

Дюссельдорф часто называют “письменным столом” Рейнско-Рурского промышленного района. Сравнение это на редкость удачное — лежащий в самом сердце индустриальной Европы, в центре упомянутого района город этот является средоточием офисов и практически не располагает собственным сколь бы то ни было заметным производственным потенциалом. Зато у него имеется весьма точный экономический барометр, название которому — Düsseldorf Messe. Это крупный комплекс, где регулярно проводятся выставки, способные отражать современные технические тенденции и тонко реагировать на рыночную конъюнктуру самой Германии.



Артур Гроховский, Алексей Даняев, Борис Кришталь. Фото авторов

Одна из самых грандиозных выставок, проходящих в этом постоянно расширяющемся комплексе (уже сейчас почти полностью завершено сооружение еще одного, восьмого, павильона) — Düsseldorf International Boat Show, крупнейшая яхтенная выставка мира. Демонстрируя новинки и тенденции малого судостроения (ведь Германия — одна из ведущих стран в этой области, “Bavaria Yachtbau GmbH” по объему производства уступает лишь французскому конгломерату “Beneteau”/“Jeanneau”), она еще и служит наглядным индикатором

материального благосостояния жителей Германии.

Последние годы выставка проводилась на фоне продолжающейся экономической рецессии. Спрос на яхты заметно упал — например, такой производитель, как “Nautor Swan” смог за весь 2004 г. продать в Германии всего... одну яхту, тогда как обычно продавал порядка пяти. Количество посетителей бот-шоу постоянно сокращалось, упав к 2005 г. на треть от рекордных показателей конца 80-х гг.

2004 г., однако, дал немцам некоторую надежду — национальное про-

изводство яхт начало расти (правда, вначале только за счет экспорта). Но уже итоги первой половины 2005 г., как нам сообщил Клаус-Элерт Мейер, один из руководителей Немецкого союза судостроителей, стали обнадеживающими — впервые за несколько лет начался рост и внутреннего потребления, причем не только в денежном исчислении (понятно, что одна спущенная на воду мегаяхта может стоить как полтысячи рядовых лодок), но и в количественном. С этой оптимистической новости и начался наш визит в Дюссельдорф.

ДЮССЕЛЬДОРФ —



Суперяхты

В этом году выставка превзошла саму себя — в знаменитом павильоне № 6 демонстрировалась совсем уж чудовищная по размерам (для закрытой экспозиции) 41-метровая моторная яхта “Catwalk” баварской верфи “Kaiserwerft”. Все остальные лодки в этом павильоне (даже немаленькие — вроде изделий “San Lorenzo” или “Drettmann”) смотрелись на ее фоне довольно скромно, в лучшем случае претендуя на роль крейсера сопровождения при ударном авианосце. Мы встретились и побеседовали с конструкторами судна — молодым профессором швейцарского Института синтетических материалов Клеменсом Дрансфелдом (создателем конструкции корпуса) и гамбургским дизайнером Биргит Шнаазе, автором интерьеров новой яхты. Их рассказ о “Catwalk” читайте в одном из ближайших номеров журнала, а пока отметим только, что у яхты демонтировали рулевую рубку для того, чтобы завезти ее в павильон (и на месте пристыковать ее обратно). Любопытно, что судно ценой в 11.8 млн. евро было так называемым “инициативным проектом” верфи — оно строилось без предварительного заказа и было куплено одним неназванным заказчиком буквально перед самым открытием выставки к вящему огорчению ряда наших состоятельных соотечественников.



“Catwalk” — крупнейшая яхта за всю историю дюссельдорфской выставки

Рядом с “Catwalk” располагался большой стенд именитой “Ferretti Group” — на нем, как и в прошлом году, активно работали сотрудники российской фирмы “Premium Yachts”. Новинок здесь оказалось не очень много — самой интересной стал, пожалуй, “Pershing 56”, логически заполнивший пустоту между популярной 46-й и 62-й моделями. Очередная высокоскоростная итальянская “ракета” способна развивать скорость до 49 уз. Здесь же привлекала внимание пара стильных “лобстеров” от “Mochi Craft”, и было приятно услышать, что одна такая лодка придет к началу но-

вого сезона и в Петербург к своему заказчику. Следует отметить, что спрос на крупные моторные яхты в нашей стране стабилизировался (и уже появился вторичный рынок, на который начали попадать лодки тех, кто купил их, сам не зная зачем), но все больше появляется заказчиков со вкусом — упомянутый выше “лобстер” тому хороший пример.

По традиции впечатляли стенды других известных игроков — “Sunseeker” (на этом стенде был даже фонтан и специальный бар для владельцев яхт), “Drettman”, “Fairline”. Впрочем, посетителей в этом павильоне, на наш

ВРЕМЯ ПЕРЕМЕН





Очень популярным был стенд польских парусных яхт "SPORTINA"

взгляд, все же было не так-то много, и это подтвердили некоторые российские стендисты. Да, спрос падает...

Из павильона № 6 исчез "Nautor's Swan" — в ознаменование своего 40-летия фирма перебралась в еще более "крутой" павильон № 7а, а освободившееся место занял огромный новейший голландский 24-метровый шлюп "Jongert 2400M" конструкции Дуга Петерсона (впервые в виде 3D-эскизов представленный на выставке Монако-2004 и с той поры почему-то больше всего полюбившийся отставным бизнесменам). Занятно, что на противоположной стороне зала стоял еще один парусник — немецкий претендент на Кубок "Америки" "United Internet Team".

В соседнем павильоне № 7а яхт не было вовсе, только модели. Здесь традиционно царят проектировщики и изготовители крупнейших мегаяхт. Очень большую часть павильона занимал стенд "Royal Huisman" и ее дочернего предприятия "Rondal", на котором вживую выставлялось "афинское" оборудование — стаксельные закрутки и лебедки того же типоразмера, что и на знаменитой яхте. Был здесь и стенд "Shipman" — новую яхту этой верфи "Shipman 63" (логическое продолжение "Shipman 50") на выставке признали Яхтой года (в категории лодок длиной более 14 м).

Почувствовав общемировую тенденцию к росту спроса на мегаяхты (в самом деле, 20–30 лет назад 35-метровая яхта была чем-то уникальным, сегодня такое судно — лишь одно из многих), конструкторы и производители

подобных лодок и их комплектующих стали объединяться в своеобразные союзы — таковых на выставке было сразу два, и оба свежесозданных: "SuperYachtFrance" и "Deutsche Yachten". Обе организации выставили огромные национальные стенды, в рамках которых и присутствовали многие знаменитости — от Фридриха Юделя ("Judel/Vrolijk & Co") до Филиппа Бриана, от "Blohm+Voss" до "CNB".

Порадовал нас "Nautor's Swan". Верфь осенью поставила в Россию один 46-футовик, подписаны контракты еще на две яхты, и прямо в разгар выставки появился четвертый российский заказчик, желающий приобрести 72-футовую лодку, а это уже серьезно. Другой наш соотечественник в ходе выставки же нацелился на один из

больших "Oyster". Рынок крупных парусных яхт в России начал созревать...

Парусные яхты

Германия, как мы уже писали неоднократно, страна парусная. Жители ее явно предпочитают парусные лодки моторным (хотя в Европе в целом — наоборот), поэтому неудивительно, что два парусных павильона — 16-й и 17-й — были буквально переполнены как экспонентами, так и посетителями. Здесь было все — от крохотных "Оптимистов" до уже упомянутого 72-футового "Oyster", от комфортабельных крейсеров "Contest" и "Najad" до радикального гонщика "Russell Coutts 44", от неказистых (а зачастую попросту уродливых) польских поделок до элегантнейших французенок "Jeanneau",



"JONGERT 2400M" ЗАВОЗЯТ В 6-Й ПАВИЛЬОН

от серийно штампуемых тысячами “Beneteau” и “Bavaria” до уникального единичного проекта “Sail-O-Vation”. Как говорится, на все кошельки и на все вкусы. В основном народ интересовался массовыми яхтами: помимо “Bavaria” и “Beneteau”/“Jeanneau” это, конечно же, “Dufour”, “Elan” и “Hanse”. Мы обратим внимание читателей лишь на наиболее сильных игроков и на самые интересные новинки.

Стенд “Jeanneau” едва ли не превратился в одну большую очередь. Новая линейка этих яхт красива снаружи и тщательно отделана внутри. Очередь желающих осмотреть новые “Jeanneau” была так велика, что нас вместе с российским дилером “Jeanneau” Сергеем Безруком попросили придти вечером после закрытия выставки, когда уйдут все посетители. Мы так и сделали и не пожалели о потраченном времени. Новые “Jeanneau” сильно прибавили в своем качестве, явно готовясь перейти в верхней части своей линейки в сектор престижных яхт. Да и корпуса новых лодок теперь — с кевларом на винилэфирной смоле. “Jeanneau” все дальше уходит от чартерного рынка, ориентируясь на индивидуальных покупателей и предпочитая во многих случаях трехкаютной компоновке вариант лишь с двумя каютами. Как результат, “Jeanneau 45 Sun Odyssey” получила титул европейской Яхты года (в категории длиной до 14 м). Практически одновременно с этим верфь отметила своеобразный юбилей — была продана 200-я лодка типа “Sun Odyssey 54 DS”: доселе в мире еще ни одна модель такого размера, качества и цены (376 тыс. евро по каталогу “Yacht Trends 2006”) не пользовалась подобным спросом. Помимо лодок “Sun Odyssey” верфь еще выпускает лодки серии “Sun Fast”.

Сходным с “Jeanneau” образом ведет себя и “Bavaria”, имея две линейки — массовую “Cruiser” и спортивную “Match”. Верфь продолжает увеличивать объем производства на 500 корпусов в год (это примерно 20% нынешнего, считая вместе с моторными яхтами). “Bavaria” — пример очень крупного производителя, предельно заботящегося о снижении себестоимости продукции: верфь высокоавтоматизирована, а из семи яхт в серии “Cruiser” возможность выбора планировки (числа кают) предусмотрена лишь для трех лодок: 37-й и двух больших — 46-й и 50-й. Массовое промышленное производство и индивидуальная “подгонка” под потребителя пока явно несовместимы.

“Beneteau” ведет несколько иную политику. Верфь запустила в производство очередную линейку яхт, назвав ее “Cyclades”. Тем самым производственный ряд выглядит сегодня следующим образом: внизу находятся лодки серии “Cyclades”, самые простые, скромно оборудованные и в основном ориентированные на чартерный рынок. Выше них стоит серия “Oceanis”/“Oceanis Clipper”, в равной степени ориентированная как на чартер, так уже и на индивидуального пользователя. Еще выше — серия “Beneteau”, куда входят две топ-модели верфи: “Beneteau 50” и “-57”. Чуть в стороне — линейка “First”, позиционируемая как спортивная. Таким образом, “Beneteau” представляет четыре серии яхт против двух у “Jeanneau” и “Bavaria”.

Иная идеология у “Hanse Yachts”. Различных по предназначению серий судов как таковых нет вообще, но конструкторы верфи пытаются создать то, что в автомобилестроении называется кроссовер. Располагая отличными с точки зрения гидродинамики и кон-

ФИЛИПП БРИАН:

“Я начал получать звонки от состоятельных российских граждан (правда, пока еще не подписано ни одного реального контракта). Ваш заказчик явно меняется — уходят люди с шальными деньгами, слабо понимающие, чего им нужно, но желающие двух вещей: чтобы “круче, чем у всех” и “чтоб немедленно”. Я бы сказал, что на этом рынке среди русских начинают появляться образованные и культурные люди с тонким вкусом”.



ФРИДРИХ ЮДЕЛЬ:

“Я думаю, что ключ к созданию действительно хорошей яхты лежит в умении конструктора комплексно и гармонично решить поставленную задачу, не ограничиваясь “вылизанной” гидродинамикой или отличными весовыми характеристиками. Полагаю, что развитие яхтостроения в обозримом будущем с технической точки зрения будет базироваться на новых видах стеклоткани — S- и R-типах, пока что по большей части применяемых в аэрокосмической индустрии. Углепластик — это все же удел избранных, не думаю, что он станет массовым материалом. Кевлар, думаю, из корпусов уйдет совсем — непростой это и капризный материал. Эпоксидные композиции очень перспективны”.



ДЁРТЕ ШМАЙНК (“Hanse Yacht”):

“Мы развиваемся, наш новый производственный комплекс — один из самых совершенных в Европе. На нас работают лучшие конструкторы и дизайнеры, мы — пионеры применения эпоксидной смолы и массовой окраски яхтенных корпусов в разнообразные цвета вместо белого и черного. Думаю, вскоре мы сможем быть широко представлены на российском рынке”.



ИГОРЬ ДОБРОВОЛЬСКИЙ (“E.K.MARINE”):

“Наша молодая компания только начала производство РИБов, и пока мы предлагаем лишь одну модель. Сейчас она делается из ПВХ, но мы поняли требование европейского рынка и готовы предложить ее и из хайпалона”.



“Hanse 400” — обладательница одного из призов “Яхта года”



“HARMONY” — новый игрок в секторе массовых яхт



“TES 678 BT” — симпатичный мини-крейсер из Польши

струкции корпусами (“Judel/Vrolijk” — и не будем забывать про эпоксидку), дизайнеры пробуют разработать нечто вроде модульного набора элементов, пользуясь которым, можно на базе одного и того же корпуса получать и семейный крейсер, и гоночную машину, и чартерную лодку. Нельзя сказать, что выбранный верфью путь очень прост, но он явно перспективен. А в яхтостроении с подачи “Hanse Yachts” начинает входить такое чисто автомобильное понятие, как платформа.

Подобные усилия компании не остались незамеченными — “Hanse 400E” также получила звание Яхты года (в категории до 12 м). Есть новости и о “Hanse 630” — в производстве находятся сразу два (!) корпуса, в одном из внутренних отсеков второй лодки (впервые в истории!) будет перевозиться микроавтомобильчик “Smart”. “Hanse 630” станет и крупнейшей серийной яхтой, выпускаемой в Германии.

“Elan” в 2005 г. представил новые массовые лодки популярной круизной серии “Expression”, очень просторные и комфортабельные. Их внешний вид

уже перестал казаться чем-то необычным, высокую оценку потребителей и экспертов заслужили хорошие ходовые качества, высокая обитаемость и многие мелочи, явно заимствованные у более крупных и дорогих яхт (не стоит забывать, что создатель “Elan Impression” Роберт Хамфри рисует и престижные “Oyster”!). Все это и, конечно, невысокая цена (менее 70 тыс. евро без налогов) помогло отмеченной нами в предыдущем номере “Elan 344 Impression” получить свой приз Яхты года (в категории до 10 м).

Привлекли наше внимание массовые лодки “Harmony” новой верфи, входящий в состав “Rocin Yachts”. Владелец новой верфи, бывший хозяин многих известных яхтенных брендов (в частности, “Dufour”) предложил новую концепцию производства парусных яхт: унификацию всего и вся ради предельно низкой цены для конечного потребителя. Выглядит это так: на все лодки независимо от длины ставятся одни и те же лебедки, утки, релинги и проч. Более того, даже интерьеры выполняются (точнее, “набираются”) из одних и тех же готовых модулей. Есть,

например, модуль “салон” — и он одинаков для яхт всех типоразмеров. Выглядит это диковинно, но снижению себестоимости способствует сильно. Вопреки “страшилкам”, которые нам рассказывали многие конкуренты, внутри яхты “Harmony” — отнюдь не голый пластик, хотя и не “Swan 100”. “Лучший пластик и лучшее железо по лучшей цене!” — такой лозунг провозгласил хозяин фирмы. Железа и в самом деле много, особенно понравился нам массивный и одновременно элегантный алюминиевый фальшборт. Верфь рассчитывает в ближайшем будущем “откусить” до 10% европейского рынка парусных судов (!) и вводит новые интересные высокоавтоматизированные технологии (а мы ведь говорили об этом в прошлом номере!), еще больше приближая серийное яхтостроение к автомобильной индустрии. Интересно и то, что у яхт “Harmony” уже появился российский дилер...

Звездой дюссельдорфской выставки, без сомнения, стала отмеченная нами в предыдущем номере “КиЯ” яхта “Etap 46 DS”. Unsinkbar — “непотопляема” — крупными буквами было написано на ее корпусе, а потрясающий интерьер этой лодки вызвал самое натуральное паломничество на стенд бельгийской фирмы. Ну, и как результат — заслуженное звание Лучшей инновационной яхты года! (Кстати, поскольку наши читатели задали нам массу вопросов по поводу живучести ее необычной пробковой палубы, приводим официальный ответ верфи: “Гарантия на палубу — 10 лет”.)

На фоне “Jeanneau” и “Etap” стенд других массовых яхт “Hunter” был просто полупустым — напомним, что падение его популярности мы предсказывали еще год назад. Особенное неприятие немецкой публики вызвала топ-модель верфи “Hunter HC 50” с характерным дизайном рубки, чем-то напоминающим американские магис-



Преувеличенно изящные формы новых лодок от “QUICKSILVER”



“Солнечный” КАТЕР “YC 840 SE”



“BENETEAU-750” — КАТЕР С “НАСТОЯЩИМ”, НАПРАВЛЕННЫМ В НОС ВЕНТИЛИРУЕМЫМ СТРЕЛОВИДНЫМ РЕДАНОМ

тральные тепловозы, и странной S-образностью носовых обводов, больше похожей на огрех производства.

Что касается яхточек низшего ценового сегмента, то было приятно увидеть расширившуюся линейку немецких лодок “Sailart”: помимо заслуженных “Sailart 17” и “-18” ценой порядка 15 тыс. евро нам, в частности, понравилась симпатичная и боевая малышка “Sailart 26”. Боевая по-настоящему — с опытным экипажем она способна развивать до 20 уз (были уже прецеденты)! Внутри этот четырехместный мини-крейсер с подъемным килем, конечно, выглядит по-спартански, но что вы хотите от скоростной лодки с базовой ценой около 25 тыс. евро!

Теплой была встреча на стенде польской фирмы “TES”, знакомой нам еще по Гамбургу 2004 (ее, правда, представлял уже немецкий дилер — та выставка явно не прошла даром!). Братья-поляки на этот раз привезли более крупную модель “TES 678 BT” — недорогую (выставочная цена 21 тыс. евро) 23-футовую трейлерную лодку с подъемным килем (осадка всего 30 см), большой высотой в салоне и отличным

набором комфортабельного оборудования: галюн, душ, плита и мойка.

Любопытной показалась инициатива верфи “Dutch Carbon Yacht” начать в Словении массовое производство сравнительно недорогих (порядка 150 тыс. евро) 36-футовых полностью углепластиковых (!) парусных яхт (в частной беседе с нами сотрудники высказались и о возможности создания производства в России).

В целом, анализируя ситуацию в области производства парусных судов, я рискну соотнести ее с теми процессами, которые начались в европейском автомобилестроении примерно 30 лет назад. Это унификация и стандартизация комплектующих, уменьшение количества ручного труда, предельное снижение себестоимости (чем сегодня озаботился даже такой престижный изготовитель, как “Contest”). Многие верфи пытаются максимально расширить производственный ряд, закрывая все “экологические ниши” и сектора рынка, кроме того, начались процессы поглощения одним производителем другого, что позволяет, объединив капиталы и укрупнив производство,

опять же снизить себестоимость и надежнее контролировать рынок. Рискну предположить, что лет через 15 в Европе останется не более шести—восьми крупных независимых производителей парусных яхт.

Одновременно со снижением себестоимости производства массовых яхт растет предложение на рынке “суперкаров”, равно как и повышение качества последних. Опять же, все в точности, как у автомобилестроителей.

Моторные яхты и катера

Говорить о водно-моторной части экспозиции следует, приняв во внимание не во всем радужные реалии данной части европейского малотоннажного рынка. С одной стороны, нельзя не отметить затоваренность, уже проявившуюся в появлении незаполненных площадей “катерных” павильонов. С другой стороны, подросшие цены на нефть означают, что европейцы уже не будут “мести” с прилавков всю моторосодержащую продукцию подряд и начнут искать нечто особое при организации водного досуга. В целом сложилось ощущение, что за пять прошедших лет предложений “голой” техники стало чуть меньше, а комплексных продаж и чартерных услуг, напротив, больше. Появилось и больше различной микропроцессорной управляющей электроники. Стендисты спешили подыграть национальному сознанию посетителей, наклеивая на корпуса волшебные заклинания наподобие “Фольксваген внутри”. Как сказал один из экспонентов, голландец Лео Ноймайер: “Деньги у немцев есть, просто они не торопятся тратить их на себя”. Отметим наиболее интересные для нас моменты катерной бот-шоу образца 2006 г.

Как водится, представлен был весь без исключения спектр существующего предложения малых судов, от разборных надувных до траулеров. В



Русский прорыв в Дюссельдорф — РИБ от “E.K.MARINE”



ПАРЯЩИЕ В ПРОСТРАНСТВЕ СТЕНДА ДЕТАЛИ НАДУВНУШКИ "LODE STAR" — ЭФФЕКТИВНЫЙ СПОСОБ ПОКАЗАТЬ ОСОБЕННОСТИ ЕЕ КОНСТРУКЦИИ

мелко-надувном секторе господствовали азиаты, и конкурировали они друг с другом весьма жестко, предлагая специальные выставочные цены. В конструктивном плане ничего принципиального они не изобрели — те же разборные пайолы, как полностью фанерные, так и скомбинированные с алюминиевыми, аэродеки плоские и килеватые, стеклопластиковые днища вплоть до самых мелких размеров. Новинки носили скорее эволюционный характер — еще удобнее, мощнее, просторнее, с большей гарантией... Показателен переход части производителей (например, "AquaStar" и, конечно же, "Zodiac") от технологии склейки швов к их ультразвуковой сварке, менее трудоемкой и более аккуратной.

Среди РИБов нельзя не отметить единственного отечественного судо-

строителя, представленного на выставке — молодую нижегородскую фирму "Е.К. Marine", которая демонстрировала одну модель длиной 7.5 м, спроектированную известным яхтенным конструктором Михаилом Тихоновым.

В достатке было и моторок из АМг, от всем известных финских до небольших местного производства. Из общей моды на сварной алюминий выбивался стенд чешской фирмы под маловыразительным именем "Marine". Славяне выставили ряд открытых гребно-моторных лодок из клепаного дюрала, причем их днища были согнуты по килю из целого листа металла толщиной от 1.8 до 2.5 мм, и объем клепки не выглядел чрезмерным. Были у них и сварные варианты. Как сказал представитель фирмы Томас Новотны, клепанные лодки хороши для рыбалки,

сварные — для работы, и оба направления не противоречат друг другу. Очень интересный способ уйти от внешней грубости сварных швов применила немецкая компания "Alufun" на своих разборно-секционных лодках — все стыки накрыты алюминиевым профилем, аккуратно приклеенным на серый герметик.

Стенды гигантов малотоннажного судостроения демонстрировали ту же эволюционную тенденцию частичных улучшений в сочетании с обновляемым дизайном. Наконец удалось увидеть "живьем" патентованный катер "Vene-teau-750" с поперечным реданом прямой стреловидности. Выставленный под стеклом журнальный отчет рядом с табличкой-ценником подтверждал его незаурядные ходовые качества. Поперечных реданов на выставочных корпусах было вообще довольно много, теперь это своеобразный символ приверженности строителя инновационной технической политике. Все их основные типы, впрочем, были подробно описаны у нас в № 187. С наибольшим старанием нетривиальные конструкции днищ демонстрировали редкие в Европе гости, такие как бразильцы с их небольшими, но очень выразительными по дизайну катерами "Style". Финны выступили мощным десантом: несколько больших стендов от "Bella Veneet", "Buster", "Silver", и еще один, объединивший ряд более мелких компаний. На последнем были замечены новый "Nord Star-28", "Flying Fish" от "TG Marine" и россыпь термопластовых лодок от "Terhi". Последняя фирма сделала упор на экологию и показала новую "Terhi Saiman Sunwind" с электроприводом, причем ее аккумуля-



Подвесные электромоторы нового поколения "TORQUEEDO" из Германии — необычайно легкие и экономичные



Подвесные моторы "SAIL"



Новаторская конструкция подруливающего устройства с прямым электроприводом ротора

лятор подзаряжался от... встроенной в лодочную банку солнечной батареи мощностью 40 Вт. Настроение объединенной финской делегации отражал общий девиз на стенде: «С гордостью сделано в Финляндии».

С меньшей гордостью был развернут просто гигантский стенд польских катеров и моторных яхт «Galeon». Суда высшей ценовой категории на нем отличал почти американский шик в отделке интерьеров — со светлой кожей диванов и шелковыми драпировками на иллюминаторах. Но истинные мореходы, конечно, посмеивались в душе над этими излишествами и приценивались к более консервативным по дизайну, но безупречно соблюдающим требования морской практики скандинавскими катерам.

Польские яхтостроители в последние годы все активнее идут на немецкий рынок с оригинальными разработками. Вот и на этой выставке появилась совершенно новая модель — работающий на солнечной энергии трейлерный катер «YC 840 SE», оборудованный стационарными солнечными батареями, смонтированными на крыше большой рубки. Они обеспечивают энергией всех потребителей: от гребных электромоторов до навигационных приборов.

Внешний дизайн катера напоминает что-то космическое: округлые борта, развитое тонированное остекление, округлый нос. Кстати, немцы обозвали его «Hausboot», т.е. лодка-дом. Необычная посудинка оборудована двумя 48-вольтowymi моторами мощностью по 4.74 кВт (пиковая мощность

— 16 кВт) и способна развивать скорость до 6 уз.

На стендах моторостроителей стала очень заметной тенденция к диверсификации предложения, видимо, сказалась общеевропейское падение спроса на двигатели. Число новых моделей подвесных моторов не превышало одной—трех, а основную площадь стенда занимали, если можно так сказать, сопутствующие товары — плавсредства, комплектуемые данными моторами на выгодных условиях. «Mercury Marine» очередной раз пополнила ряд катеров «Quick-silver», производимых в Польше. «Yamaha» помимо штатных «Yamarin» выставила ряд небольших каютных мотолодок «Crescent», а «Suzuki» — ряд аналогичных лодок французского производства под именем «Kelt». Были там, конечно же, и надувные «пакетники», а вот предложение гидроциклов-аквабайков упало драматически. Заметны они были только на стенде «Yamaha». Новые модели подвесников были, как правило, четырехтактными, и заполняли отдельные прорехи в мощностных рядах. Тем интереснее стало появление новой 60-сильной «Selva Grey Shark» с впрысковой системой LPDFI.

К локальным сенсациям выставки можно отнести выход на европейский рынок китайского подвесного бренда «Sail». Это не «отверточное», а полностью оригинальное производство шести вполне современных моделей четырехтактных моторов мощностью от 2.5 до 15 л.с. и два простых двухтактника в 15 и 40 л.с. Гарантия на них ограничивалась одним годом, зато цену мало называть привлекательной — она могла вызвать оторопь: на 30—40% ниже японских и американских аналогов. Осталось дожидаться их появления в России, и тогда судьба наших «Вихрей» может быть окончательно решена.

Производители лодочных дизелей, в отличие от «подвесных» соэкспонентов, не суетились, и достойно выставляли стройными рядами свое разноцветное «железо» — в условиях энергетических затруднений они страдают последними. Ведь даже парусная яхта нуждается хотя бы в маленьком дизельке, пусть и лишенном модных довесков наподобие системы впрыска Common Rail-II или микропроцессорной системы управления.

Безусловно, заслуживали внимания новинки небольших компаний, сделавших ставку на современные технические идеи. Несколько стендов предлагали под различными именами — «E-Jet», «Inline Thruster» — подруливающие-двигательные ус-

тройства последнего поколения. Ротор в них приводится во вращение не привычным электродвигателем в центральной гондоле — он выполнен по образцу привода «Direct Drive», известного нам по рекламе стиральных машин. Кольцо с лопастями вращается в керамических подшипниках статора, выполняющего роль кольцевой насадки, при этом шум и вибрации существенно снижаются, устройство получается более компактным и надежным в работе.

Очень необычные подвесные моторы предложила молодая германская компания «Torqeedo». Она, похоже, задалась целью разработать идеальный электродвигатель: магниты двигателя — из редкоземельного сплава, пластиковый винт оптимально профилирован, необычно легкий литиево-марганцевый аккумулятор оборудован электронным зарядным устройством. В результате всех этих мер удалось добиться общего КПД системы, достигающего 45%, в то время как обычные подвесные электромоторы отдают мощность в полтора раза хуже, а масса двухкиловаттного мотора составляет всего 19 кг, при стоимости, сопоставимой с не самым дорогим бензиновым подвесником.

Украсили экспозицию, как водится, экспонаты из разряда сакральных: гоночный катамаран «Spirit of Norway» на стенде компании «Marinetek» (где одновременно прошла презентация гонок «Power Boat Class 1» будущего сезона), или лодка француженки Мо Фонтенуа, пересекшей в прошлом году Атлантику на веслах при спонсорском содействии производителя яхтенной одежды «Marine Pool».

Итоги

Итоги выставки оказались под стать ее оптимистическому началу. Количество посетителей выросло на 5% по сравнению с предыдущим годом, правда, так и не достигнув цифры в 300 тыс. чел. Особенно заметно выросло число посетителей из России. Многие экспоненты (например, «Contest», «Etap», «Jeanneau») отметили большой рост числа прямых продаж и контрактов на поставку, заключенных прямо на стенде. В сегменте парусных яхт посетителей интересовали фактически все классы судов — от маленьких гоночных швертботов до 100-футовиков, в сегменте моторных судов, напротив, основной интерес сосредоточился в двух диаметрально противоположных секторах рынка — малых трейлерных судов и яхт класса «люкс». Специалисты отметили и буквально взрывной рост рынка чартерных услуг. ●