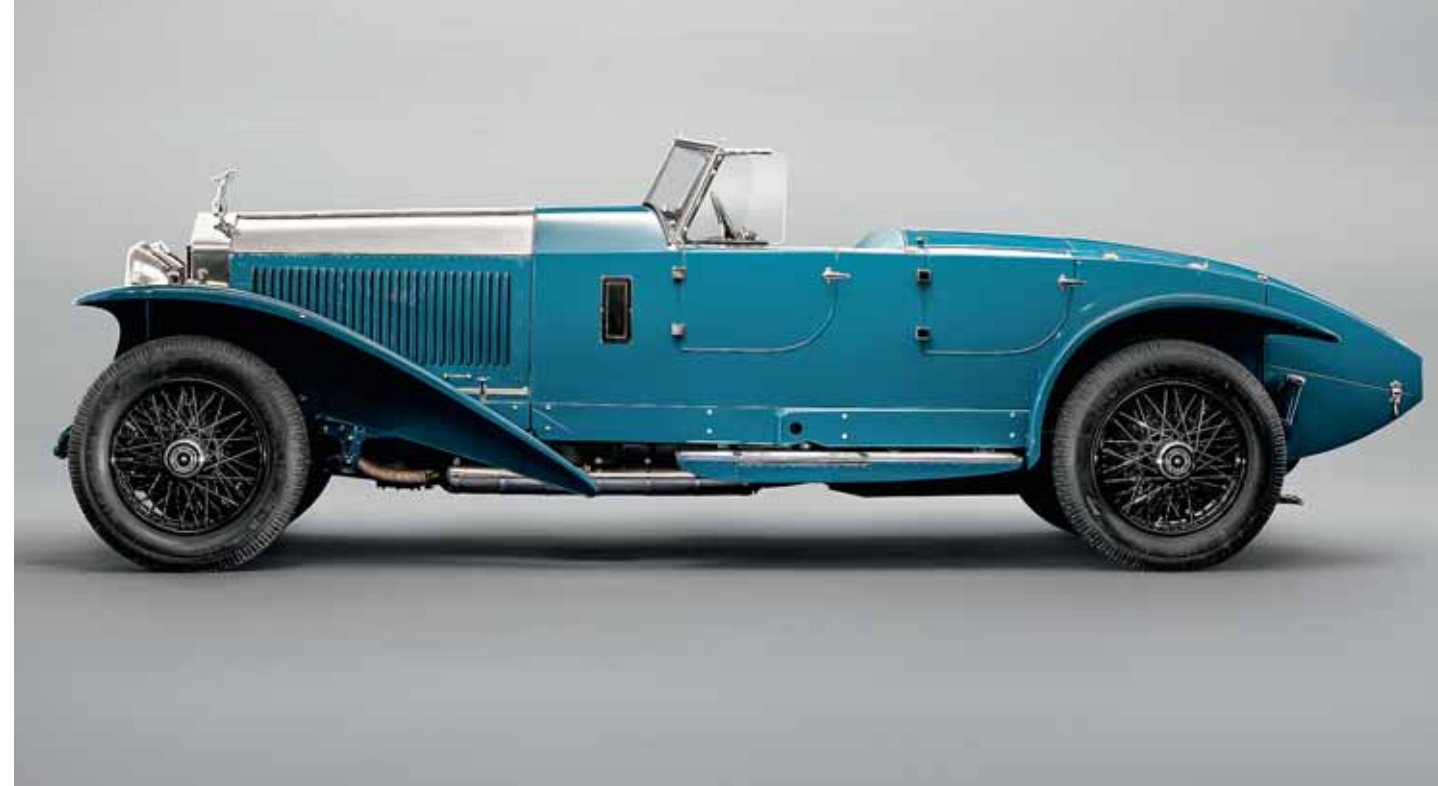
Для «Фантома» началось время приключений. Во время ежегодных выездов Миттеров в их поместье в Хазарибаге жители небольшого городка выстраивались вдоль улиц, чтобы услышать благородный рёв британского мотора и увидеть, как алюминиевый снаряд проносится мимо. Привыкший к европейским дорогам автомобиль штурмовал долину Кулу, Кашмир и докатывался до Хайберского перевала на границе с Афганистаном.

РАДЖА СОГЛАСИЛСЯ ОТДАТЬ УНИКАЛЬНЫЙ ГОНОЧНЫЙ ROLLS-ROYCE ТОЛЬКО ПРИ ОДНОМ УСЛОВИИ: ПОМИМО ЧЕКА С КУЧЕЙ НУЛЕЙ, ЕМУ ПОТРЕБОВАЛИСЬ ДВА ДЕФИЦИТНЫХ ЦЕНКА ВЕЛЬШКОРГИ. ПОЖАЛУЙ, ЭТО САМЫЙ ДОРОГОЙ БАРТЕР В ИСТОРИИ БРИТАНСКОГО СОБАКОВОДСТВА.

ЭТО ГЛУБОКО МОДИФИЦИРОВАННОЕ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЕ ШАССИ ROLLS-ROYCE PHANTOM I.



1928 ROLLS-ROYCE 17EX





В 1944 году Миттеры расстались с 17EX, после того как он приобрёл в Индии ореол легенды. Следующие четверть века «Фантом» кочевал из рук в руки среди королевских семей Северной Индии, пока любопытная череда событий снова не вернула его в Калькутту.

СДЕЛКА ВЕКА: ДОГ И КОРГИ

Всё началось с того, что Сучандра Рой, жена Пратапа Роя, страстно хотела, чтобы её немецкий дог выиграл престижную выставку. Пратап, как и братья Миттер, принадлежал к состоятельной семье из Калькутты и обладал острым взглядом на редкие автомобили. Примерно в 1967 году он услышал легенду о Phantom I 17EX и смог найти его тогдашнего владельца — раджа-сахиба из Бхадри, небольшого княжества в штате Уттар-Прадеш. Оказалось, что раджа — страстный любитель собак и по совместительству главный судья ежегодной выставки Кеннел-клуба в Калькутте.

Пратап почувствовал свой шанс. Он, его жена и их верный пёс по кличке Симба отправились из Дели в Калькутту. (Они проехали 1500 км в купе вместе с «собакой ростом с лошадь».) Партия была разыграна безупречно: Симба триумфально выиграл выставку, что дало Пратапу возможность познакомиться с раджой. Помимо внушительной суммы, тот потребовал совершить невозможное для тогдашней Индии — раздобыть для него пару чистокровных щенков вельш-корги.

Пратап Рой написал письмо в Британский Кеннел-клуб с просьбой помочь найти и прислать в Индию двух щенков. Британцы прислали официальный ответ, который до сих пор хранится в архивах семьи Рой. Они поздравили Пратапа с покупкой редчайшего автомобиля, а в конце приписали: «Что касается корги, наш вам совет: попробуйте обратиться напрямую в Букингемский дворец!»

Как именно в итоге удалось найти лопухих пастушьих собак — история для отдельного романа, но но машину Пратап забрал и полностью восстановил.

В 1970 году Пратап Рой продал автомобиль известному дилеру Кристоферу Ренвику, и вместе с ним Jarvis Torpedo навсегда покинул полуостров Индостан. После грандиозной реставрации в итальянских мастерских под руководством Джанни Пенны и инвестиций голландских коллекционеров в сентябре 2006 года оживший призрак махараджи триумфально предстал перед мировой элитой на конкурсе Concorso d'Elegance Villa d'Este, где взял престижный кубок Trofeo Rolls-Royce.

А затем началась его новейшая финансовая история. В августе 2008 года автомобиль выставили на знаменитом аукционе Bonhams в американском Кармеле с амбициозным эстимейтом в 1,5 млн долларов, но лот остался непроданным — рынок замер в нерешительности перед мировым финансовым кризисом. Год спустя владельцы снизили планку ожиданий, и в октябре 2009-го на лондонских торгах RM Auctions машина ушла с молотка без резервной цены за 960 тысяч долларов. Но история всё расставила по местам: в 2016 году её снова видели на подиуме Chantilly Arts & Elegance во Франции. Если бы торги состоялись сегодня, то стоимость этого алюминиевого снаряда легко перешагнула бы отметку в 5 млн долларов.

ВЕЛИКОЛЕПНЫЙ ТУПИК ЭВОЛЮЦИИ

И всё же, несмотря на феноменальную элегантность, 17EX оказался тупиком с точки зрения эволюции модельного ряда. Он ознаменовал окончательный и бесповоротный финал экспериментов Rolls-Royce с открытыми спортивными машинами.

И когда Гудвуд сегодня выкатывает футуристичный Project Nightingale, оцифровывая ночные звуки Лазурного Берега, круг наконец замыкается. Это не попытка повторить прошлое, а тонкий оммаж тому самому чистому, аналоговому восторгу, который сэр Генри Ройс зашил в алюминиевые панели 17EX почти век назад — но уже на совершенно новом технологическом витке.

СЭР ГЕНРИ РОЙС ПОСТРОИЛ ВИЛЛУ LE ROSSIGNOL НА ЛАЗУРНОМ БЕРЕГУ СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ СВОЕЙ КОМАНДЫ. САМ ОН ЗАНИМАЛ ГЛАВНУЮ РЕЗИДЕНЦИЮ — VILLA MIMOSA В ЛЕ-КАНАДЕЛЕ, А В СОСЕДНЕМ «СОЛОВЬЕ» КАЖДУЮ ЗИМУ КОВАЛСЯ ЗОЛОТОЙ ВЕК БРИТАНСКОГО АВТОДИЗАЙНА.

В ГУДВУДЕ РАДИ PROJECT NIGHTINGALE ОЦИФРОВАЛИ ПТИЧЬИ ТРЕЛИ И ЗАВЕРНУЛИ КРЫШУ В КАШЕМИР, А ПРОДАЮТ ЭЛЕКТРОКАР ПО ЗАКРЫТОЙ ПОДПИСКЕ.



На заре автомобилизма британский джентльмен покупал у марки лишь мотор и раму (так называемое rolling chassis), а за «платьем» отправлялся к кузовщикам. Кто-то шёл за сдержанной монументальностью в Mulliner или Park Ward, эксцентрики пересекали Ла-Манш ради Жана Бугатти или Джузеппе Фигони, превращавших сталь в чистый ар-деко с силуэтом «капли воды».

В 2020-х годах Rolls-Royce вновь почувствовал запрос на коучбилдинг. Начинается Серебряный век индивидуальной настройки как ответ на унификацию индустрии. Одиночные выстрелы прошлых лет вроде Sweptail, Boat Tail и Droptail доказали: жанр живее всех живых.

Теперь марка собрала закрытый пул из 100 лояльных коллекционеров для заказа машины через закрытую подписку и коллективного сотворчества. Вход в этот клуб — строго по приглашительным билетам через систему Private Office в Дубае, Нью-Йорке, Сеуле, Шанхае и Гудвуде. В комплекте к машине идёт многолетний абонемент на закрытые испытательные полигоны и доступ в секретные дизайн-студии.

Первая коллекция серии — Project Nightingale — представляет собой монументальный двухместный родстер, полностью электрический. За этой штучной формой стоит проверенная временем алюминиевая рама Architecture of Luxury, на которой успешно собирают и исполинский внедорожник Cullinan, и флагманский седан, а также опыт работы с электрокаром Spectre.

Длина автомобиля — 5,76 м — сравнима с длиной флагманского седана Phantom. Его пропорции восходят к эстетике Streamline Moderne и историческим экспериментальным прототипам 16EX и 17EX эпохи джаза. Избавление от ДВС позволило радикально переосмыслить фасад: знаменитая решётка Pantheon шириной

почти 1 м выглядит как монолитный архитектурный элемент из нержавеющей стали. Статуэтка «Дух экстаза» парит над этим стальным монументом, оставляя едва заметный след на капоте — иллюзия стремительного бега даже в статике. Длинный капот переходит в сильно наклонённое ветровое стекло, за которым следует компактная кабина для двоих. Одна чистая линия, имитирующая планширь яхты, тянется от скульптурных «пиннаклей» передних крыльев к резко падающей корме (transom stern), опираясь на исполинские 24-дюймовые колёса с рисунком яхтенных ходовых винтов.

Кузов отливают оттенком Côte d'Azur Blue с едва заметной красной металлической крошкой — прямое напоминание об исторических EX-прототипах с их красными шильдиками.

Инженеры сравнивают езду с путешествием под парусом. Мягкий складной верх прослоен шумопоглощающим кашемиром и сложными композитами ради одной цели — отсеять любые посторонние шумы, оставив владельца наедине с окружающим миром. Именно эта абсолютная тишина подсказала главную деталь интерьера — систему подсветки Starlight Breeze. Конструкторы оцифровали соловьиные трели, записанные на вилле Le Rossignol — исторической резиденции дизайнеров и инженеров в южном поместье Генри Ройса, — и перевели звуковые волны в графическую партитуру из 10 500 светодиодов. Ритм их мерцания в салоне в точности воспроизводит ночную песню птицы.

В Гудвуде прекрасно понимают: сегодня тишина стоит гораздо больше, чем сухие цифры из спецификаций, а кузов ручной работы становится прибежищем для тех, кто привык управлять формой самостоятельно и кого тешит факт, что стоимость его машины приближается к восьмизначной цифре.



Мадс Миккельсен на винтажном катере Riva в летнем кампейне Zegna



Называть тактильность «новым люксом» — то же самое, что именовать прогулку на морском воздухе «новым велнесом». До того как индустрия изобрела логоманию и превратила одежду в объект желания для экранов смартфонов, люкс оставался кастовым закрытым клубом. Свои узнавали своих по плотности ткани, крою и качеству ручных швов, не считываемых с десяти метров. Теперь мир наконец-то насытился цифровыми картинками, чтобы вновь стать голодным до физических ощущений. Визуальный «дофамин-дрессинг» уступает место «окситоцин-дрессингу» — эстетике покоя и интимности.

Текст: Лариса Косач / Фото: пресс-службы

Окситоцин – ДРЕССИНГ



Куртка из кожи ягненка, Peserico

Куртка, Richard J Brown

Аромат To Vetiver, Comme des Garçons



На борту яхты босая ступня касается теплого тика палубы, вступая в прямой контакт с деревом, бризом и водой. Структурный лен и дышащий трикотаж холодят кожу в зените зноя, шёлк отсекает морскую соль, а кашемир согревает после заката. Функциональное превосходство обеспечивают технологии: трехслойные мембраны защищают от штормового ветра, а джинсы соединяют плотность денима с мягкостью кашемировой нити.

Образ завершают аксессуары. Очки в массивной, тяжелой оправе ощущаются на лице весомо и плотно. Парфюмерные дома также переносят акцент на осязание. Ребристый, сложной формы флакон Penhaligon's Bold Blend приятно перебирать в пальцах, вдыхая резкие ноты перечной мяты, шалфея и пало santo. Свежий аромат To Vetiver от Comme des Garçons заключен в гладкий, ярко-красный флакон-тотем. Земная, сухая композиция Антуана Мезондье со звуками черного перца, ветивера, тимьяна и мирры смешивается с запахом нагретой солнцем палубы.

Все это дистиллированная роскошь — интимная, осязаемая и полностью равнодушная к чужому мнению.



Льняной костюм Orlando, Loro Piana



Очки Cutler & Gross



Худи Capobianco



Футболка Pashmere



Солнцезащитные очки из рога буйвола Freeman Horn, Morgenthal Frederics



Соломенная шляпа, Loro Piana



Пиджак Massimo Alba



Аромат Bold Blend, Penhaligon's



Кардиган из льна, хлопка и шёлка, Maurizio Baldassari



Джемпер Colombo



Ремень Slowear

Марки Capobianco, Colombo, Massimo Alba, Maurizio Baldassari, Pashmere, Peserico представлены в сети магазинов «Кашемир и Шёлк».

Морской крой

Почему привычный премиум-декор бессилен перед солью и качкой и как подчинить интерьер суперяхты своим правилам? Основательница бренда ADJ STYLE *Екатерина Боровкова* — о физике морского комфорта.

Вещи на яхте или в частном самолёте живут в совершенно других условиях, чем в городе. Постоянное движение, солнце, солёный воздух и влажность (или сухость в салоне джета) быстро портят даже очень качественные аксессуары. История бренда ADJ STYLE как раз и началась с идеи сделать такие премиальные вещи лаконичных форм по-настоящему долговечными. Он специализируется на работе с переработанной натуральной кожей со специальными техническими характеристиками: устойчивостью к влаге, ультрафиолетовому излучению и интенсивному износу и с учётом качки на борту. О том, как устроен этот баланс эстетики и практики в открытом море, рассказывает его основательница Екатерина Боровкова.

Что чаще всего заказывают владельцы яхт к началу сезона и как эти предметы решают проблему ограниченного пространства?

Перед началом сезона владельцы яхт чаще всего обновляют аксессуары для повседневной жизни на борту: контейнеры и корзины для хранения, органайзеры для личных вещей, изделия для сервировки, а также декоративные элементы для кают и салонов.

При этом всё чаще востребованы не стандартные предметы, а решения, выполненные по индивидуальным размерам. Пространство яхты ограничено, поэтому каждый сантиметр должен работать максимально эффективно.

Мы создаём изделия под конкретные ниши, полки и функциональные зоны, помогая организовать хранение без визуальной перегруженности интерьера. Такой подход позволяет сохранить порядок, повысить комфорт и сделать пространство более удобным для длительного пребывания на борту.

Мастер-каюта и салон яхты требуют идеального порядка, но места для хранения всегда не хватает. Какие решения ADJ STYLE помогают организовать пространство?



На яхте проблема обычно заключается не в отсутствии мест для хранения, а в том, что пространство имеет сложную геометрию и должно оставаться визуально лёгким и элегантным.

Поэтому мы создаём индивидуальные системы хранения, контейнеры, корзины и органайзеры, адаптированные под конкретный интерьер. Они позволяют эффективно использовать даже небольшие или нестандартные пространства и при этом выглядят как часть дизайнерской концепции яхты.

Для нас важно, чтобы каждая вещь занимала своё место. Тогда интерьер выглядит гармонично, появляется ощущение простора, и жизнь в путешествии будет комфортной.

Если у клиента готовый интерьер яхты в определённой цветовой гамме, насколько детально вы можете адаптировать вещи под него?

Индивидуальная адаптация и короткий срок изготовления — одно из преимуществ ADJ STYLE. Мы можем подобрать оттенок кожи под интерьер. Помимо цвета, заказчик может выбрать фактуру материала, отделку, размеры и конструктивные особенности изделия. Фактически мы работаем по принципу интерьерного ателье: многие изделия становятся естественным продолжением дизайна яхты.

Все изделия ADJ STYLE производятся в Италии на собственном производстве полного цикла, что позволяет нам контролировать качество на каждом этапе и оперативно работать с индивидуальными заказами.

ЕКАТЕРИНА БОРОВКОВА
Создатель бренда ADJ STYLE и интерьерного пространства Borovkova.studio.

Базовое образование инженера-конструктора получила в МГТУ им. Н. Э. Баумана, второе образование по направлению бизнес-инжиниринг — в Италии (Università degli Studi di Udine). Проектирует все эскизы и чертежи коллекций лично, совмещая принципы промышленной физики и эстетику итальянской школы предметного дизайна.



МЕДИЦИНСКИЙ КУРОРТ VERBA
В ПОДМОСКОВЬЕ

ДЕТОКС | БИОХАКИНГ | СНИЖЕНИЕ ВЕСА |
АНТИСТРЕСС | КОМПЛЕКСНАЯ ДИАГНОСТИКА

www.verbamayr.ru



+7 (499) 213-14-29

РЕКЛАМА

ООО «ВербаМед», номер реестровой записи средства размещения «Медицинский курорт VERBA» 5*: C502025016817, лицензия № ЛО41-01162-50/00323223 от 29.11.2019 выдана Министерством здравоохранения Московской области. ОГРН 1145038008180. Юридический адрес: 141280, Московская область, г.о. Пушкинский, г. Пушкино, ул. Зелёная роща, стр. 17, ком. 1.

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. ТРЕБУЕТСЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ СПЕЦИАЛИСТА



Климат-контроль

Невидимые экраны защищают от жёсткого ультрафиолета и солёного воздуха на сандеке, а клеточные комплексы восстанавливают кожу в каюте. Семь проверенных формул, которые работают в условиях открытого моря так же чётко, как гиростабилизаторы корпуса.

Текст: Лариса Косач / Фото: пресс-служба



Управление физическим ресурсом

Выход в море на длинную дистанцию требует безупречной готовности и исключает расчёт на везение. Со здоровьем история та же, особенно при плотном графике перелётов, многозадачности, спортивных и интеллектуальных нагрузках. В многопрофильном центре Олимп Клиник МАРС вопрос закрывают за один день. Комплексный чекап здесь можно сравнить с объективным техническим аудитом организма.

Программа включает базовую кардиологию (ЭКГ и ЭхоКГ), экспертные ультразвуковые исследования, низкодозовую компьютерную томографию и расширенную лабораторную панель из двух десятков ключевых маркеров. Вместо абстрактных советов доктора выдают полную карту проблем со здоровьем и рекомендации по их коррекции. Сбором анамнеза и расшифровкой результатов занимаются профильные специалисты клиники.

Осмысленный подход поможет понять свой запас сил и при необходимости скорректировать его до того, как вы поднимете паруса.

Dr. Barbara Sturm Sun Drops SPF 50. Флюид на растительном портулаке мгновенно растворяется, не оставляет белого налёта и не скользит на ладонях при работе со снастями. Гасит микровоспаления от солёных брызг.

3LAB Perfect Sunscreen SPF 50. Полностью блокирует пигментацию и фотостарение. Не течёт в глаза при физических нагрузках.

Апивита Bee Sun Safe SPF 30. Освежающий гель-крем от греческого бренда натуральной косметики на базе экстракта прополиса и ламинарии. Четыре современных УФ-фильтра блокируют излучение UVA/UVB и синий свет экранов. Текстура лёгкая, полностью впитывается за секунды и исключает жирный блеск на лице при швартовке.

Sisley Confort Extrême Lip Balm. Безводный матовый бальзам на масле кокум. Плотный стик не тает при тридцатиградусной жаре и защищает слизистую от растрескивания на триммированных курсах. Хватает одного нанесения на полдня в море.

Augustinus Bader The Rich Cream. Комплекс аминокислот TFC8 имитирует естественные маркеры обновления клеток, экстренно восстанавливая липидный слой после ходового дня под ветром.

SkinCeuticals C E Ferulic. Сыворотка с чистым витамином С и феруловой кислотой. стандарт для нейтрализации свободных радикалов. Наносится утром под SPF: без этой связи солнцезащитный крем на палубе теряет до половины своей эффективности.

Allies of Skin Molecular Silk Amino Hydrating Cleanser. Очищающий гель с аминокислотами шёлка и маслом моринги смывает въевшуюся морскую соль и остатки водостойких экранов без пересушивания эпидермиса.



СЛЕД

33°54'01.5"S 18°26'14.3"E

Kalantis — третий корпус Southern Wind 108.

фото: Southern Wind



СТОРОНЫ SWAN

Шестьдесят лет в парусной индустрии — это достаточный срок, чтобы превратить инженерную дерзость в миф, но слишком короткий период, чтобы застраховать его от законов глобального рынка. Юбилей финской верфи *Nautor Swan* совпал с моментом, когда романтика судостроения сталкивается с жёстким расчётом слияний и поглощений, заставляя инсайдеров задаваться вопросом: где заканчивается чистая морская архитектура и начинается большой бизнес.

Текст: Евгения Бакунова / Фото: Nautor Swan



ТОСКАНСКИЙ РАСЧЁТ И АЛЮМИНИЕВЫЙ ВЫЗОВ

Вхождение Nautor Swan в состав Sanlorenzo стало закономерным этапом в перестройке парусной индустрии. Эта сделка отражает глобальный тренд — консолидацию люксового рынка, где независимым парусным брендам становится всё сложнее выживать в одиночку, без поддержки крупных промышленных групп. Мы наблюдаем процесс формирования универсальных морских конгломератов, способных закрыть любые запросы ультрабогатых клиентов: от гоночных катеров до моторных суперяхт. Этот путь диверсификации ранее уже прошли Ferretti Group, поглотившая Wally, а также холдинг The Italian Sea Group, который интегрировал в свою структуру строителя больших парусников Perini Navi.

В рамках этой же рыночной логики Sanlorenzo расширила присутствие в парусном секторе высшего эшелона. Интеграция Nautor Swan с тяжеловесом моторного мира выглядит прагматичным решением. Новый генеральный директор верфи Джованни Помати ёмко свёл суть партнёрства к формуле «обмен технологиями».

Sanlorenzo вложилась не просто в верфь, а в мировой бренд-легенду парусного спорта, выстраивая один из самых мощных конгломератов в яхтенной индустрии. Если уж сравнивать с миром моды, то напрашивается аналог Kering, владеющий Balenciaga и Gucci. Франсуа-Анри Пино всегда строил свою империю через жёсткий фокус на радикальный дизайн и интеллектуальную моду, и Массимо Перотти в Sanlorenzo делает ровно то же самое.

На деле это означает серьёзный сдвиг: финский бренд, сделавший имя на композите, впервые выходит на рынок тяжёлого алюминиевого каста. Правда, юридически процесс слияния рассчитан на долгосрочную перспективу. В августе 2024 года был закрыт первый этап сделки по выкупу контрольного пакета акций

(60% за 48,5 миллиона евро при общей оценке компании в 80,9 миллиона). Окончательный переход 100% долей под контроль Sanlorenzo запланирован на апрель 2028 года, что гарантирует плавную интеграцию финских мастеров в итальянскую бизнес-модель.

Прямым следствием союза Nautor Swan с Sanlorenzo стала новая серия алюминиевых парусников Swan Alloy, открывающая для бренда рынок больших индивидуальных проектов. Первую Swan Alloy 44 — и здесь речь идёт о сорока четырёх метрах, а не футах — спроектировал Малкольм МакКеон при участии технических подразделений Swan.

Продвижением серии занимается брокерский дом Edmiston, что само по себе гарантирует проекту глобальный охват. География строительства наглядно иллюстрирует новые корпоративные реалии: пока финское конструкторское бюро курирует расчёты, сам алюминиевый корпус заложили на голландской Gouwerok Shipyard, а финальную сборку перенесли на новые итальянские мощности в Виареджо.

Пока шли процессы слияния, верфь выпустила два знаковых релиза: свой первый гибридный парусник DreamCatcher и моторный флагман Solleone. Появление последнего вызвало особый резонанс в сообществе: Леонардо Феррагамо отдал имя своих легендарных парусных суперяхт новому 23-метровому моторному концепту Swan Argow. Этот символический жест, завершивший четвертьвековую эпоху его единоличного управления, окончательно легитимизировал моторный дивизион в глазах парусных ортодоксов.

Инвестиционная программа на 35 миллионов евро наглядно иллюстрирует масштабы интеграции финского ремесла в итальянскую промышленную модель. Производственные мощности в Брешии и Виареджо дополняются расширением присутствия в Монако, Пальма-де-Мальорке и США. Главным же коммерческим активом Swan



В 1966 ГОДУ ПЕККА КОСКЕНКЮЛЯ ОСНОВАЛ ВЕРФЬ В ЯКОБСТАДЕ — ШВЕДСКОМ АНКЛАВЕ НА ПОБЕРЕЖЬЕ БОТНИЧЕСКОГО ЗАЛИВА.



SANLORENZO ВЛОЖИЛАСЬ НЕ ПРОСТО В ВЕРФЬ, А В МИРОВОЙ БРЕНД-ЛЕГЕНДУ ПАРУСНОГО СПОРТА, ВЫСТРАИВАЯ ОДИН ИЗ САМЫХ МОЩНЫХ КОНГЛОМЕРАТОВ В ЯХТЕННОЙ ИНДУСТРИИ.



в этой сделке становится прямой доступ к глобальной дистрибьюторской сети Sanlorenzo, охватывающей ключевые рынки от Средиземноморья до Азиатско-Тихоокеанского региона.

Чтобы понять, как верфь пришла к столь масштабной экспансии, необходимо вернуться к её истокам — на суровое побережье Ботнического залива, где зарождались каноны скандинавской прочности.

РЕВОЛЮЦИЯ СТЕКЛОПЛАСТИКА

В 1966 году Пекка Коскенкюля основал верфь в Якобстаде — шведском анклав на побережье Ботнического залива, в 320 километрах от Северного полярного круга. Побережье Ботнического залива веками оставалось центром северо-европейского деревянного судостроения. Здесь работали династии мастеров, для которых ручной труд был делом чести, а морская культура — неотъемлемой частью картины мира. Именно на этот консервативный фундамент лёг весьма радикальный план основателя Nautor Swan: строить океанские парусники из нового, глубоко подозрительного для старых плотников материала — стеклокомпозита.

Для реализации проекта Коскенкюля привлёк американское конструкторское бюро Sparkman & Stephens. И тогда на свет появилась Swan 36 Tarantella, первая яхта верфи. (Название лодки оказалось пророческим: спустя тридцать лет контроль над компанией действительно перейдёт к итальянцам.)

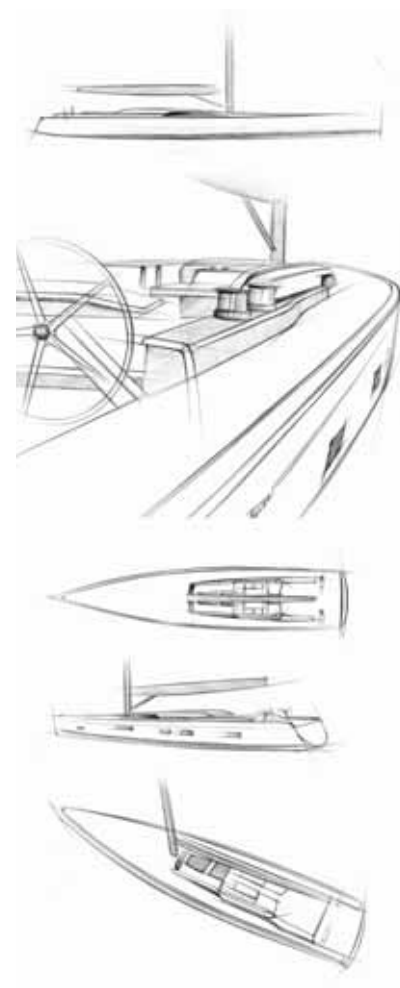
Формованный из стеклопластика корпус дал выигрыш в прочности и полезном объёме вну-

тренних пространств, полностью изменив представление о компоновке жилой зоны. При этом, не доверяя новой технологии, главный конструктор бюро Олин Стивенс заложил в проект избыточную толщину монолитного ламината в районе килевой коробки. В итоге первая серийная модель получила прочность, позволившую лодкам этой серии безболезненно дожить до наших дней, сформировав первоначальный миф о неуязвимости финских «Лебедей».

ОТ ТРИУМФА В WHITBREAD ДО ЭПОХИ АРГЕНТИНСКОГО КАРАНДАША

Ставка на альянс со Sparkman & Stephens определила вектор развития верфи на полтора десятилетия вперёд: совместно партнёры спустили на воду около тысячи корпусов. Модели Swan 38 и Swan 47 окончательно закрепили за финскими парусниками статус пуленепробиваемых океанских крейсеров. Но главным символом надёжности марки стали тяжёлые кечи Swan 55 и Swan 65, продемонстрировавшие, что автономность и обитаемость могут ужиться с высокими скоростными характеристиками.

Исторический статус Swan 65 навсегда зафиксировала кругосветная гонка Whitbread 1973–



1974 годов. Серийная яхта Sayula II под управлением мексиканского предпринимателя Рамона Карлина выиграла этот первый в истории командный кругосветный марафон. Пока конкуренты на кастомных лодках боролись с поломками и аскетичным гоночным бытом, мексиканский экипаж шёл сквозь шторма Южного океана со стабильно высокой средней скоростью. Эта победа избавила Nautor от необходимости тратить на классический маркетинг: бренд стал культом.

В конце 1970-х годов к проектированию Swan ненадолго подключился Рон Холланд (создавший модели 37, 39 и 42), а в 1981 году началось эпохальное сотрудничество верфи с аргентинским патриархом морской архитектуры Германом Фрерсом, продолжающееся по сей день. Фрерс совершил тихую революцию, уйдя от традиционных для Стивенса узких кормовых обводов к более плоскому днищу и широкому миделю.

Фрерсу удалось найти точное равновесие между скоростью, комфортом и эстетикой, которое стало фирменной чертой Swan. Эти яхты уверенно выступали в регатах и одновременно предлагали высокий уровень автономности для дальних переходов. Для верфи это решение оказалось стратегическим: рынок плавно уходил от узкоспециализированных гоночных лодок к универсальным крейсерским яхтам.

НАЛОГИ НА РОСКОШЬ И СПАСЕНИЕ ИЗ МИРА МОДЫ

Несмотря на авторитет в парусном сообществе и признание со стороны владельцев, сравнивавших

Swan с Porsche, коммерчески верфь чувствовала себя не вполне уверенно. В начале 1990-х годов американский налог на роскошь жёстко ударил по продажам на ключевом рынке США. К 1997 году убытки компании достигли 2,6 миллиона долларов при выручке в 32 миллиона.

Nautor Swan спасало то, что в Финляндии верфь считали национальным достоянием и сменявшие друг друга местные собственники удерживали её на плаву. В какой-то момент контроль над предприятием оказался у целлюлозно-бумажного комбината, не имевшего никакого отношения к морю и парусам.

Ситуацию изменил Леонардо Феррагамо, получивший контроль над верфью в 1998 году. Глава флорентийского модного холдинга хорошо знал продукт: он владел двумя яхтами Swan и открыто критиковал прежнюю организацию бизнеса. Позже Феррагамо вспоминал: «Я так люблю лодки, что купил целую верфь». Переговоры о сделке, сумма которой осталась в секрете, заняли год. «Я пришёл в компанию с огромным уважением к тому, что они делают», — говорил инвестор.

Приняв руководство, Феррагамо реструктуризировал производство, разделив его на три дивизиона: полукастомные суперяхты длиной от 80 футов, крейсерские лодки (48–70 футов) и гоночные монотипы. Реформа дала быстрый финансовый результат. К 2002 году чистая прибыль компании выросла почти в десять раз, достигнув 4,5 миллиона долларов, а общая выручка удвоилась и составила 79 миллионов.



ЗА ШЕСТЬ
ДЕСЯТИЛЕТИЙ
NAUTOR SWAN
СПУСТИЛА
НА ВОДУ ЧУТЬ
БОЛЕЕ 2350
КОРПУСОВ.



Главным идеологическим прорывом этой реформы стал запуск разработанного Германом Фрерсом монотипа Swan 45. Модель была представлена в конце 2001 года. Лодка стоимостью более миллиона долларов продемонстрировала беспрецедентный спрос: за первые годы присутствия на рынке верфь реализовала 35 корпусов, заложив основу для создания глобальной клубной инфраструктуры бренда.

С приходом флорентийского менеджмента началась новая веха: бренд перерос рамки судостроения, начав продавать не просто дорогие материальные объекты, а билеты в закрытое элитарное сообщество.

ЗАКРЫТЫЙ КЛУБ

В начале 2000-х годов верфь запустила строительство гоночных монотипов Swan 45 и ClubSwan 42. Этот шаг изменил позиционирование компании: Nautor перестала быть просто производителем дорогих судов для круизов. С появлением масштабных регат и международных встреч владельцев сформировалась глобальная клубная инфраструктура. Феррагамо создал то, что принято называть философией бренда. Отныне клиенты приобретали не просто яхту, а пропуск в закрытый круг общения, особый календарь событий и определённый образ жизни.

Члены ClubSwan получили эксклюзивный доступ в фешенебельные яхт-клубы по всему миру, приоритетные условия в премиальных маринах, возможность использования бизнес-авиации

по специальным тарифам, а также приглашения на закрытые приёмы в таких локациях, как залы Палаты лордов в Вестминстерском дворце или яхт-клуб Bitter End на острове Вирджин-Горда.

Спортивный статус Swan в этот период претерпел серьёзную эволюцию. К разработке гоночных моделей подключился аргентинский инженер Хуан К (Хуан Куюмджян), получивший мировую известность благодаря созданию экстремальных болидов для кругосветных гонок. Его ClubSwan 50, по словам Феррагамо, «объединила типичную элегантность Swan с агрессивностью настоящего рейсера». На деле появление Хуана К принесло в консервативную линейку радикальную гидродинамику: углепластиковые корпуса, тонкие грани скул, сдвоенные рули и обратный наклон форштевня.

К семейству спортивных монотипов позже добавились ClubSwan 36 и ClubSwan 43, также спроектированные аргентинским архитектором. На самую маленькую лодку в линейке — ClubSwan 28, представленную в 2024 году, менеджмент возлагает особые надежды: она позиционируется как начальный класс для вхождения в эксклюзивное сообщество ClubSwan.

ДЖЕНТЛЬМЕНСКИЕ ПРАВИЛА

Сегодня в каждом из монотипных классов ClubSwan развёрнута система региональных и мировых чемпионатов. Центральным событием этой гоночной структуры стала созданная по инициативе Феррагамо регата The Nations Trophy — авторитетное

биеннале, где действуют жёсткие джентльменские правила. Здесь исключена классическая «гонка бюджетов»: за штурвалом обязан находиться исключительно сам владелец яхты, число профессиональных яхтсменов в экипаже строго лимитировано, парусный гардероб запечатывается на сезон, а все корпуса проходят бескомпромиссный технический обмер.

При этом производственная база в Якобаде при Феррагамо сохранила верность традициям замкнутого цикла — ключевые этапы строительства по-прежнему выполнялись силами самой верфи. Вектор технологического развития сместился в сторону углекомполитов. Переход на углеволоконные препреги позволил резко повысить торсионную жёсткость корпусов при существенном снижении весового водоизмещения. Сочетание выверенной серийной платформы и глубокой кастомизации инженерных систем позволило Nautor Swan занять доминирующее положение в секторе semi-custom.

К 2020 году компания трансформировалась в многопрофильную структуру, выделив крупные

проекты в премиальный дивизион Swan Maxi. Однако уже в 2021 году верфь решилась на шаг, вызвавший долгие дискуссии среди парусных пуристов, — выход в моторный сегмент. Скепсис ортодоксов, впрочем, быстро сменился признанием профессионального сообщества.

Первенец новой линейки, 42-футовый скоростной круизер Swan Shadow, завоевал престижную премию Design Innovation Awards на международной выставке в Генуе, доказав, что бренд способен на многое и в моторном мире. Финскому дизайнеру Яркко Ямсену удалось скрестить рафинированную эстетику Swan с передовой гидродинамикой двухступенчатого корпуса, обеспечивающей мягкий ход на скоростях за 50 узлов. Вслед за этим успехом моторное семейство логично пополнилось закрытой версией Swan OverShadow и флагманским 75-футовым уикендером Swan Arrow, окончательно закрепившими за верфью статус универсального игрока высшей лиги.

Подводя итог шестидесятилетней эволюции, приходится констатировать, что сегодня бренд находится на важнейшем перепутье своей истории.





SWAN 55



SWAN 88



SWAN SHADOW

ПАРАДОКС МАСШТАБИРОВАНИЯ МИФА

За шесть десятилетий Nautor Swan спустила на воду чуть более 2350 корпусов — показатель, свидетельствующий скорее о штучном, почти эндемичном характере производства, чем о массовом присутствии в мировом океане. Тем не менее этот скромный по индустриальным меркам флот сформировал непререкаемый канон, избавивший бренд от необходимости обосновывать свой статус в сообществе владельцев и профессионалов рынка. Интеграция в структуру Sanlorenzo закрывает романтическую главу независимого финского судостроения, переводя компанию на рельсы глобального люксового планирования, где инженерная аутентичность, спортивный регламент и клубная закрытость становятся чётко просчитанными бизнес-активами.

Накануне своего 60-летия верфь оказалась в ситуации, когда традиционная ставка на эlegant-

ность и ходовые качества вынуждена уживаться с масштабами и ресурсами транснационального игрока. Программа Swan Alloy, гибридные силовые установки, экспансия на американский рынок под крылом American Magic и альянс с брокерскими тяжеловесами уровня Edmiston — всё это элементы новой, агрессивной диверсификации.

Главный вызов для обновлённого менеджмента лежит в плоскости сохранения идентичности. Сможет ли Swan распространить своё влияние на новые моторные и кастомные алюминиевые направления, не растеряв по дороге ту рафинированную скандинавскую харизму, которая когда-то сделала этот бренд легендой, — покажет время. Но пока новые корпуса, будь то 28-футовый или 44-метровый, режут волну с прежней породистой грацией, становится очевидно: чистая морская архитектура в этом бушующем мире не просто держит удар, а остаётся главной, самой твёрдой валютой высшей яхтенной лиги.

ГЛАВНЫЙ ВЫЗОВ ДЛЯ ОБНОВЛЁННОГО МЕНЕДЖМЕНТА ЛЕЖИТ В ПЛОСКОСТИ СОХРАНЕНИЯ ИДЕНТИЧНОСТИ.



CLUBSWAN 28

ИЕРАРХИЯ КЛАССОВ

■ **CLUBSWAN 28** (2024). «Входной билет» в клуб. Корпус и палуба изготавливаются из усиленного стеклокомпозита, яхта оборудована карбоновой мачтой и вооружением без ахтерштага. Благодаря подъёмному килю и небольшим размерам модель легко транспортировать на трейлере.

■ **CLUBSWAN 36** (2019). Флот ClubSwan 36 быстро растёт и за время с момента своего рождения в 2019 году достиг 20 единиц. Инновационная гоночная монотипная яхта оснащена С-фойлом, предлагая возможность сёрфить на скоростях свыше 20 узлов при полном контроле над лодкой. ClubSwan 36 позволяет даже яхтсмену-любителю продемонстрировать экстремально высокие результаты.

■ **CLUBSWAN 42** (2005). Класс известен своей тактической борьбой на дистанции. Для сохранения спортивного равенства и контроля затрат действуют строгие правила: яхтой должен управлять владелец, число профессиональных членов экипажа и количество парусов строго регламентировано. Такой подход обеспечивает высокий уровень конкуренции и зрелищные гонки.

■ **SWAN 45** (2001). Современный флот насчитывает около 50 корпусов. Яхта получила признание благодаря своему современному классическому дизайну и удачному сочетанию гоночных качеств с возможностями для комфортных круизов.

■ **CLUBSWAN 50** (2016). Сегодня ClubSwan 50 считается одной из самых заметных международных серий гонок, где яхтами управляют сами владельцы. Флот класса насчитывает 30 лодок, в котором представлены яхты из более чем 12 стран, включая яхты под российским флагом. В составе экипажей можно увидеть олимпийских чемпионов, знаменитых офшорных гонщиков и участников Кубка Америки.



CLUBSWAN 36



CLUBSWAN 50

BELLE ÉPOQUE НА БАТАРЕЙКАХ

Текст: Корнелис Схаак / Фото: Джефф Браун / Jeff Brown Breed Media

62 М

Классический кеч *Simena* — первая парусная суперяхта в портфолио недавно созданной верфи *Ares Yachts* и крупнейшая, спроектированная и построенная в Турции.

ПАРУСНОЕ ВООРУЖЕНИЕ
СОСТОИТ ИЗ ГРОТА
ПЛОЩАДЬЮ 470 КВ. М,
БИЗАНИ ПЛОЩАДЬЮ
249 КВ. М, ГЕНУИ
ПЛОЩАДЬЮ
596 КВ. М И СТАКСЕЛЯ
ПЛОЩАДЬЮ 356 КВ. М.



ТРЕНДОВЫЕ
СИЛУЭТЫ
УСТАРЕВАЮТ
ЗА ПАРУ СЕЗОНОВ,
ТРАДИЦИОННАЯ
ФОРМА АКТУАЛЬНА
ДЕСЯТИЛЕТИЯМИ.

Классика беспригрешна: чем более трендово выглядит яхта, тем больше у неё шансов морально устареть уже через пару сезонов, а выверенный классический экстерьер будет востребован и годы спустя. Проект Simena базируется именно на этом принципе.

Стамбульское бюро Taka Yacht Design, сформировавшее силуэт и морскую архитектуру судна, постаралось соблюсти каноны «золотого века» парусников в своей игре на поле радикального ретрореализма. Силуэт Simena — это чистая ностальгия по Belle Époque. Флагманский кеч получил характерный клиперный нос с изящным бушпритом, острые обводы, длинный кормовой свес и надстройку в виде ретропавильона с небольшими окошками.

Однако за сознательным визуальным анахронизмом скрывается бескомпромиссная практичность яхтенной индустрии 2020 годов и полный арсенал современных инженерных решений. Подводная часть оптимизирована для повышения гидродинамической производительности. Выбор материалов подчинён инженерной логике: корпус сварен из высокопрочной судостроительной стали АН 36, а надстройка, хоть и обшита красным деревом, выполнена из лёгких композитных материалов. Предусмотренный проектом флайбридж визуально не перегружает силуэт и практически не увеличивает общую массу конструкции. Подобная гибридная тектоника позволила снизить центр тяжести 570-тонного судна и минимизировать качку при сохранении жёсткости стальной основы.

Ради экономии веса обе мачты — грот высотой 59,5 метра и бизань 48,7 метра — изготовлены из алюминия. Парусное вооружение бермудского кеча, спроектированное Крисом Митчеллом, выбрано за высокую эффективность: низкий центр парусности повышает остойчивость, а косые паруса продуктивнее работают при движении против ветра, чем гафельные. Гики несколько завышены, чтобы исключить опасность для пассажиров при смене галса — даже на высоте флайбриджа контакт с ними исключён.

Два форштага дают возможность настроить паруса под разные погодные условия. Сложная механика управления парусным гардеробом автоматизирована: семь лебёдок, разработанных фирмой Antal, позволяют оперативно поднимать, рифить и сворачивать паруса нажатием кнопок с единого командного пульта (что избавляет владельца и его гостей от лишней суеты на палубе).

Под парусами Simena способна развивать скорость до 16 узлов (при ветре 20 узлов) и держать крейсерскую скорость в 6 узлов. Под мотором — немногим меньше.

Яхта оснащена гибридной силовой установкой: дизель MAN мощностью 882 кВт (1183 л. с.) работает в связке с электродвигателем на 220 кВт и тремя генераторами CAT мощностью 86 кВт. На дизельном двигателе максимальная скорость достигает 14 узлов, при экономичном ходе в 9 узлов запас хода составляет 4000 морских миль. Электродвигатель обеспечивает абсолютно беззвучное скольжение в ночной тишине на скорости до 7,5 узла при дальности хода свыше 6000 морских миль. В режиме движения под парусом при скорости



около 7 узлов включается рекуперация энергии: вода вращает винты регулируемого шага, вырабатывая электричество для бортовых систем.

Палуба разделена на выверенные зоны. Свободный фордек предназначен для размещения тендеров и оснащён скрытым краном. Гостевой кокпит со столовой зоной закрыт от солнца жёстким хардтопом, а рядом расположены бассейнджакузи и кормовые лежаки для отдыха. Места для наблюдения за ходом судна предусмотрены и на флайбридже, где продублирован сдвоенный пост управления: внизу, в закрытой рубке, штурвал и приборная панель находятся по центру, а наверху посты оборудованы по обоим бортам для лучшего обзора при сложных манёврах.

По правому борту расположен откидной балкон площадью 6 кв. метров — трансформируемый узел, который служит причалом для кастомного тендера-лимузина и зоной отдыха у самой ватерлинии.

Внутренние помещения объёмом 499 GT спроектированы британской студией Design Unlimited. Архитектура совмещает традиционные элементы — например, сводчатый подволоок в салоне, повторяющий линию крыши надстройки, — и такие прогрессивные решения, как лёгкие стеклянные перегородки и интегрированное светодиодное освещение. Цветовая гамма строится на контрасте нейтрального светлого фона и древесно-коричневых элементов с акцентами из латуни. Пространство салона решено в сдержанной стилистике джентльменского клуба, где холод латунной сетки и полированного мрамора Calacatta Oro и Patagonia White уравновешивается теплотой мебели, выполненной по индивидуальному проекту из массива ореха и кожи с крупной текстурой.





Хозяйская каюта вынесена в носовую часть нижней палубы и изолирована приватным коридором. В центре установлена двуспальная кровать, отделённая от входа панелью из латунной сетки и стекла. Планировка учитывает сужение корпуса: за счёт развала бортов площадь потолка здесь заметно больше площади пола, что создаёт кинематографический эффект перспективы и компенсирует замкнутость нижнего яруса.

Ближе к миделю оборудованы ещё четыре гостевые каюты (включая две VIP-конфигурации) и универсальное помещение, подходящее под кабинет.

Поскольку Simena построена в соответствии с жёсткими требованиями класса RINA, она обладает универсальными круизными возможностями. Системы жизнеобеспечения судна способны стабильно поддерживать заданные климатические параметры как в тропических широтах, так и в полярных условиях при падении внешней температуры воздуха до -5°C . Для дебютного проекта в сегменте кастомных парусников этот результат – весомый аргумент, заставивший консервативное яхтенное комьюнити отнестись к Ares Yachts с максимальным вниманием.

Появление Simena стало важной премьерой для молодой верфи Ares Yachts. За новым брендом стоит мощный промышленный фундамент



ПО СТАТИСТИКЕ
ОРГКОМИТЕТА MONACO
YACHT SHOW 2025,
SIMENA СТАЛА ОДНОЙ
ИЗ НАИБОЛЕЕ
ПОСЕЩАЕМЫХ ЯХТ
НА ВЫСТАВКЕ.

SIMENA

компании Ares Shipyard, которую семья Калафатоглу основала в 2006 году. Долгие годы они строили скоростные гражданские лайнеры, коммерческие суда и выносимые суда спецназначения, оттачивая инженерные навыки на проектах, где надёжность ценится выше всего. Перенос этих строгих промышленных стандартов в частный сектор позволил верфи закрепить за собой статус серьёзного игрока. Вдобавок в ДНК проекта Simena заложено историческое черноморское наследие Калафатоглу, чьи предки веками занимались традиционным деревянным кораблестроением. В этой лодке старинное мастерство получило цифровое масштабирование, превратив первый кастомный парусник верфи в главный промышленный рекорд страны.

ТИХАЯ ВОДА

Как Уилл Смит, Том Брэди, Рафаэль Надаль, Серхио Перес, Дидье Дрозба и Стив Аоки делят брызги, скорость и места в самом закрытом гоночном синдикате планеты — чемпионате электрических суперкатеров E1.



ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ
ЧЕМПИОНАТ E1
ВТОРОЙ РАЗ ПРИШЕЛ
НА ИТАЛЬЯНСКИЕ
ОЗЕРА НЕ РАДИ
ДЕЖУРНЫХ
СПОРТИВНЫХ
РЕКОРДОВ, А ЧТОБЫ
ОКОНЧАТЕЛЬНО
УТВЕРДИТЬ НОВЫЕ
ПРАВИЛА ИГРЫ
ДЛЯ МИРОВОЙ
ЭЛИТЫ.

Те, кто в начале мая поднялись на террасу Villa d'Este и пригубили макиато, увидели зрелище, полностью лишённое привычной озерной пасторали. В жидкое стекло Комо с сухим авиационным свистом вгрызались углепластиковые крылья RaceBirds. Электрический чемпионат E1 второй раз пришел на итальянские озера не ради дежурных спортивных рекордов, а чтобы окончательно утвердить новые правила игры для мировой элиты.

Сюжет уикенда складывался по законам классической спортивной драмы: пилот американского актёра Сара Прайс получила повреждение корпуса на ранней стадии, но после оперативного ремонта в паддоках сумела вместе с напарником Лукасом Ордоньесом выиграть оба финальных заезда. Уилл Смит бурно праздновал триумф своей конюшни Angola Westbrook Racing, но и его собратья по одному из самых элитарных клубов не должны унывать.

Настоящим открытием этапа стал Джон Питерс из команды индийского магната Вирата Коли Team Blue Rising, совершив прорыв с нижней строчки таблицы и получив награду «Пилот дня». Команда Тома Брэди довольствовалась третьим местом из-за досадного столкновения Эммы Ки-миланен с контрольной отметкой трассы.

Впрочем, на пирсах Черноббьо спортивный азарт и подсчёт очков шли рука об руку со светской интригой. Помимо секунд в протоколах, все обсуждали появление новых лиц в закрытом клубе: совладельцами Sierra Racing Club официально стали голкипер «Реала» Тибо Куртуа и звезда НБА Кайл Кузма.

Происходящее на итальянских озёрах мало напоминало стартовый январский этап в Джидде с его ближневосточным размахом и уж тем более традиционный водно-моторный спорт с его масляной плёнкой на воде и оглушительным грохотом. Культурный и пространственный водораздел между этими локациями очевиден. Если Джидда — это залитый неоном футуристичный Корниш, циклопические бетонные пирсы и демонстрация неограниченного ближневосточного капитала, то Комо — камерный заповедник европейских «старых денег». Здесь паддоки E1 с их хай-тек-эстетикой развернулись на фоне неоклассических вилл девятнадцатого века, магнолий и вековых кипарисов, а электрические RaceBirds швартовались у тех же деревянных причалов, что и классические катера Riva.

Полярными оказались и чисто инженерные условия. Агрессивная, солёная акватория Красного моря в Саудовской Аравии заставляла лодки буквально пробивать тяжёлую зыбь при сильном

ПОБЕЖДАЕТ ТОТ, ЧЕЙ
ИНЖЕНЕР ТОЧНЕЕ
РАССЧИТАЛ УГОЛ АТАКИ
КРЫЛА ПОД ПЛОТНОСТЬ
ВОДОЕМА, А ПИЛОТ —
ПРЕВРАТИЛ ЭТО
СКОЛЬЖЕНИЕ В ЧИСТОЕ
ИСКУССТВО.



боковом ветре, нагружая фойлы. Пресноводный, замкнутый бассейн Комо окружён горами, что обеспечивает пилотам идеально гладкое зеркало воды. Меньшая плотность пресной воды потребовала от механиков Victory Marine изменить конфигурацию и угол атаки подводных крыльев. В итоге вместо жесткого штурма волн в пустыне, на итальянском озере RaceBirds продемонстрировали чистую аэродинамику и хирургически точное скольжение, где главную опасность представляла лишь отражённая от крутых берегов кильватерная волна соперников.

Этот географический контраст раскрывает главную интригу, заложенную создателями E1. Организаторы намеренно меняют акватории, заставляя команды кочевать из закрытых пресных лагун на жёсткую океанскую волну. В чемпионате, где все катера технически идентичны, именно способность инженеров рассчитать настройки гидрофойлов под специфику конкретного водоема, а пилотов — мгновенно адаптироваться к радикально разным условиям, становится решающим фактором победы.

Вне зависимости от географии, общее технологическое ощущение от гонок остается неизменным: вместо привычного рева моторов зрители слышат лишь сухой свист рассекаемого воздуха и лёгкий шорох углепластиковых крыльев. Лодки Алехандро Агага и Родри Бассо (последний слишком долго конструировал болиды в McLaren, чтобы



Организаторы
намеренно
меняют аквато-
рии, заставляя
команды коче-
вать из закрытых
пресных лагун
на жесткую оке-
анскую волну.

верить в чистую романтику) парят над водой на подводных крыльях, что сводит к минимуму гидродинамическое сопротивление и исключает углеродный след.

МЕЖДУ АЭРОДИНАМИКОЙ И РИСК-МЕНЕДЖМЕНТОМ

Оценивать RaceBird привычными яхтенными лекалами бессмысленно. 24-футовый болид, рождённый в миланском ателье Victory Marine Брунелло Акампоры, имеет больше общего с авиаконструкциями, чем с обводами классического катера. При скромной мощности электромотора Mercury Marine в 200 лошадиных сил эта углепластиковая капсула разгоняется до 58 миль в час. Секрет заключается в гидродинамике фойлов. На определённых скоростях лодка полностью отрывается от зеркала воды. Это минимизирует сопротивление, избавляет пилота от качки и обеспечивает хирургически точное скольжение.

Чистое инженерное доминирование Алехандро Агага усложнил человеческим фактором. Интегрированная система Tactical Boost, ставшая наследием Attack Mode из «Формулы-Е», превращает гонку в сессию высокоскоростного риск-менеджмента. Пилот вынужден каждую секунду калькулировать теплоотдачу и остаточную ёмкость батареи Kreisel. Ошибка в расчетах на одном круге приводит к тому, что на финишной прямой электроника переведёт лодку в аварий-

ный режим. Участие в серии американского аэрокосмического гиганта Sierra Nevada Corporation под вывеской Sierra Racing Club подтверждает серьёзность мероприятия. Оборонные подразделения используют этот экстремальный полигон для тестирования управления энергией в агрессивной морской среде.

Особое внимание создатели серии уделили гендерному составу экипажей, превратив его в один из главных элементов соревновательной интриги. Согласно правилам Международного водно-моторного союза (UIM), каждая из двенадцати команд обязана заявлять двух пилотов разного пола — мужчину и женщину, которые проводят в тесном закрытом кокпите RaceBird абсолютно равное количество времени во время квалификационных сессий и финалов. Такой регламент полностью исключает концепцию «второго пилота» и ломает устоявшуюся иерархию традиционно го технического спорта. На пит-стопах участники физически сменяют друг друга за штурвалом, и итоговый успех конюшни зависит от синергии и стабильности обоих спортсменов. Чтобы победить, владельцам команд приходится рекрутировать звёзд первой величины из полярных дисциплин: в паддоках E1 чемпионки по ралли вроде Сары Прайс делят тактические схемы с ветеранами «Формулы-3» и виртуозами гидроциклов, что превращает каждый заезд в соревнование абсолютно разных гоночных культур.



ГОНКА

в Анголу, чтобы на закрытом правительственном гала-вечере Jantar Azul вместе с министром туризма Марсио Даниэлем анонсировать добавление Visit Angola в название своей команды Westbrook Racing. Выбор локации имеет даже геополитическое измерение. Луанда сегодня активно диверсифицирует экономику и направляет средства в крупные гидроэнергетические проекты. Для ангольских элит серия E1 стала способом зафиксировать новый статус на международной арене. В этом проекте жёсткий инклюзивный регламент UIM, требующий гендерного паритета и смены пилотов на пит-стопах, сочетается с миллионными вливаниями в локальную инфраструктуру.

НАСЛЕДИЕ ГРОМКОГО ВЕКА

Электрический демарш E1 на самом деле повторяет сюжеты столетней давности. В «ревущие двадцатые» страсть к экстремальным скоростям на воде объединяла владельцев крупных промышленных империй. Разница лишь в том, что тогда ради забавы втискивали громогласные авиационные двигатели в хрупкие деревянные корпуса.

Золотой век водно-моторного спорта держался на амбициях Harmsworth Trophy. Эта международная дуэль наций собирала у берегов Детройта аудиторию, сопоставимую с сегодняшним Супербулом. Главным идеологом этой гонки наций выступал Гар Вуд, детройтский мультимиллионер, изобретатель и канонический «король скорости». Он не просто спонсировал процесс из кабинета, а сам управлял катерами серии Miss America.

Вуд действовал с американским размахом: скупал на военных складах 12-цилиндровые двигатели Liberty L-12, заставлял краснодеревщиков выклеивать многослойные корпуса из махагоны и инвестировал в победы огромные суммы ради того, чтобы отобрать кубок у британской короны. Катера Вуда мгновенно нашли применение и в скоростной логистике по Детройт-Ривер в обход таможенных постов. Скорость тогда ассоциировалась с касторкой, жжёным бензином и чистым риском. Сегодня она лишена этих атрибутов, что создает примечательный парадокс.

Венеции или озера Комо она приобретает иной смысл. Для венецианской лагуны, веками страдающей от разрушительной кильватерной волны классических ДВС, бесшумный полёт болидов Victory Marine на подводных крыльях стал экологическим решением. Спонсоры получают надёжные аргументы против обвинений в гринвошинге, ведь отсутствие береговой волны подтверждено конструкцией лодки.

Агаг исправил главный порок парусного спорта больших достижений, где лодки уходят далеко за горизонт. RaceBird возвращает соревнование на городские набережные. Это интимный, осязаемый аттракцион, в котором зритель чувствует движение воздуха от пролетающего в паре метров углепластикового крыла.

Важной проверкой концепции станет Гран-при Луанды, намеченный на уикенд 12–13 сентября 2026 года. В марте Уилл Смит лично прилетал

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ
ТАНДЕМ МУЖЧИНЫ
И ЖЕНЩИНЫ —
ЭТО ЖЁСТКОЕ
ТРЕБОВАНИЕ
ПРАВИЛ.
НА ПИТ-СТОПАХ
ОНИ СМЕНЯЮТ
ДРУГ ДРУГА
ЗА ШТУРВАЛОМ.



Британский истеблишмент принял вызов Детройта с имперским масштабом. Сэр Малкольм Кэмпбелл выставил против американского махагоны свои лодки Blue Bird. За его спиной стоял научно-производственный потенциал Rolls-Royce. Кэмпбелл устанавливал на болиды кастомные авиационные двигатели Rolls-Royce типа R. Эти штучные шедевры инженерной мысли позже превратились в моторы Merlin для истребителей Spitfire.

Одновременно на дистанцию вышла Мэрион «Джо» Карстэйрс, наследница состояния нефтяной империи Standard Oil и известная бунтарка в истории яхтинга. В безупречных мужских костюмах от ателье на Savile Row она тратила миллионы на постройку катеров Estelle на верфи Saunders-Roe. Карстэйрс скупала лучшие технологии, чтобы переиграть мужчин на их собственном поле, а её частный багамский остров Кит-Кей стал убежищем для европейской элиты, бежавшей от условностей Старого Света.

Спортивная геометрия тех лет включала и графа Теофило Росси ди Монтелера. Член знаменитой промышленной династии гонял на катерах с моторами Raskard и первым понял, что скорость служит идеальной витриной для фамильного имени. В его паффах зародилась синергия европейского лоска и спортивного спонсорства, аналоги которой мы наблюдаем сегодня в VIP-ложах E1 в Джидде и Монако.

АЗАРТ КАК КОНСТАНТА

За пределами светских хроник и протектората князя Монако Альбера II серия E1 остаётся венчурным стартапом. Одной медийной поддержки для удержания высоты не хватит. Заявленная цель достичь капитализации в 667 миллионов долларов к 2030 году требует от лидеров автоспорта ювелирной точности. Расширение календаря до 8–9 этапов показывает, что франшиза продается. Владельцы команд хеджируют риски и превращают свои слоты в самостоятельные бизнес-экосистемы с собственными спонсорскими пакетами. Вопрос заключается в том, сможет ли E1 удерживать рафинированную аудиторию, когда эффект новизны исчезнет, а имена Надаля и Брэди станут привычным фоном.

Пока расчёт Агага оправдывается. В эпоху, когда этика и эстетика заключили прагматичный брак, E1 предлагает рынку скорость без экологического стыда и статус без площадной брутальности. Будущее яхтинга обещает быть тихим, но от этого оно становится только дороже.



МАРШРУТНЫЙ ЛИСТ: ГДЕ СМОТРЕТЬ E1 ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ СЕЗОНА

■ 17–18 июля | E1 Monaco 2026, Монако

Классика жанра. Самый предсказуемый и оттого обязательный этап в разгар летнего сезона на Лазурном Берегу.

■ 12–13 сентября | E1 Luanda GP 2026, Луанда, Ангола

Самый интригующий пункт календаря. Повод увидеть, как футуристичные RaceBirds справляются с тяжёлой атлантической волной.

■ 3–4 октября | E1 Lagos GP, Лагос, Нигерия

Радикальная смена гидрологии. Вместо открытого океана лодки зайдут в приливную лагуну Лагоса. Прошлогдний африканский дебют лиги обернулся таким успехом, что организаторы не задумываясь повторили локацию.

■ 13–14 ноября | E1 Miami GP, Майами, США

Чистый американский хай-тек. Скоростной трек проложат в узком проливе между даунтауном и Саут-Бич. Локация требует ювелирного маневрирования и обещает стать зрелищным урбанистическим этапом осени.

■ 21–22 ноября | Bahamas GP, Багамы

Главный финал года. Серия E1 впервые заходит в Карибы, закрывая сезон на фоне идеальной бирюзовой воды. Главное событие в календаре и лучшая точка для первого знакомства с чемпионатом.





Ультрасвежий сифуд и суши от *La Marée* на борту яхты

Собственная служба импорта холдинга полностью снимает любые вопросы к качеству и свежести рыбы на борту. Привезти деликатные морепродукты на движущееся судно, правильно их сохранить и сервировать в условиях реки — задача в первую очередь логистическая. За годы работы команда кейтеринга полностью отладила эту механику, поэтому организацию стола на воде им доверяют без лишних опасений.

Меню для яхт формируют из тех же позиций, которые определяют репутацию стационарных ресторанов сети. На палубу заказывают японские суши и классические роллы, брускетты с рыбой или канале с дарами моря. Чтобы не ограничиваться исключительно сифудом, повара предлагают мясные блюда, ассорти зрелых сыров и десерты ручной работы из кондитерского цеха холдинга.

Всю организационную часть служба кейтеринга покрывает самостоятельно. Менеджеры напрямую координируют действия с капитаном и экипажем, доставляют посуду и полностью отвечают за финальный стол на ходу судна. Формат одинаково удобен как для проведения встреч с партнерами и корпоративов, так и для закрытых семейных ужинов, романтических свиданий. Меняющийся пейзаж за бортом становится естественным фоном для отдыха, за гастрономическую часть которого отвечает проверенный бренд.

Экватор лета от Yacht Event на яхте «*Ласточка*»

В июле Москва начинает плавиться от зноя, и спасает только близость к воде. Терраса «Ласточки» на Лужнецкой набережной в середине лета превращается в то редкое место в городе, где можно поймать настоящее круизное настроение. Команда Yacht Event отдала носовую палубу под праздничные события: здесь можно устроить банкет до 40 человек или фуршет до 60 гостей. Под парусиновыми шатрами на тиковом настиле всегда прохладнее благодаря речному бризу, а панорама Воробьевых гор извбавляет от ощущения душного мегаполиса. Меню от Доменико Филиппоне составлено без лишней тяжеловесности: легкие средиземноморские крудо и понятная светская паназия. Сюда одинаково приятно подняться ради коктейля на закате или зафрахтовать судно целиком для частного праздника с прогулкой по реке и фейерверком. Комфорт складывается из частностей — от предупредительной valet-парковки у причала до безупречной выправки стюардов на борту.



Стейки Wet Aged и кюнефе на веранде *Cihan*

Когда говорят про стамбульское настроение, турист представляет Султанахмет, а инсайдер — Бешикташ. Шумный, размашистый Новый Арбат вполне мог бы стать частью этого маршрута. Но с панорамной веранды Cihan Turkish Steak and Kebab городской поток кажется лишь кинематографичным фоном. Команда ресторана распахнула двери просторной террасы с выраженными мотивами Востока в дизайне, усыпанной цветами и утопающей в солнечных лучах. Пространство наполняется ароматами специй и мяса, создавая ту самую неповторимую атмосферу восточного города.

Провести неспешный день здесь можно в компании авторских блюд от бренд-шефа Джихана Дениза — от фирменных кефте и кебабов до сочных стейков Wet Aged из собственного шкафа вызревания, которые готовят на открытом огне. Выбор мяса — исключительная ответственность шефа: он лично контролирует качество продукта и работу с ним.

На десерт заказывают фисташковый катмер или кюнефе из хрустящего теста катаифи с горячим, тягучим сыром под крепкий чай или кофе на песке. Это безупречно исполненная классика для летнего города.



Морские плато и ледяное просекко на веранде *Atlantica*

Летняя терраса ресторана Atlantica создана для того, чтобы проводить теплый сезон в городе с максимальным комфортом. Мраморные столы, большие удобные диваны, каскады зеленых растений, тиковая мебель, огромные зеркала — каждая деталь рождает особую непринужденную атмосферу. Для создания курортного и по-настоящему летнего настроения вся веранда утопает в экзотических растениях. А еще терраса Atlantica — одна из самых просторных летних площадок в этой части города: она вмещает более 100 гостей. Если становится прохладно, в Atlantica приносят пледы и включают инфракрасные обогреватели, чтобы гостям было по-прежнему комфортно обедать и ужинать.

В меню — премиальные морепродукты и рыба: от камчатского краба и сибирского осётра до сахалинского гребешка и индонезийского осьминога. Главные хиты — знаменитый краб-дог и роскошные морские плато: на двоих и на компанию. Утром в ресторане сервируют морские завтраки, в том числе сеты из семи блюд с мурманским лососем, тихоокеанскими креветками и другими дарами моря.

Утренний бургер с палтусом и омлет со сморчками на завтрак в *Loro*

У итальянских ресторанов Loro две утренние новости: в двухэтажном особняке в Хамовниках появились завтраки, а на Большой Никитской обновили меню. На Трубечкой улице их подают с восемью утра. Для тех, кто любит плотно поесть, в меню добавили бургер из бриоши с котлетой из палтуса, лосося и трески, а также хрустящий драник из батата с камчатским крабом. На Никитской атмосфера привычно более богемная, туда стоит заглянуть ради яичницы из перепелиных яиц с мортаделлой и пармезаном или воздушного омлета со сморчками и спаржей. В оба Loro также добавили летние позиции — зеленая гречка с песто и бурратой и взбитый творог с малиной. На десерт — морковный пирог с апельсиновой карамелью от шеф-кондитера Анны Додононовой, а шеф-сомелье Александра Ефремова предлагает начинать день с бокала ледяного Prosecco Nino Franco.



Коктейль по скульптуре Фатхуллиной и лимонад на веранде *Leo*

В ресторане Leo Генриха Карпина и Сергея Серенькова в Хамовниках столы накрывают на зеленой веранде, а карту миксов бренд-бармендер увязал с современным искусством. Пространство террасы повторяет лаконичный дизайн основного зала: ротанг, кирпич и деревянный настил. По периметру расставили торшеры, столы накрыли белыми скатертями, а от внезапного дождя гостей защищает раздвижная крыша.

Бренд-бармендер Олег Кашин собрал карту миксов с привязкой к современному искусству. Коктейль Leo, отсылающий к скульптуре Алисы Фатхуллиной, замешивают на шотландском виски с кордиалом из гречихи и меда, украшая медово-лимонной пеной. Плотный Imagination делают на джине и апельсиновом ликере с добавлением лемонграсса и гибискуса. Самый легкий вариант — спритц I Fall In Love на анчане, вермуте и алоэ. Для тех, кто временно игнорирует алкоголь, Кашин готовит лимонад на чае ходзича со сливой. Спокойное место для долгих разговоров под открытым небом.

Летние твисты и сочные стейки в *800°C Contemporary Steak*

В сезонное обновление барной карты мясного ресторана 800°C Contemporary Steak Генриха Карпина и Сергея Серенькова вошла коллекция авторских твистов с акцентом на чистые вкусы. Классическую Маргариту пересобрали в миксе Margarita Lemongrass на текиле и авторском кордиале из лемонграсса. Тропический Grapefruit-Passion Fruit Spritz сочетает грейпфрут, маракуйю и розу, а ягодный хайбол Strawberry Watermelon готовят с клубничным кордиалом и арбузным биттером. Для тех, кто обходится без алкоголя, здесь предлагают цитрусовый лимонад юдзу-персик. Веранда на Большом Патриаршем оформлена без лишнего пафоса: белые скатерти, плетеная мебель и обилие живой зелени на камерной веранде. Идеальное видовое место для неспешных завтраков и красивых ужинов на фоне летних закатов с сочными стейками с фирменной корочкой из секретной смеси специй.



Саке Ima Oysters и коктейли с матча хикари *Fumisawa Sushi*

Барную карту Fumisawa Sushi на Петровке шеф-бармен Владимир Зензюра выстроил как дополнение к лаконичной японской кухне. Коктейли подают на трехъярусной веранде с красными японскими фонариками, а сами рецепты лишены сложного декора ради чистоты вкуса. Микс Uni no Hana здесь замешивают на сухом саке Ima Oysters, что подчеркивает природную минеральность напитка. Освежающий First Flush делают на джине с добавлением юдзу, японского чая сэнтя и ромашки. Насыщенный Silk Road держится на контрасте ванильного бурбона, белого какао и кислой маракуйи, а Sakura Fubuki сочетает джин и ликер из лепестков сакуры. В Matcha Wave используют церемониальный чай матча хикари с кокосовой водой и ромом, а самый нетривиальный в подборке — пряный Sesame & shiso sour, где сок киви балансирует с жареным кунжутом и мускатным орехом. Готовое гастрономическое сопровождение к raw bar на свежем воздухе.



Лето на крыше в *Дубай*

В ресторане «Дубай» на Кузнецком Мосту весь сезон принимают гостей на панорамной крыше с видом на ЦУМ, Большой театр и исторический центр. Пространство оформлено в спокойных песочных оттенках и выдержано в стиле лобби премиального отеля. Главные визуальные акценты — контактный бар и арт-стена работы Димы Слэша, имитирующая закатные барханы.

Днем на веранду приходят ради меню бренд-шефа Тимура Исмаилова. В его основе — плотный гав-бар, крудо из дикой рыбы с минимальным количеством специй, средиземноморские морепродукты и классические стейки, которые готовят на открытом гриле. Ближе к ночи локация меняет формат: крыша превращается в закрытую площадку с камерным освещением, авторской коктейльной картой и диджей-сетами. Вечерний гастрономический акцент смещается на сложные горячие блюда из рыбы, морепродукты на углях, десертную карту от шеф-кондитера и выверенную винную коллекцию холдинга, где особое внимание уделили редким позициям Старого Света.



Карамелле с крабом и окрошка на айране в *Nappe Bistro*

Летнее меню европейской кухни в Nappe Bistro держится на сезонных контрастах. Местную буррату подают с томатами и базиликом, а салат с лангустинами и цукини направляют пикантным корнем хрена и чили, добавляя клубнику. Форму итальянских конфет повторяет паста карамелле с начинкой из крем-чиза, крабом и томатным конфи. Окрошку на айране готовят в двух версиях — с камчатским крабом или с миланской мортаделлой, а альтернативой выступает холодный крем-суп из авокадо с лаймовым маслом. На десерт заказывают манговое джелато с сиропом агавы и морской солью. В барной карте акцент смещен на ягодный спритц с земляникой на японском ликере юдзу и сухой вариант с грушей и ореховым хересом. Классический Беллини здесь смешивают из свежих персиков с добавлением корейского соджу и абрикосового ликера. Понятная гастрономическая база для обедов.

Шатер у причала и сигарный клуб в ротонде *M'Istra'L*

На Истринском водохранилище рестораны пятизвездочного M'Istra'L Hotel & SPA закрывают все гастрономические запросы загородного отдыха. Летом главной точкой на берегу становится шатер La Dolce Vita с открытой кухней, где ставку делают на блюда из дровяной печи и мясо на углях. В основном здании за завтраки и классическую русско-европейскую кухню отвечает brasserie La Croisette, а для паназиатских ужинов открыт ресторан Orientis. В лобби-баре Ritzy смешивают классические коктейли, а местная сигарная комната оформлена в стиле закрытого английского мужского клуба с подборкой хорошего коньяка и виски. От сигарных кресел по винтовой лестнице можно подняться на самый верх — в башню-ротонду, откуда открывается лучший панорамный вид на истринские просторы. Рабочая альтернатива европейским курортам в часе езды от столицы.



Средиземноморское настроение на веранде «Зеа»

Средневековая архитектура, роскошные виллы и морской бриз — теперь ощутить атмосферу греческого региона можно в Москве: в «Зеа» открылась летняя веранда на восемьдесят посадочных мест. Стиль террасы продолжает концепцию интерьера «Зеа»: белые скатерти, кресла из ротанга, живая зелень, мандариновые деревья и кашпо с цветущими растениями. Веранда «Зеа» создана для неспешных обедов и красивых ужинов на фоне летних закатов. Гостям рекомендуют попробовать лингвини с морским ежом, черным трюфелем и мисо-соусом или филе миньон на подушке из запеченного картофеля с фуа-гра и черным трюфелем, а на десерт французские блинчики Crepe Suzette. В качестве аккомпанемента к кухне — винная карта, которая переносит в путешествие по побережью Европы, за ее пределы и в далекие уголки Черного моря.



Текст: Антон Перфильев / Фото: пресс-службы

ФИНАЛЬНЫЙ ГАЛС

Семь яхт длиной более 50 метров для бархатного сезона в Средиземном море или поздней осени на Карибах.



Сентябрь возвращает Средиземноморью его истинный, аристократичный ритм. Летнее безумие с перегруженными маринами и случайной публикой позади. Воздух становится прозрачным, а Лазурный Берег и Лигурия наконец принимают свой первозданный вид (в скобках заметим, что именно в октябре Портофино или Сен-Тропе снова превращаются в закрытые клубы для «старых денег»). Наступает самое кинематографичное время на воде — бархатный сезон.

Интрига момента — в остром дефиците времени. Уже к середине октября большинство крупных яхт снимутся с якорей и возьмут курс на Карибы. Трансатлантический транзит неизбежен, но именно в этом коротком зазоре между сезонами на чартерном рынке появились игроки, чьи премьеры индустрия ждала весь год. Семь customных корпусов, которые прямо сейчас готовы развернуть флаги ради вашего бархатного сезона.

■ AWANDRA (BAGLIETTO, 52 M, C&N) ЧАРТЕРНЫЙ ТАРИФ: ОТ €345 000 В НЕДЕЛЮ.

Имя Awandra составлено из инициалов семьи владельца и имени Авандры — богини путешествий и свободы из вселенной Dungeons & Dragons. Хозяин лодки — явно человек с независимым умом и самоиронией, раз не побоялся срифмовать седьмой корпус знаковой серии T52 от верфи Baglietto с фэнтези. Лодка была передана заказчику в июле 2025 года. В 2026 году Awandra забрала статуэтку премии The World Superyacht Awards.

Чтобы соответствовать своей покровительнице, Awandra получила передовой гибридный привод: она заходит в капризные заповедные марины на бесшумной электротяге, не тревожа экосистему. Впрочем, главные customные метаморфозы Франческо Пашковски скрыл в анатомии палуб. Он решительно переосмыслил стандартную планировку транца. По требованию владельца, ведущего активный образ жизни, Awandra лишилась традиционного расслабленного пляжного клуба. Вместо него на нижней палубе обустроена высокотехнологичная Adventure Room — сухой док и база для экспедиционного снаряжения, каяков и дайвинга, имеющая прямой выход к воде.

Внутреннее пространство, созданное Пашковски в соавторстве с Маргеритой Касприни, представляет собой рафинированный средиземноморский минимализм: матовые поверхности, мягкие пастельные и глубокие синие тона, обилие сложного текстиля и панорамное остекление, превращающее главный салон в залитую светом веранду. Мастер-люкс во всю ширину главной палубы предлагает редкий для этого размера сценарий: раздельные ванные комнаты (his-and-hers) и глубокую ванну, установленную вплотную к панорамному окну. На нижней палубе — две VIP-каюты и два гостевых люкса с трансформируемыми кроватями. Финальный штрих — огромный сундук, где вокруг customной костровой чаши с живым огнём выстроена лаунж-зона.



■ BREAKTHROUGH (FEADSHIP, 118 M)

ЧАРТЕРНЫЙ ТАРИФ: ОТ €3 500 000 В НЕДЕЛЮ.

Октябрьский переход через Атлантику — специфический жанр. Средиземноморский сезон закрыт, карибский ещё не начался, и 118-метровый титан Breakthrough (экс-Project 821) берёт курс на Антигуа. Проектировавшийся для Билла Гейтса, но сменивший владельца после его развода, этот Feadship ушел к канадскому миллиардеру Патрику Довиги за рекордные для индустрии €650 млн. Теперь главный технологический феномен десятилетия доступен в чартер.

У Breakthrough стальной корпус и абсолютная чистая совесть. Это первая в мире мегаяхта на жидком водороде, хранящемся при температуре -253 °C. Пока аналоговые гиганты сжигают тонны дизеля на стоянках, шестнадцать водородных элементов PowerCell бесшумно выдают 3 MWt. Результат — неделя звенящей тишины без вибраций и выхлопа (в скобках заметим, что портовые власти в капризных эко-зонах будут аплодировать вам стоя).

Здесь царит рафинированный европейский минимализм в исполнении дизайнеров RWD: ма-

товый белёный дуб, фактурный ротанг и кожа тончайшей выделки. Пространство закручено вокруг пятипалубного атриума со стеклянным лифтом, а обитаемые зоны расширяются за счет 14 скрытых террас, бесшумно выдвигающихся из бортов.

Инженерные фокусы продолжают на главной палубе. Восьмиметровый бассейн с противотоком оборудован подвижным стеклянным дном: гидравлика поднимает его, превращая чашу в подиум для дефиле или танцпол. Днём же это дно служит прозрачным потолком для пляжного клуба уровнем ниже. Под зоной спа скрывается Nemo Lounge. В океанском переходе это лучшее место, чтобы с бокалом выдержанного рома созерцать безупречную чёрную бездну через толстые иллюминаторы ниже ватерлинии.

Экипаж из 46 человек обучен главному правилу мегаяхтенного сервиса — предугадывать желания, оставаясь при этом абсолютно невидимым. Восемь стандартных кают на главной палубе при необходимости объединяются в четыре огромных люкса. Breakthrough — это очень большое, технологичное и тихое убежище для тех, кто хочет на неделю исчезнуть с радаров.



ПОД ЗОНОЙ СПА СКРЫВАЕТСЯ NEMO LOUNGE. ЭТО ЛУЧШЕЕ МЕСТО, ЧТОБЫ С БОКАЛОМ ВЫДЕРЖАННОГО РОМА СОЗЕРЦАТЬ БЕЗУПРЕЧНУЮ ЧЁРНУЮ БЕЗДНУ.



■ LADY S (FEADSHIP, 93 M)

ЧАРТЕРНЫЙ ТАРИФ: ОТ €3 500 000 В НЕДЕЛЮ.

В октябре 93-метровая Lady S берёт курс на Портофино. Судно валовой вместимостью 2999 брутто-тонн — идеальный пример того, как бескомпромиссная инженерия Feadship побеждает законы физики ради капризов владельца.

Главный вызов для верфи скрыт внутри: двухпалубный кинозал IMAX с изогнутым экраном. Чтобы интегрировать эту машину, конструкторам пришлось пересчитать силовой набор корпуса и опустить настил второго дна (танк-топа) к самой килевой линии. Кинозал спроектирован как плавающая, изолированная акустическая капсула — внутри вы не услышите ни звука от работающих на полную мощность машин.

Эстетика от Raymond Langton Design — это ослепительно белые матовые поверхности, графичные линии и скрытый свет, превращающий интерьер в галерею современного искусства. Семь кают (включая четыре люкса на главной палубе) укомплектованы экранами разрешения 8K.

На корме обустроен девятиметровый бассейн, выложенный фактурной плиткой ручной работы из Уэльса. Его прозрачное дно фильтрует солнечные лучи для зоны спа и хаммама уровнем ниже. На носу — сертифицированная коммерческая вертолётная площадка, которая лёгким движением трансформируется в корт для стритбола. В октябрьских сумерках естественным центром притяжения на борту становятся две чаши с живым огнём, установленные прямо на открытых палубах. Ловить на них последние тёплые мгновения сезона — отдельный вид удовольствия.



ANGELIQUE (TURQUOISE YACHTS, 87,7 M)

ЧАРТЕРНЫЙ ТАРИФ: ОТ €1 200 000 В НЕДЕЛЮ.

Осенний Бодрум и закрытые бухты Гёчека привлекают тех, кто завершает сезон без средиземноморской суеты. Именно здесь в сентябре и октябре открывает свой первый чартерный сезон флагман Turquoise — Angelique. С валовым объемом в 2646 тонн это самое вместительное судно в истории турецких верфей, перешедших от копирования европейцев к созданию кастомных проектов самого высокого уровня.

Там, где тяжёлые немецкие или голландские проекты вынуждены оставаться на внешнем рейде, Angelique с её осадкой 3,9 метра свободно заходит в камерные фьорды Адриатики и мелкие бухты Эгейского моря.

Внутри пяти палуб, связанных стеклянным лифтом, доминирует сдержанное, графичное ар-деко с обилием матового камня. Главный визуальный якорь атриума — масштабная люстра из выдувного стекла работы Дейла Чихули (в скобках заметим, что его хрупкие инсталляции чаще встретишь в Музее Виктории и Альберта, чем в частных коллекциях на воде).

Инженерная изюминка Angelique — полноценный внутренний затопляемый док, редкость для таких габаритов. Десятиметровый кастомный лимузин-тендер заходит прямо внутрь стального корпуса. Внешние ворота закрываются, насосы бесшумно откачивают воду, и гости выходят



ANGELIQUE
С ЕЁ ОСАДКОЙ
3,9 М СВОБОДНО
ЗАХОДИТ
В КАМЕРНЫЕ
ФЬОРДЫ АДРИАТИКИ
И МЕЛКИЕ БУХТЫ
ЭГЕЙСКОГО МОРЯ.

с сухой палубы катера прямо в кондиционированную тишину велнес-центра с хаммамом.

Палуба владельца — это полностью изолированное суверенное государство с личной террасой, зимним садом и джакузи. Для гостей созданы четыре каюты на главной палубе и два люкса, способных объединяться в один гигантский апартамент. Вечером эпицентр жизни смещается на открытый сундек. Здесь, под чёрным эгейским небом, кинотеатр соседствует с открытой кухней, где шеф-повар устраивает тепланны-ки-шоу из дневного улова.



SALT (CRN, 62 M)

ЧАРТЕРНЫЙ ТАРИФ: ОТ €500 000 В НЕДЕЛЮ.

До недавнего времени 62-метровая Salt от итальянской верфи CRN оставалась сугубо приватной территорией. Тот факт, что наконец вывели этот кастомный корпус на рынок, — важная новость для ценителей безупречной средиземноморской родословной, не испорченной конвейерным чартером.

Тандем Карло Нуволари и Дэна Ленарда подошёл к стальному корпусу с азартом автомобильных дизайнеров. Лодка ошеломляет сложной ливреей: оттенок «дымчатый кварц» здесь срифмован с серебристо-песочной надстройкой и угольно-чёрными графичными штрихами. Вертикальный форштевень удлинняет ватерлинию, увеличивая объём до 1288 брутто-тонн и заставляя лодку буквально резать волну. Для того чтобы встречный поток не заливал остекление, в носовую часть интегрирован автоматический карбоновый брызгоотбойник (редкая деталь).

Нуволари и Ленард искусно использовали зеркальные панели и скрытые световые сценарии: на закате границы салона растворяются, впуская море внутрь. Полная автоматизация климата и света управляется в один клик, а избыточная изоляция гарантирует звенящую тишину в каютах даже на максимальных 16 узлах.

Владельцу отдана вся верхняя палуба — с панорамным лаунжем, сдвижными переборками и спальней, развёрнутой к кормовой террасе. На нижней палубе, помимо гостевых люксов, развернут пляжный клуб с хаммамом и тренажёрным залом, где дежурят штатный массажист и физиотерапевт.

Salt уже вошла в историю как одна из первых итальянских суперяхт с жёстким экологическим сертификатом IMO Tier III. Система каталитической нейтрализации снижает выхлоп оксидов азота на 70% (в скобках заметим, что это не дань экомоду, а ваш легальный пропуск в самые строгие и закрытые заповедные акватории планет).

ТАНДЕМ
КАРЛО НУВОЛАРИ
И ДЭНА ЛЕНАРДА
ПОДОШЁЛ
К СТАЛЬНОМУ
КОРПУСУ
С АЗАРТОМ
АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДИЗАЙНЕРОВ.



ВНУТРИ ЯХТЫ ДИЗАЙНЕР ДЖАН МАРКО КОМПАНИНО УСТРОИЛ ТРИУМФ ИТАЛЬЯНСКОГО ИНТЕРЬЕРНОГО КУТЮРА.

■ **RAJA² (ADMIRAL, 55,2 M)**
ЧАРТЕРНЫЙ ТАРИФ: ОТ €350 000 В НЕДЕЛЮ.

Новый релиз из серии S-Force от верфи Admiral выглядит так, будто эскиз концептуального спорт-кара материализовался на стапелях в Маринед-Каррара. Полностью алюминиевый корпус, залитый кастомным металлик Champagne Bronze, резкий ломаный профиль с выступающим в обе стороны круглым хелидеком и обилие тёмного остекления гарантируют: в любой марине эта лодка заставит оборачиваться.

Внутри дизайнер Джан Марко Компанино устроил триумф итальянского интерьерного кутюра. Стены общих зон облицованы скульптурным 3D-мрамором и зеркалами, удваивающими блики воды. В санузлах графичный Black Marquina спорит с белым Calacatta Gold. Глянцевый орех

Каналетто Массари смешал с брашированным дубом оттенка горького шоколада, а спокойную базу из светлой кожи взорвал модернистскими всплывками терракоты, глубокого винного и сливового цветов.

Мастер-люкс во всю ширину главной палубы превращён в суверенную территорию. Нажатием кнопки секция фальшборта плавно опускается, превращаясь в приватную гидравлическую террасу над водой — идеальное место для уединённого утреннего эспрессо.

Пока гости отдыхают в стеклянном бассейне на сундеке, RAJA² легко режет волну между Сардинией и Корсикой, демонстрируя безупречные манеры. Это выбор тех, кто вырос из скучного дизайна серийных чартерных судов и ищет жёсткую архитектурную графику.

■ **O'MADELEINE** **(GOLDEN YACHTS, 60 M)**

ЧАРТЕРНЫЙ ТАРИФ: ОТ €390 000 В НЕДЕЛЮ.

Сентябрьские Киклады — это всегда лотерея с капризным ветром Мельтеми. Архитекторы из Studio Vafiadis спроектировали 60-метровый стальной корпус O'Madeleine с таким запасом остойчивости и развитым остеклением, что по поведению на волне это судно (вместимостью 1305 брутто-тонн) легко конкурирует с тяжёлыми 70-метровыми гигантами.

Вместо стандартного набора кают дизайнер Алессандро Массари виртуозно разместил на борту семь изолированных жилых зон. Логика планировки безупречна. На главной палубе расположились мастер-апартаменты с полноценным рабочим кабинетом и гардеробной. Верхняя палуба отдана под уединённый VIP-люкс, а нижняя вмещает пять гостевых кают. В интерьере Массари объявил войну традиционному греческому гляncy. Стены облицованы матовым светлым дубом и панелями из плетёной соломки, а в деталях доминирует изысканный французский шик: резной мрамор, ковры ручной работы и дорогая кожа ската. Главный визуальный фокус салона — массивный обеденный стол из цельного спила полудрагоценного агата со скрытой внутренней иллюминацией. Вечером, при приглушённом свете, он кажется левитирующим над палубой.



Сундек O'Madeleine спроектирован по законам классического средиземноморского отдыха: бассейн-джакузи с панорамным обзором, лаконичная барная стойка и обеденная зона, укрытая от капризов Мельтеми. Ближе к носу обустроен закрытый кондиционируемый спортзал с панорамным остеклением. После захода солнца эту палубу превращают в кинотеатр, устанавливая съёмный проектор и экран под открытым небом. У самой кромки воды, на транце, гостей ждёт велнес-зона с мраморным хаммамом и массажным кабинетом, которая полностью раскрывается к морю благодаря откидной аппарели.



Журнал «Яхты»
на OZON



Приобретайте книгу
**«ЯХТЫ –
СОБРАНИЕ ЛУЧШИХ
НОВИНОК ГОДА»**
в нашем магазине
на OZON

ЯХТЫ

МЕДИА-АТЕЛЬЕ

Чтение печатного издания — это привилегия, доступная тем, кто может позволить себе полностью отключиться от внешнего шума. Когда мир уходит в виртуальную симуляцию, подлинная роскошь обретает физический вес, запах хорошей типографской краски и текстуру бумаги высшего качества.

Для компании и рекламодателей это означает главное: при печати ваш информационный посыл получает то, что невозможно купить в цифровой среде — глубокое погружение и осознанное внимание читателя.

На базе журнала мы запустили издательское ателье. Мы создаем книги брендов, корпоративные медиа, высококлассную бизнес-полиграфию, помогаем локализовать или улучшить уже готовое издание, предоставляем экспертные консультации.

Наши преимущества:

Продукт под ключ. Мы полностью берем на себя весь процесс: от идеи до доставки готового тиража.

Команда профессионалов. С вашим проектом работают авторы, редакторы и международные фотографы яхтенной и luxury-индустрии, понимающие психологию и ценности аудитории.

Сеть распространения. Мы сможем сформировать сеть дистрибуции, доставив ваш продукт точно в руки целевой аудитории.

Media_atelier@apcpublishing.com
+7 (499) 229-03-39



КОРОЛЕВЫ ВЕРНУЛИСЬ ДОМОЙ

BEAUTY WILL SAVE THE WORLD



Реклама

ООО «Ювелирная династия» 620073, г. Екатеринбург, ул. Крестинского д. 44, оф. 1116, ОГРН 1136679008278

CHAMOVSKIKH

Москва + Екатеринбург + Санкт-Петербург + Казань + Самара + Краснодар

☎ 8 800 234 99 22

🌐 chamovskikh.com

📍 chamovskikh

📍 chamovskikh

