

ВАШ ПЕРСОНАЛЬНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР | YOUR PERSONAL COPY

АЭРОФЛОТ

БОРТОВОЙ ЖУРНАЛ | INFLIGHT MAGAZINE

Premium

№11 НОЯБРЬ | NOVEMBER 2013



80 PAGES
IN ENGLISH
INSIDE



ГРАНИ И КАРАТЫ



ИТАЛИЯ: ЗЕМЛЯ
В СТИЛЕ ПЭЧВОРК

BEST OF THE BEST.
ОТЕЛИ СО ЗВЕЗДНЫМИ ШЕФАМИ

УТИНАЯ ОХОТА
ПО-ПЕКИНСКИ

ЛЕДОВЫЙ КЛАСС

МАРИНЫ АДРИАТИКИ ИЗВЕСТНЫ КАК СВОИ ПЯТЬ ПАЛЬЦЕВ, ГРЕЧЕСКИЕ ОСТРОВА, ЛИГУРИЙСКОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ, САРДИНИЯ, ЮГ ИТАЛИИ И ФРАНЦИИ ПРОЙДЕНЫ ВДОЛЬ И ПОПЕРЕК. ЭТО ЗНАЧИТ, ЧТО ПОРА МЕНЯТЬ АКВАТОРИЮ. НО ДЛЯ ЭТОГО ПОТРЕБУЮТСЯ СОВСЕМ ДРУГИЕ ЯХТЫ

текст МАРИЯ МОШКИНА



фото ПРЕДОСТАВЛЕНЫ ПРЕСС-СЛУЖБОЙ



Hanse Explorer: мощь, комфорт и безопасность. Длина 48 м, ширина 10 м, скорость 12–13 узлов

Речь идет об арктических морях и об океанах, омывающих берега Антарктиды. И не стоит думать, что яхтинг тут невозможен или требует безумства храбрых. Просто он здесь совсем другой. Отправляясь в полярные воды, стоит уяснить несколько моментов. Здесь не будет изящной остроносой яхты с огромными лаунджами под открытым небом — красота лодки, на которой можно смело отправиться туда, где стоят льды, в рубленых брутальных очертаниях ее корпуса. Здесь невозможна самостоятельность — даже с командой верных товарищей, с которой вы вместе получали яхтенные права и не раз швартовались в европейских маринах, в экстремальных условиях не сдюжить. Собственно, отправляясь в полярный яхтенный круиз, стоит забыть и слово «марина», и слово «круиз». Марин, по крайней мере у Южного полюса, нет, а круиз как тщательно спланированное мероприятие с выходом на берег и осмотром достопримеча-

тельностью тут невозможен из-за суровых погодных условий, которые всегда могут изменить ход путешествия. Кстати, важный момент: чем больше размеры вашего плавсредства, тем больше будет уверенность в том, что вы побываете везде, где запланировали.

Как таковых «яхт ледового класса» не существует. Есть пять самостоятельных классов, их присваивают судну по степени нагрузки и сложности условий, которые сможет выдержать его корпус. Так, если в документах обозначено, что кораблю присвоен класс IAA (или IA Super), это означает, что оно пригодно для эксплуатации в самых экстремальных ледовых условиях, и это едва ли будет pleasure boat — скорее научно-исследовательское или промышленное судно. Яхта класса IA сможет ходить в толстом льду, IB — в среднем, IC и ID (или II) — это яхты легкого и очень легкого ледовых классов. В соответствии с Регистром Ллойда (это крупнейшее >>



Galileo G: обводы корпуса выдают убедительное и серьезное судно. Длина 55 м, ширина 10,39 м, осадка 3,2 м

классификационное общество, на добровольных основах объединяющее судостроителей, судовладельцев, производителей судовых механизмов и страховщиков с 1760 года)

ной, и расшифровывается как «прослужит 100 лет»), G6 (у судна нет ограничений по району плавания).

Непрофессиональные яхты, pleasure boats, которые могут

странств, отличная теплоизоляция и внушительная автономность. Как показывает история судостроения, лучше всех яхты такого класса удаются голландцам, немцам, финнам, норвежцам, шведам. То есть всем тем сыновьям моря, кто не понаслышке знаком с его крутым нравом и дурными манерами.

На немецкой Fassmer Werft в 2006 году было спущено на воду судно Hanse Explorer, которое теперь можно часто встретить в водах Арктики, Антарктики, в южной части Тихого океана с туристами на борту. Hanse Explorer ходит до 82-го градуса северной широты, выдерживает шторм с ветром до 50 узлов, способно пройти без дозаправки 8000 морских миль на комфортной скорости 11 узлов. На его борту работает команда из 14 человек, а в семи каютах для гостей предусмотрено 12 спальных мест. Пожалуй, такая яхта — один из самых комфортных способов приобщиться к полярному яхтингу. И какой бы ветер ни гнал айсберги у вас за окном, с утра на борту Hanse Explorer вы получите чашку свежесваренного кофе и только что испеченный круасан, а после рыбалки или высадки на берег согреваетесь в сауне и вечером отправляетесь на изысканный ужин. Подобных яхт, надежных, комфортных, с опытной командой, >>

ОТПРАВЛЯЯСЬ НА ЯХТЕ В ПОЛЯРНЫЙ ВОЯЖ, СТОИТ ЗАБЫТЬ И СЛОВО «МАРИНА», И СЛОВО «КРУИЗ». МАРИН У ЮЖНОГО ПОЛЮСА НЕТ, А ВЫХОД НА БЕРЕГ ЗАТРУДНЕН

в документах на лодку, которая отправляется покорять холодные моря, должны среди прочих стоять следующие буквы и цифры: А (обозначает океанский класс судна), 100 (это значит, что корпус судна сталь-

ходить в холодных водах и льдах, всегда имеют стальную обшивку, они водоизмещающие, а значит, тихоходные, устойчивые к качке и обладают широким корпусом. На них минимум открытых про-



Lürssen Niki. Несмотря на игривое имя, имеет ширину 13,8 м и длину 85 м



Pelagic Australis имеет алюминиевые корпус, палубу и мачту



Timmerman Yachts Alexandra – отличная работа российских корабелов

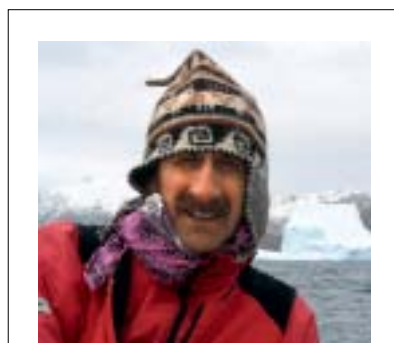
в полярных водах ходит немало (тем, кого прельщает Антарктика, стоит свериться со списком авторизованных судов на сайте International Association of Antarctica Tour Operators). Хотя, безусловно, с популярностью яхтенного чартера в Европе и на Карибах их не сравнить.

Тем, кто не склонен к коллективным путешествиям и мечтает совершать полярные экспедиции в компании близких и, конечно, опытного капитана, стоит обратить внимание на верфи, имеющие хорошую репутацию в строительстве яхт ледовых классов. В этом списке наверняка окажутся и немецкий лидер в спуске на воду яхт экстра-класса Lürssen, и верфь Drettmann, имеющая в линейке Explorer Yachts три модели легкого ледового класса – 27, 32 и 37 метров длиной, и основной конкурент Lürssen голландская верфь Feadship, и имеющая меньший размах Moonen Yachts, также предлагающая линейку эксплореров. Кстати, итальянская верфь Picchiotti, дочь великой парусной верфи Perini Navi, разработала проект Vitruvius, в котором уже спущены на воду три модели. Средняя из них – Galileo G с 2012 года бороздит моря и океаны, причем присвоенный ей ледовый класс 1В позволяет делать это у северных берегов Канады. Отличительная черта всех

яхт проекта Vitruvius – форма корпуса, от которой, как известно, в яхтенном мире зависит очень многое. Внешне и Galileo G, и ее сестры похожи на парусник без мачты, и именно узкий корпус позволяет

им существенно (по сравнению с экспедиционными яхтами) экономить топливо, а значит, дольше оставаться в автономном плавании. Возможность пройти на небольшой скорости как можно больше

В РОССИИ СО СТАПЕЛЕЙ ТАКЖЕ СХОДЯТ ДОСТОЙНЫЕ ЭКЗЕМПЛЯРЫ. НЕДАВНО БЫЛО ОБЪЯВЛЕНО О СПУСКЕ НА ВОДУ TIMMERMAN 47 – СТАЛЬНОЙ ЯХТЫ ЛЕДОВОГО КЛАССА 1А



Исследователь, яхтсмен и просто отважный человек Скипа Новак владеет двумя парусными яхтами – Pelagic и Pelagic Australis, на которых организует туры для искателей приключений. Скипа рассказал нам, что его любимое направление – Южная Георгия, где потрясающая природа. Антарктида кажется ему более драматичной, а тем, кто не готов пройти опасным проливом Дрейка, он советует двухнедельный тур вокруг Огненной Земли. Это очень романтично, считает Скипа.

милль – ключевое требование к яхте, предназначенной для эксплуатации в непростых погодных условиях.

Отрадно, что и в России со стапелей сходят достойные экземпляры. Российско-голландский яхтенный консорциум Timmerman Yachts, работающий на базе Московского судостроительного и судоремонтного завода, недавно объявил о спуске на воду второй яхты проекта Timmerman 47 – стальной яхты ледового класса 1А. Сейчас она находится на ходовых испытаниях, в то время как первая яхта этого проекта – Alexandra уже совершила кругосветное путешествие.

Какое бы судно вы ни выбрали для похода на север – в Арктику или на юг – в Антарктику, по внутренним водам России или по Норвежским островам зимой, это будет экспедиция, а значит, настоящее приключение. ❖