



SHESTAKOV

Yacht Sales

VESPER - PERSICO MARINE



Производитель: [PERSICO MARINE](#)

Длина по КВЛ: 72' 0" (21.95 m)

Год постройки: 2014

Ширина: 18' 0" (5.75 m)

Модель: IRC 72

Мин. осадка: 17' 7" (5.35 m)

Цена: \$4,310,833.8 USD Может измениться.

Макс. осадка: 18' 1" (5.50 m)

[Полное описание смотрите на нашем сайте](#)

Локация: La Ciotat, France

Крейсерская скорость: 8.40 Knots (9.67 MPH)

Макс. скорость: 30 Knots (34.52 MPH)

Если вы хотите купить яхту **VESPER - PERSICO MARINE** или вам нужна помощь в ответах на любые вопросы, касающиеся покупки, продажи или аренды яхты, позвоните по телефону **+1(954)274-4435** или нажмите здесь <https://shestakovyachtsales.com>

ОГЛАВЛЕНИЕ

ОПИСАНИЕ	3
СПЕЦИФИКАЦИИ	5
Основная информация	5
Размеры	5
Скорость, емкости и водоизмещение	5
Корпус и палуба	6
Двигатели	6
ГАЛЕРЕЯ	7
ДЕТАЛЬНОЕ ОПИСАНИЕ	12
КОНТАКТЫ	27

ОПИСАНИЕ

Vesper, спущенная на воду в 2014 году как Мото на итальянской верфи Persico Marine, создана по безкомпромиссным стандартам гранд при. С самого начала она задумывалась как чистокровный макси рейсер — судно, где максимальная производительность, технологические новшества и конструктивная надёжность реализованы без уступок.

За время эксплуатации яхтой владели всего два собственника; постоянное профессиональное обслуживание и систематические инвестиции позволили сохранять её конкурентоспособность в элите Maxi гонок. Результаты говорят сами за себя: трёхкратная чемпионка Rolex Maxi Worlds, семь попаданий на подиум из восьми стартов на этом регате и общая победа в ORC North American Championship — достижения, которые ставят Vesper в число самых титулованных макси своего поколения.

Тщательная кампания по оптимизации в 2025 году подняла её характеристики ещё выше. В рамках программы установлены: новая мачта, гик и стоячий такелаж; парусный гардероб следующего поколения, изготовленный под обновлённую оснастку — эти паруса прошли соревновательную проверку всего в двух регатах; две балластные цистерны по 2000 литров — по борту и корме, которые существенно увеличивают восстанавливающий момент и ходовые качества; новый двигатель, установленный в 2024 году, гарантирует надёжность, соответствующую яхте высшего гранд при класса.

В совокупности эти модернизации сделали Vesper передовым макси рейсером и высокопроизводительной парусной яхтой, готовой

бороться за лидерство на самых престижных стартах.

Судно находится в Ля Сьота (Франция) и предлагается «под ключ», готовое к участию в Rolex Maxi Worlds и ведущих макси и суперяхт регатах мира. Титулованная чемпионка, полностью модернизированная платформа и редкая возможность приобрести одну из наиболее успешных макси яхт плавающих сегодня.

СПЕЦИФИКАЦИИ

Основная информация

Модельный год:
2014

Страна:
France

Год постройки:
2014

Размеры

Длина:
72' 0" (21.95 m)

Ширина:
18' 0" (5.75 m)

Мин. осадка:
17' 7" (5.35 m)

Макс. осадка:
18' 1" (5.50 m)

Скорость, емкости и водоизмещение

Крейсерская скорость:
8.40 Knots (9.67 MPH)

Запас воды:
2.64 Gallons

Макс. скорость:
30 Knots (34.52 MPH)

Запас топлива:
50.19 Gallons

Водоизмещение:
38.37 Pounds

Корпус и палуба

Материал корпуса:

Fiberglass and Plastic Yachts

Проект корпуса:

Judel Vrolijk

Материал палубы:

Carbon Fiber

Интерьер:

Judel Vrolijk

Конфигурация корпуса:

Fin & Bulb

Двигатели

Двигатели:

1

Тип топлива:

Diesel

Тип двигателя:

Inboard

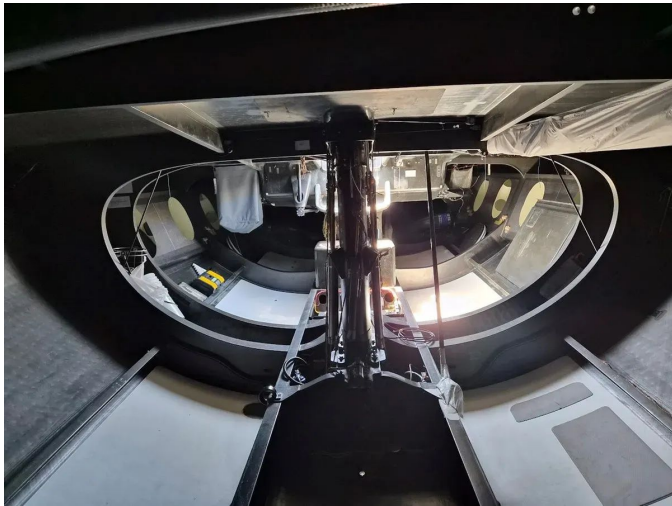
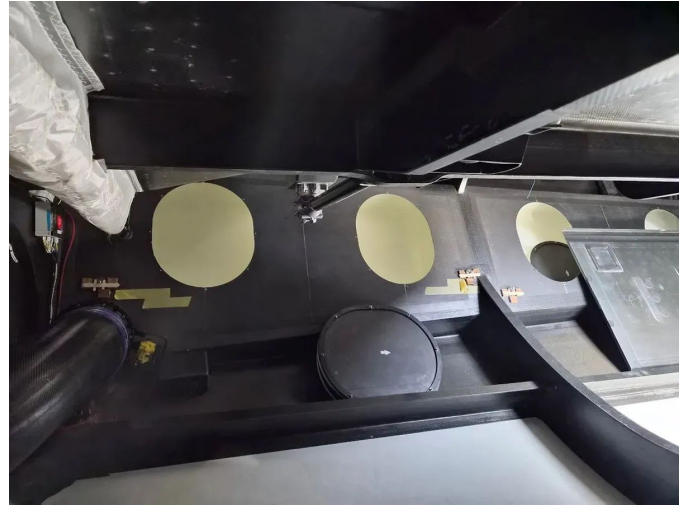
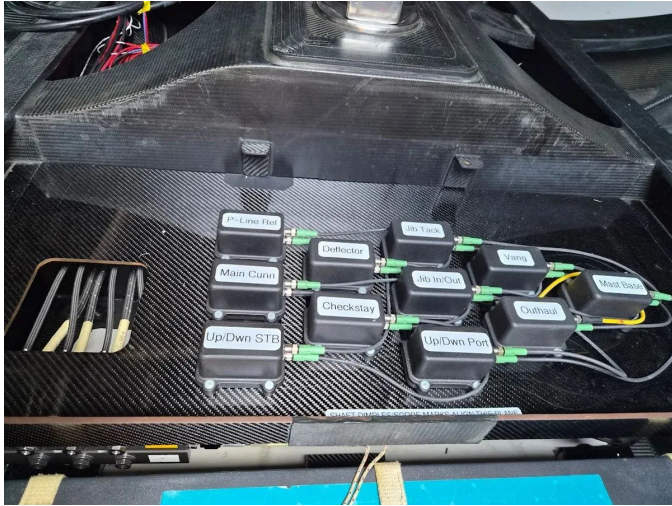
ГАЛЕРЕЯ











ДЕТАЛЬНОЕ ОПИСАНИЕ

Лебедки и гидравлическая система

По палубе развёрнута точная система лебедок Harken, дающая гоночную отзывчивость: десять барабанных лебедок работают через пьедесталы и привод Stayinphase, дополненные AL Harken AC 2009 Overdrive и колесом Stayinphase, причём каждый барабан имеет керамическое покрытие для лучшего сцепления и долговечности. Регулярное техническое обслуживание выполняется собственным экипажем два-три раза в год, а капитальный ремонт лебедок и привода поручается профильным специалистам; на борту поддерживается полный запас запчастей — корпуса, основания, подшипники и наборы шестерён для быстрой готовности к обслуживанию. Основной привод — Harken 1111.3 ST AC34 (правый борт, LH), барабаны и зубчатое кольцо которого были обновлены в 2024 году, а сверху установлен карбоновый топовый селфтейлер для контролируемых, мягких настроек парусов. Приводные беговые лебедки — 990.3 ST AC34 (левый борт, LH) с основаниями и корпусами шестерён, освежёнными в 2023 году, и приводные лебедки нижнего шкота также 990.3 ST AC34 (левый борт, LH), что обеспечивает равномерное и предсказуемое управление под нагрузкой. Путевой орган обслуживает приводная 65.3 SSTR ACK LKUD (левый борт, LH), установленная новой в 2023 году, а на пит-стейшн смонтированы правобортная приводная 990.3 ST AC34 (правый борт, LH) с повышающей конической передачей и левобортная 990.3 ST AC34 с speed ring для ускорения работы снастей в ключевые моменты.

Гидравлическая система — бескомпромиссная установка Cariboni, управляющая девятью функциями через PLC Cariboni с электрическими кнопочными пультами на палубе. Питание обеспечивает

семиступенчатый роторный насос, расположенный у кормового пьедестала, с запасным насосом в резерве, а два ручных насоса на местах триммеров дают немедленную и масштабируемую помощь. Ручной выбор передач интегрирован с индикатором Cosworth CAN LED, распределительный коллектор с электроклапанами размещён у основания мачты; гидролинии сознательно короткие, чтобы минимизировать потери, а основная система работает при 500 bar. Такое решение приводит в действие дефлектор, чекстей, аутхаул, главный каннингем, ванг, основание мачты и носовую точку шкотового крепления, а также две точки ведения стакселя и единую функцию Jib IN/OUT, сосредоточивая все основные управления парусами под рукой экипажа. Завершением интерфейса стали новые панели с индикацией, установленные в 2025 году: по шестикнопочной панели с каждой стороны на посту триммеров, по десятикнопочной панели с каждой стороны на главном посту триммера и по две шестикнопочные панели с каждой стороны у беговой лебедки для быстрого и интуитивного управления.

Система водяного балласта

Введённая в 2025 году, система водяного балласта яхты обеспечивает примерно 2 000 л на каждую сторону, размещённых в виде двух баков с каждой стороны, так что все четыре бака можно заполнять или опорожнять независимо для тонкой регулировки крена и дифферента. Вся схема управляется контроллером Diverse PLC и может эксплуатироваться через специальную веб-страницу на палубном экране или через панель управления Blink с десятью кнопками у главной станции трима. Гидравлический перекачивающий узел построен на двух насосах 100 л/мин 48 В, питающих фирменный распределитель Diverse, при этом для крупномасштабного перетока использованы два трансферных трубопровода 10 in. Бабочковые заслонки диаметром 4 in применены в

контурах наполнения и слива, 10 in — на трансферных линиях, и систему дополняют специализированные трубы наполнения/слива 4 in. Два впускных патрубка диаметром 100 мм повышают эффективность забора воды, а по всей системе используются пневматические бабочковые клапаны; пневмоэнергия подаётся компрессором Viair 330C 24 В, оснащённым осушающими фильтрами.

Электроника и электрические системы

Каждая навигационная и мостовая функция собрана для полного контроля и ясности: центр управления — процессор Faro, связанный с Panasonic Toughbook и набором планшетов на палубе, при этом управление CZone отображается на семидюймовом экране B and G Vulcan. На мачте установлен специальный кронштейн с семью дисплеями Garmin для мгновенных показаний приборов, им дополняют картину волоконно-оптический гироскоп IXblue Quadrans и GPS NovAtel Flex6-DL2-00G00TR, обеспечивающие точные курсовые и позиционные данные. Связь и бортовая сеть спроектированы с расчетом на отказоустойчивость: AIS — Garmin AIS 800, VHF — Navico V100, высокоскоростной доступ в интернет — Starlink, а надежный сетевой каркас формируют Replink Router Max BR1 Pro, YDEN-02 и AP ZYXEL NWA55AXE. Нагрузки такелажа и управления рулем непрерывно контролируются набором нагрузочных штифтов, размещенных на форштевне, V-образных растяжках и нижней растяжке (bobstay), с резервным датчиком нагрузки Synapsis на форштевне и дополнительными стринг-потоми, отслеживающими отклонитель, чекстей, комплект шимов и угол руля. Для повседневного удобства предусмотрены многочисленные варианты зарядки, включая несколько USB портов и доступ к 12 V розеткам.

Электросистема построена вокруг аккумулятора Relion RB48V100 48 V 100

Ah литий железо фосфатного типа (LiFePO₄), в комплекте предусмотрен запасной аккумулятор в коробке, а заряд осуществляется эффективно от альтернатора APS HGI 130-56V IG. Распределение питания сглаживается через DC/DC преобразователи 48-to-24 и 48-to-12, мониторинг и интеграция системы осуществляются с помощью Victron Smart Shunt и Victron Cerbo, а зарядка от береговой сети управляется трехступенчатым зарядным устройством Meanwell.

Мачта, гик и такелаж

Яхта поставляется с двумя полнаборными пакетами мачты, гика и такелажа, изготовленными Southern Spars NZ; основная мачта 2025 M3 представляет собой последнюю итерацию — выше, с увеличенным значением Р и более высокой точкой пересечения хедстэя, выполнена в Aero Razr carbon, а полный запасной набор, обозначенный M2, описан ниже. Главная мачта сделана из смеси ультра высокомодульного и высокомодульного углеродного волокна с переменным сечением до 450 mm на 190 mm и модулями упругости волокна 377 GPa и 436 GPa. Верхушка мачты включает шкив главного фала, вертикальную гнездовую установку для анемометра дуги и крепление для VHF антенны; анемометр смещён на правый борт, повторяя существующую установку. Аэродинамическая литая карбоновая крышка скрывает соединения проводки и монтажные скобы, но остаётся открытой на вершине, чтобы верхний шкив мог пропускать верхний фал и выполнять функцию основного фала.

Архитектура фалов рассчитана на гоночную точность: предусмотрен один шкив 1:1 для главного фала, а также два шкива для шпиннакера/Code Zero в мачтовой головке, расположенные один над другим; верхний шкив оставлен разблокированным для работы со шпиннакером, нижний — рассчитан и заблокирован под Code Zero. Все шкивы и их оси съёмные

для обслуживания, установлен заподлицо вогнутый алюминиевый защитный обойник против перетиранья. Бэкстейт тросы обмотаны на фитинги с гильзами и пазовым исполнением, верхние и нижние дефлекторы входят в мачту через гильзы, а каждая шкивная коробка изготовлена из карбона и склеена изнутри со спаром. Шкивы на вершине мачты и верхние шкивы под палубой — низкофрикционные Winmar, остальные шкивы — стандартные алюминиевые изделия SSNZ с втулками CJ Dixon; где необходимо, сквозные оси шкивов и замковые механизмы выполнены из титана со стенкой и заподлицо установленными ушками. В паре со спаром предусмотрено внутреннее крепление хедстэя Southern Spars, вход для дефлектора верхнего бэкстэя, центральный заблокированный шкив для подъёма бушприта (jib hoist), заблокированный шкив 1:1 для GS, а также вход дефлектора нижнего бэкстэя с запирающим при помощи стропа и клипсы Tylaska у вершины мачты и внутренней оттяжной линией, выведенной вниз по мачте. Поставляется один кассетный замок с болтами пулями, рассчитанный на нагрузки Code Zero и шпиннакера до 6 tons, с двумя 25 mm пулями плюс дополнительной 25 mm пулей, а отдельный однопулевой кассетный замок рассчитан до 4 tons; все кассетные замки фалов имеют кодированные трип-линии, заканчивающиеся на Panel Zero.

Геометрия такелажа дополнена тремя комплектами карбоновых спредеров высокого модуля — S1 изогнутые, S2 и S3 прямые — концы которых готовы принять систему стоячего такелажа из цельного карбона. Углы установки спредеров оптимизированы для минимального аэродинамического сопротивления, с утопленными внутриребровыми концами на титановых фитингах и регулируемые внутренними концевыми фитингами. Боковые стойки стоячего такелажа крепятся через внутренний tang в D4 и D1, с внутренними tang-креплениями и возможностью регулировки для D2–D3. На задней поверхности трубчатой мачты приклеен SSNZ Carbon Maxi 72 трек и поддержан коротким

алюминиевым cunningham треком и кареткой cunningham на треке. Нижние фитинги мачты изготовлены из CNC обработанного сплава, гнездо гика болтовое, проходящее сквозь стенку мачты с втулками и полый вертикальной осью, подобранной под существующий береговой гик. Установлена плавающая фиксация носового угла (floating tack) вместе с пазом для гидравлического шланга выноса шкота (outhaul).

Инструментальная панель рассчитана под кронштейн для семи дисплеев GNX 120 или GNX 130. Ванг входит в мачту через заднюю грань выше уровня палубы и защищён предохранителем SSNZ 6T. Фал переднего паруса выходит над палубой и проходит через карбоновые направляющие в отсеке мачты; этот карбонный направляющий элемент приклеен и заклеен лентой к трубке мачты, чтобы повторить наклон мачты в 3.5° под док настройку (уменьшенный на уровне палубы), имеет профильный неметаллический периметр, допускающий заданные перемещения, а кольцо обеспечивает 10 mm бокового смещения с герметизацией вокруг кольца и зажимного диска палубы.

Ведущие фалы проложены аккуратно и прямо, выходя через слот мачты к направляющим блокам. Один фал переднего паруса выходит через портовый надпалубный слот, опускается через трубку в направляющем элементе палубы и ведётся ниже к поворотному блоку, установленному на падае. Три фала проходят через нижнюю шкивную коробку под палубой, направленную в сторону кокпита — верхний мачтовый (Winmar), нижний мачтовый и GS — при этом передние трип линии блокировки также выводятся через эту нижнюю шкивную коробку. Внизу мачты под палубой предусмотрены отдельные выходы для фалов джиба, GS и главного фала, последний — через портовый слот с мус линией; установлен нижний падае для крепления блока для ведения фала назад (блок поставляется SSNZ), а трип линия главного фала выходит под палубу в порт. SSNZ предоставляет лящевые блоки для GS и джиба.

Электропроводка выводится портафтер на уровне основания мачты, а

гидравлический паз для outhaul расположен на задней грани выше основания мачты. Поставка включает сборку основания мачты, клинья и внешнее домкратное оборудование для мачты, вместе с заглушкой для сопряжения с существующим языком и клиньями, при этом вся проводка проходит через серию коротких проводных хомутов, приклеенных внутри мачты. В комплект электроники входят одна вертикальная анемометр дуга с кабелем и одна VHF антенна. Мачта имеет чистую карбоновую отделку с чёрной декоративной окантовкой вокруг зон вторичного склеивания, фитингов и стыков; все оси и ушки при возможности выполнены из шлифованной нержавеющей стали и титана, а алюминиевые компоненты имеют стандартное чёрное анодирование SSNZ.

Спецификация стоячего такелажа соответствует безкомпромиссным гран при требованиях: боковой стоячий такелаж выполнен в Aero Razr carbon с аэродинамическим профилем, предусмотрен EC six бэкстей с дефлекторами, круглый RAZR carbon хедстэй с защитой от перетирания и нижним серьговым креплением, по всей линии титановые концевые фитинги, V1 и D1 двойного действия винтовые талрепы Grand Prix, две пары композитных «такос» дефлекторов бэкстее и кабели V1 защищены антифрикционными накладками. Гик — Race Box Section, выполненный из 100% высокомодульного карбона, преспрег карбон отвержден при 120°C и с сердечником из Nomex, включает внутренний гидравлический outhaul, «letterbox» OBE с внутренне выведенным клив стропом для пина и внутреннее присоединение для ванга.

Полный запасной набор мачты, гика и такелажа (M2) хранится в пластиковой транспортной трубе на верфи; эта трёхспредерная мачта предлагает регулируемые спредеры, дефлекторы и чекстеи, систему домкрата мачты, регулируемую пята и четыре замка фалов, пакет включает боковое такелажное решение Carbo Link, фальшток Carbo Link для фордстоя, Carbon Link раннеры и гик коробчатого сечения для гонок.

Инвентарь раннинга, зафиксированный в январе 2026 в La Ciotat, полный и включает: фалы — один б/у хороший главный фал; красный матовый фал: один новый, один б/у хороший и один б/у резервный; зелёный матовый фал: один б/у хороший и один б/у резервный; прибрежный джиб фал: один новый и один б/у хороший; один б/у хороший GS фал. Комплект шкотов включает один б/у хороший и один б/у резервный главный шкот; три б/у хороших и три б/у резервных прибрежных шкота джиба по 15 m; два б/у резервных офшорных джиб шкота по 19 m; тонкие шпиннакерные шкоты для летающих парусов: два новых, три б/у хороших и два б/у резервных; толстые шкоты для Code Zero: два б/у хороших; SS шкоты: два б/у хороших; и джиб хобблы: два б/у хороших. Дополнительные линии включают хвосты раннеров: два новых и четыре б/у хороших; traveller линии: два б/у хороших; dropline: шесть б/у хороших и три б/у резервных; Code Zero tweaker: два б/у хороших; 2:1 tackline: два б/у хороших; tackline pennant: два новых; 1:1 tackline: два новых и один б/у хороший; GS фал на фёрлинге: один б/у хороший; furling линии: два б/у хороших и один б/у резервный; vang pennant: один б/у хороший и один б/у резервный; jib leads: два б/у хороших и один б/у резервный; jib in/out: два б/у хороших и один б/у резервный; рулевые тросы: один б/у хороший комплект и один б/у резервный комплект; наружный джиб лид твикер: один б/у хороший комплект и один б/у резервный комплект; SS furling line: один б/у хороший; GS tackline: один б/у хороший; GS furling line: один б/у хороший; верхняя страховочная линия: один новый комплект и один б/у хороший комплект; носовые jack stays: два б/у резервных; кокпитные jack stays: один б/у резервный; и pennant ы хедстэя: один новый и один б/у хороший. Петельные элементы включают Backstay Lower и Backstay Upper, а также джибовый клив с тремя б/у хорошими элементами. Инвентарь пенных для дефлекторов и чекстеев включает deflector pennants: два новых и два б/у хороших, checkstay pennants: два

б/у хороших, deflector lower leg: один б/у хороший и checkstay lower leg: один б/у хороший. В инвентаре также находятся Gorilla Foil Extrusion: два новых и один б/у хороший, и Gorilla Foil Sleeve: один новый и один б/у хороший.

Конструкция корпуса

Корпус изготовлен в Италии компанией Persico Marine в строгом соответствии с гоночными стандартами: он сформован в единой женской матрице из препрег-углеродного волокна, уложенного на сотовый сердечник из Kevlar и Nomex, при этом применено лишь минимальное выравнивание поверхности, чтобы сохранить массу, конструктивную жёсткость и размерную точность; палуба изготовлена тем же способом в женской матрице. В 2020 году и корпус, и палуба были полностью зачищены до оголённого карбона, затем профессионально восстановлены и покрыты Awlgrip/Awlcraft 2000 для получения безупречного и долговечного блеска.

Киль, балластная луковица и руль

Ниже ватерлинии тщательная инженерная проработка и отточенное мастерство определяют поведение яхты. Киль-перо фрезеровано на ЧПУ из одного цельного куска стали, с проточенными пазами в головной части для посадки балластного стержня; массивная подошва пера была профессионально снята фрезеровкой в 2023 году для точной настройки баланса и улучшения управляемости. Балластная луковица, также изготовленная на ЧПУ, интегрируется в аккуратно выполненный карман киля и была целенаправленно облегчена в 2025 году, чтобы оптимизировать дифферент и отзывчивость при плавании с системой водяного балласта. Рулевое управление проработано не менее

тщательно: в 2020 году был установлен новый крупный руль для тяжёлых условий, обеспечивающий уверенный контроль, тогда как меньший «Med» руль может использоваться для лучшей адаптации к различным состояниям моря и районам плавания.

Колыбель, контейнеры, безопасность и запчасти

Специальная оцинкованная колыбель, разработанная с возможностью выбора высокого и низкого положений, упрощает вывод судна на берег и имеет удобный для верфи паз под киль, четыре выносные опоры и три бортовых ящика с комплектом для отправки. Две собственные рабочие настилки для лесов, каждая длиной 10 м, обеспечивают два уровня работы, давая безопасный и эффективный доступ вокруг корпуса. На берегу четырёхуровневая алюминиевая лестничная башня даёт надёжный прямой проход на палубу и снабжена перилами безопасности; вся башня складывается для транспортировки и аккуратно укладывается в контейнеры яхты для отправки. Требования верфи и транспортировки также обеспечены четырьмя колёсными стойками для мачты, облегчённым передвижением и специально разработанной стойкой для опоры килевой луковичи, пригодной для хранения в контейнере и перевозки грузовиками. Логистика выстроена вокруг трёх контейнеров High Cube: 40 ft P CUBE мастерский контейнер в исполнении High Cube с кондиционированием, возможностью работы от двух напряжений и оборудованный капитанским столом и полным набором инструментов и запчастей; 40 ft P CUBE парусный и складской контейнер, также High Cube, с кондиционером, двухнапряженным питанием, встроенными стеллажами и запасными частями; и выделенный 40 ft High Cube складской контейнер. Полные описи содержимого каждого контейнера доступны по запросу. Мастерская оснащена всесторонне: в контейнере

мастерской установлены токарный станок и сверлильный стол Alztronic 14, портативный воздушный компрессор обеспечивает полный комплект пневмоинструментов, наружный электрогенератор был приобретён в 2023 году. Меньший генератор даёт питание на якоре или на причале, в мастерской также смонтированы шлифовальный станок и ленточный шлифовальный аппарат. Оборудование безопасности соответствует требованиям Category 3 по правилам World Sailing и собрано по самому высокому стандарту: две спасательные плоты Ocean Safety на 12 человек, Jon Buoy, 25 устройств Ocean Signal RescueMe MOB1 и 25 единиц Ocean Signal PLB1 CSTA 310. На борту два EPIRB — один с гидростатическим сбросом, второй хранится в аварийной сумке, при этом обеспечено покрытие AIS. Личное спасательное снаряжение включает 22 надувных спасательных жилета с несколькими более старыми запасными, 22 страховочные стропы и тенты (sprayhoods), а также 22 поясные сумки, каждая с персональным AIS, ножом и электронным сигнальным прибором. Для дальних переходов и доставки комплект подобран вдумчиво: одноконфорочная плита, опреснитель Spectra, законсервированный с 2020 года, и карбоновый туалет на гимбалах, установленный перед мачтой с использованием пакетов для отходов. Дополняют набор 10 литровый резервуар для воды, модуль оффшорной кухни, 10 откидных оффшорных койки, надувная уплотнительная система на люке фордеке, 10 оффшорные мешки для питом и защитные кожухи штурвала для дальних переходов. Богатый запас запчастей поддерживает надёжную эксплуатацию: запасное карбоновое рулевое колесо (T1), запасной T1 пулпит с push pulpit, стойками и страховочным тросом, широкий набор запасных частей для двигателя — генератор, фильтры и шланги — а также подержанный запасной двигатель для запчастей или восстановления. Электрические резервы включают запасной 48 вольтовый аккумулятор и подборку дисплеев, выключателей, реле и роутеров. Система балласта воды поддерживается запасным насосом,

воздушным компрессором, butterfly valves диаметром 4 inch и 8 inch и полным комплектом датчиков и реле. Гидравлические запчасти включают ротационный насос, ручной насос, различные клапаны и шланги, подержанный запасной коллектор и карбоновую трубу 4 inch. Компоненты интерцептора уже обработаны и готовы к установке на транец.

Паруса

Инвентарь парусов яхты Vesper собран для безкомпромиссной гоночной готовности и максимальной эффективности, начиная с комплекта для мачты M3, завершённого в июне 2025 года. Главные паруса для этой мачты — M1-A от Doyle, доставленный в Сардинии в 2025 году, и M2-A от Doyle, доставленный в июне 2025 года, оба спроектированы и отрегулированы для Maxi Worlds и St Tropez 25. Коллекция гоночных стакселей, хранящаяся в гоночной сумке, включает J1-A от Doyle, доставленный в Сардинии в 2025 году; J1.5-A от Doyle, доставленный в июне 2025 года; J2-A от Doyle, доставленный в июне 2025 года; J3-A от Doyle, доставленный в июне 2025 года; и J4-A от Doyle, доставленный в Сардинии в 2025 году, каждый оптимизирован для Maxi Worlds и St Tropez 25. Рейсовый набор А-парусов для тех же регат включает A1-A от Doyle, доставленный в июне 2025 года; A1.5-A от Doyle, доставленный в Сардинии в 2025 году; A1.5-B от Doyle, доставленный в Сардинии в 2025 году; A2-A от Doyle, доставленный в июне 2025 года; A2 Plus - A от Doyle, доставленный в июне 2025 года; и A4 - A от Doyle, доставленный в Сардинии в 2025 году. Для расширения диапазона рачинга судно несёт JT-A от Doyle, SS-A от Doyle, GS - A от Doyle и MHCO - A от Doyle, все доставлены в июне 2025 года и предназначены для кампаний Maxi Worlds и St Tropez 25. Для тяжёлых погодных условий и прибрежных гонок предусмотрен штормовой набор: лёгкий Storm Trysail от Quantum, лёгкий

Storm Jib от Quantum и Storm Jib от North в Spectra. В дополнение к этому комплект парусов для второй мачты M2 аккуратно упакован и контейнеризован для быстрой готовности: гроты — M1 - A от Doyle и M2 - B от Doyle, оба забрикованы в красном контейнере; стакселя — J1.5 D от Doyle, забрикован в красный контейнер; J2 - C от Doyle, уложен в парусный контейнер; и J4 - B от Doyle, также в парусном контейнере. Набор А-парусов для M2 включает A1-0 (ORC) от North в красном контейнере; A1.5 C от Doyle в парусном контейнере; A2-A от Doyle в красном контейнере; A2-B от Doyle в красном контейнере; A2 - C от Doyle в парусном контейнере; и A2+-B от Doyle в красном контейнере. Возможности рачинга дополнительно поддерживают GS - A от Doyle в красном контейнере и SS A от Doyle в красном контейнере. Наконец, инвентарь для доставки включает Big Jib - Spectra от North в красном контейнере и Small Jib от Evolution в красном контейнере.

Веспер

Первоначально спущенная на воду под именем Momo в 2014 году, Vesper была построена итальянской верфью Persico Marine по строгим стандартам гранд при гоночных судов. Созданная как безкомпромиссный Maxi-рейсер, она воплощает высочайшие скоростные качества, передовые технологии и надёжность, необходимую в конкурентном парусном спорте. Принадлежавшая всего двум владельцам, яхта постоянно находилась под профессиональным управлением и получала существенные инвестиции: каждый собственник тщательно поддерживал и модернизировал её, сохраняя в оптимальном гоночном состоянии. Её спортивная карьера впечатляет: трижды чемпион Rolex Maxi Worlds, семь попаданий на подиум в восьми участиях в чемпионате Rolex Maxi Worlds и победитель ORC North American Championship, Vesper по праву считается одной из самых успешных Maxi яхт своего времени. В 2025

году яхта прошла комплексную программу повышения гоночных характеристик, в ходе которой были установлены новая мачта, гик и стоячий такелаж, а также комплект гоночных парусов нового поколения, разработанный специально для обновлённого вооружения и применявшийся лишь на двух регатах. Рефит также включил установку 2 000 литровых балластных баков с каждой стороны, что заметно увеличило мощность, устойчивость и общий потенциал скорости. Находясь в La Ciotat, Франция, Vesper полностью готова к участию в Rolex Maxi Worlds и ведущих мировых Maxi соревнованиях, представляя редкую возможность приобрести проверенного чемпиона на полностью обновлённой платформе.

Примечания / исключения / отказ от ответственности

Обратите внимание, что имя судна «Vesper» и порт приписки «The Creek» зарезервированы и не передаются при продаже; в течение двенадцати месяцев с даты покупки Покупатель обязан перекрасить корпус и удалить все имеющиеся графические элементы на корпусе, имя судна и обозначения порта приписки. Компания предоставляет сведения о данном судне добросовестно, однако не даёт каких-либо заявлений или гарантий, явных или подразумеваемых, относительно точности предоставленной информации или состояния судна. Потенциальным покупателям рекомендуется провести собственную тщательную проверку и поручить своим назначенным представителям — брокерам, сурвейерам и другим квалифицированным специалистам — проверить любые и все аспекты, которые они желают подтвердить, включая, но не ограничиваясь, спецификациями судна, информацией в объявлении, оборудованием, инвентарём и общим состоянием. Судно предлагается с возможностью предварительной продажи, изменения цены или снятия с

продажи без уведомления.

КОНТАКТЫ

Shestakov Yacht Sales — это брокерская компания, специализирующаяся на продаже и обслуживании яхт по всему миру. Компания предлагает услуги по покупке и продаже как новых, так и подержанных моторных яхт, парусных судов и роскошных супер и мега яхт. Они также предоставляют услуги по регистрации яхт, страхованию, техническому обслуживанию, подбору экипажа и организации чартеров в США, Канаде, Латинской Америке, Карибском бассейне, в Европе и на Багамах.

Основатель и ведущий брокер компании — Андрей Шестаков, лицензированный и сертифицированный специалист с обширным опытом в области морской инженерии и судостроения.

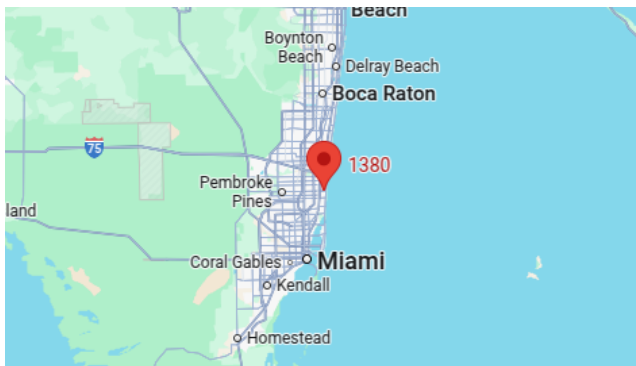
Компания имеет широкую сеть партнерств с крупными производителями яхт по всему миру и предоставляет услуги на нескольких языках, включая Русский, Украинский, Испанский и Английский. Офис компании расположен в Дания-Бич, штат Флорида, США.

Для получения дополнительной информации и просмотра доступных яхт вы можете посетить официальный сайт компании: <https://shestakovyachtsales.com/ru>

Контактная информация

Телефон: +1(954)274-4435 +7(918)465-66-44 **Email:** andrey@shestakovyachtsales.com

Адрес



1380 Weeping Willow Way, Hollywood,
Florida 33019