

МОТОРВОАТ & YACHTING

ТЕМА НОМЕРА CUSTOM LINE 100

СВЕРХНОВАЯ ЛОДКА ДЛЯ ПОБЕДИТЕЛЕЙ



ОБЗОРЫ И ТЕСТЫ

PRINCESS 32M

SUNREEF 70

AZIMUT 45

MOODY 45 DECKSALON

BENETEAU SWIFT TRAWLER 44

LAKY VERF ПАТРУЛЬНЫЙ КАТЕР

SAGA 415

NORD STAR 40 PATROL

HYDROLIFT S24

ТЕМА НОМЕРА

ЯХТЫ БЕЗ ГРАНИЦ

Эксплореры и траулеры

МАРШРУТЫ И КРУИЗЫ

КАРИБЫ

БАЙКАЛ

НОРВЕГИЯ



ISSN 2077-8236

11009

Путешествия без берегов



Мечта обойти вокруг света или хотя бы пересечь Атлантику грезится, наверное, в голове у каждого яхтсмена, пусть и в самом абстрактном виде. Что останавливает? Время. А еще — отсутствие подходящей лодки. Конечно, мегаяхты без проблем форсируют океаны, но много ли в нашем мире мегаяхт? Если набраться дерзости и безрассудства, можно обогнуть планету и на маленькой лодке, под парусом. Займет это пару лет, даже если очень торопиться. А вот обычные моторные яхты длиной даже футов шестьдесят–восемьдесят напрочь выпадают из этой истории — банально не хватит топлива (разве что заставить все палубы емкостями). Заправок в океане пока не построили, и если питьевую воду можно добывать на ходу при помощи опреснителя, то производить горючее из воздуха еще не научились.

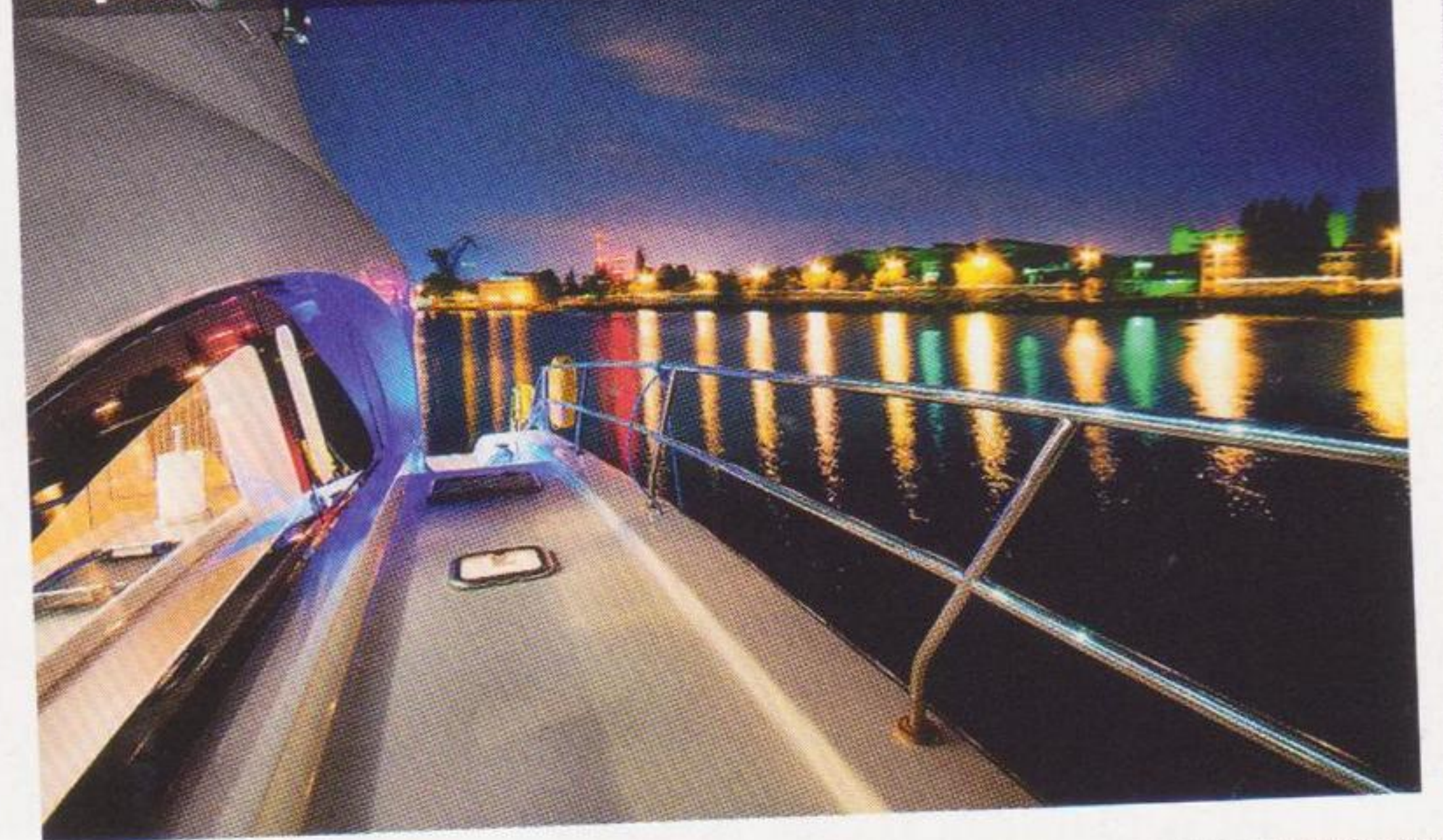
По сути дела, то, что нам нужно, называется экспедиционной яхтой. Ее главные качества — мореходность, чтобы пережить все превратности безостановочных тысячемильных переходов, и экономичность, иначе даже самый большой запас топлива улетучится очень скоро. Почему-то понятие «экспедиционная яхта» у большинства ассоциируется с однокорпусным судном, несмотря на то, что в этой нише последнее время появляется немало экзотических проектов (правда, придется подождать, пока их построят). При этом мысль, что для подобных путешествий отлично подходит старый добрый катамаран, приходит в голову не сразу. Дело в том, что производителей моторных катамаранов в мире не так много, верфей, где создают достаточно крупные

катамараны (более 50 футов), — еще меньше. А тех, кто строит большие моторные экспедиционные катамараны, вовсе можно пересчитать по пальцам, и первый палец, пожалуй, «принадлежит» Sunreef.

Эта молодая компания, основанная в 2000 году, строит свои композитные суда в Польше, на знаменитой Гданьской судовой верфи. Все начиналось с катамаранов парусных: их, в диапазоне длин от 58 до 114 футов, Sunreef построил уже несколько десятков, а в 2008 году появилась первая модель моторной линейки — Sunreef 70 Power.

Сегодня, как принято говорить, бороздят моря и океаны уже шесть корпусов, созданных по этому проекту, и о каждом из них найдется что рассказать. Например, первый Sunreef 70 Power по имени *Jambo* в 2009 году ушел в кругосветку. Покинув южный берег Франции, он пересек Атлантику, обогнул мыс Горн, посетил остров Пасхи и в данный момент пребывает во Французской Полинезии, где его владелец Лоран Бурнон решил задержаться на пару лет с семьей для отдыха и учебы детей. Следующая

Больших катамаранов в мире строится не так много



остановка — Новая Зеландия.

Эта неспешность путешествия связана отнюдь не со скоростью — лодка легко может делать 20 узлов, просто именно на средних и малых скоростях открываются самые интересные перспективы. С базовым запасом топлива в 16 000 л на круизной

Увеличенные до 20 000 литров топливные танки позволяют обойти вокруг света всего с одной заправкой по пути

Каннском боат-шоу в сентябре компания Sunreef Yachts впервые демонстрирует Sunreef 70 Power k II — новый экспедиционный моторный катамаран.

Катамараны гораздо объемнее, чем однокорпусные суда той же длины

скорости 10 узлов автономность лодки превышает 6000 миль (13 л/ч на каждый двигатель), на 8 узлах можно пройти до 8000 миль. И это не предел возможностей Sunreef 70 Power.

Jambo стал для Лорана Бурнона и компании Sunreef Yachts своеобразным испытательным полигоном, где идет постоянная работа над улучшением показателей топливной экономичности, автономности и скорости судна. Фактически сегодня *Jambo* — «кастомизированная» версия базового проекта и лаборатория идей для последующих корпусов Sunreef 70 Power: лодку оснастили увеличенными танками, вмещающими 20 000 л дизельного топлива; мощность каждого из двух двигателей поднята с 370 до 420 л.с.; на оба «поплавка» добавили бульбовые наделки в носу и кормовые платформы, что удлинило корпус до 83 футов. Также были модифицированы винты и приводы, а заодно установлены солнечные батареи и ветрогенераторы. Все это в сумме дало увеличение максимальной скорости до 22 узлов (расход топлива в таком режиме около 160 л/ч для двух двигателей); суммарное потребление топлива на 10 узлах упало с 26 до 15 л/ч, что позволило поднять автономность до 13 300 миль. Ну а на скорости 8 узлов лодка способна пройти и 20 000 миль, то есть за все кругосветное путешествие дозаправиться придется всего один раз!

Перфекционист в каждой детали, Лоран Бурнон все еще работает над улучшением результатов *Jambo* и заодно консультирует верфь, которая продолжает строить новые Sunreef 70 Power. В мае этого года на воду был спущен очередной катамаран, спроектированный Sunreef Yachts Design Studio совместно с Бурноном. Лодка получила имя *Damrak II*. Интересно, что первый *Damrak* сейчас находится в России, на Черном море, ну а *Damrak II* еще до своей официальной премьеры совершил короткие путешествия в Скандинавию и Испанию и даже успел отработать летний чартерный сезон на Средиземноморье. В начале сентября лодка будет впервые выставлена на боат-шоу в Каннах, где ее смогут увидеть все желающие.

Все яхты проекта Sunreef Power 70 строятся по принципу semi custom, то есть, с учетом индивидуальных пожеланий заказчика, и *Damrak II* в этом смысле не исключение. Например, новую лодку оснастили гораздо более мощными, чем



В интерьере судна использованы древесина ореха каналетто и светло-бежевая алькантара с деликатными вкраплениями аксессуаров ярких цветов



Джакузи и обеденная зона на флайбридже



Небольшая осадка позволяет стоять на якоре вблизи берега



у предшественниц, двигателями — 1600 л.с. в сумме. Такая мощь, конечно, уменьшила запас хода судна, который, впрочем, остался впечатляющим — 3000 миль, и это значит, что трансатлантический переход возможен. Зато максимальная скорость катамарана превысила 25 узлов. Учитывая, что лодку планируют использовать в том числе и для чартера, это дает дополнительное преимущество: судно способно как на долгие неспешные круизы, так и на стремительные переходы.

По той же причине *Damrak II* сверху донизу начинили всевозможным развлекательным оборудованием для взрослых и детей: помимо привычных тендера и гидроцикла, на борту есть всё для дайвинга и снорклинга, каяки, водные лыжи и вейкборды, Sea Bob для прогулок под водой, «бананы» и прочая техника для удовольствия. Благо поместить все это есть куда: катамараны

существенно объемнее однокорпусных судов аналогичной длины. Это естественным образом сказывается и на комфорте обитаемого пространства. *Damrak II* рассчитан на размещение восьми

пассажиров в четырех по-настоящему огромных каютах, каждая — с собственной ванной комнатой. Апартаменты владельца яхты, расположенные на главной палубе, простираются на всю ширину надстройки, а за счет их нахождения в носовой части каюта получила «бонус» в виде панорамного остекления, так что ее обитатели в полном смысле — «впередсмотрящие». (Для команды из четырех человек предусмотрены еще две каюты с отдельными санузлами.) Остальную закрытую часть главной палубы занимают просторный салон-столовая и камбуз, впечатляющий размерами и оснащением. Помимо привычного кухонного оборудования, здесь есть, например, такая приятная

**Damrak II
способен
как
на долгие
круизы,
так и на
быстрые
переходы**



Мастер-каюта с остеклением на 180°



Открытый кормовой кокпит



Небольшой салон рядом с постом управления



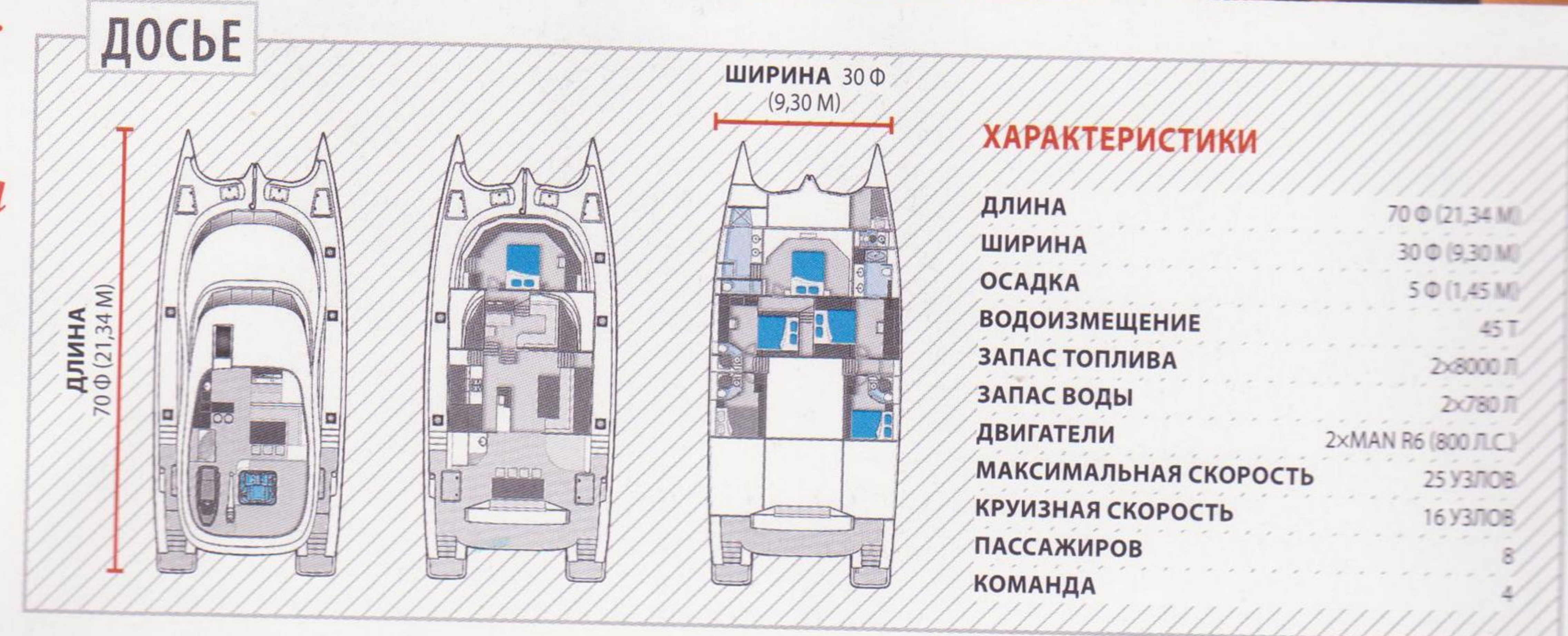
Ходовая рубка размещена между уровнями главной палубы и флайбриджа

Катамараны Sunreef строят с учетом пожеланий заказчика

вещь, как винный холодильник на 32 бутылки — как же без него в дальней экспедиции! Ну а в корме, во всю почти 10-метровую ширину корпуса, разместился открытый кокпит, который в пору назвать террасой: здесь расположены открытая столовая, диваны, бар.

Главная зона пляжного отдыха — уровнем выше, на флайбридже. Джакузи с огромным лежаком, еще более внушительный бар и еще одна обеденная зона умещаются здесь легко и непринужденно, еще и место остается для гидроцикла и крана. Впереди — второй, дополнительный пост управления. Первый и главный находится в закрытой рубке с панорамным остеклением, размещенной под флайбриджем.

Долгие походы требуют соответствующих запасов, и *Damrak II* можно исследовать очень долго



на предмет всевозможных рундуков, шкафов и прочих вместительных хранилищ, куда войдет все, начиная от холодильников, морозильников и стиральной машины до запасов и дополнительных лежаков для загара. На этой лодке вам в полном смысле не нужны берега — все с собой. Запас пресной воды сам по себе достаточно велик, а пополнить его всегда можно при помощи опреснителя производительностью 220 л/ч. Скучать в долгом переходе тоже не придется:

медиа-система включает в себя 40-дюймовую ТВ-панель, DVD, iPod-станцию, спутниковое телевидение. Можно было бы сказать, что Sunreef 70 Power — настоящий дом на воде. Однако, пожалуй, это не дом, а целый остров, к тому же быстроходный. С его помощью вы можете открывать новые острова, до которых если кто другой и доберется, то разве что самолетом. Но зачем искать легкий путь, когда можно воспользоваться приятным?