



МАССОВЫЕ европейские яхты

Часть 1. Французская гармония

ПАВЕЛ ИГНАТЬЕВ.
ФОТО АВТОРА И ФИРМЫ
“PONCIN YACHTS”

Рост уровня жизни российских граждан, определенная стабилизация внутренней жизни естественным образом привели к росту потребительского спроса. Стремительно растет количество хороших автомобилей, а многие люди уже серьезно задумываются о покупке сравнительно недорогой яхты, моторной или парусной. Но что же такое сегодня недорогая парусная яхта? Какие они бывают, чем характеризуются, что предлагает рынок?

В наших статьях, посвященных гамбургской и дюссельдорфской яхтенным выставкам (“Кия” № 199 и 200), мы кратко охарактеризовали нынешний рынок парусных судов, который делится на три крупные группы: дорогих элитных лодок, судов среднего ценового класса и относительно дешевых яхт класса mass-production, и то, какие трудозатраты сопутствуют их производству. Но, прежде чем перейти непосредственно к сути,

* Например, некоторые верфи не включают в базовую цену даже такую необходимую вещь, как паруса — впрочем, к рассматриваемым в настоящем обзоре массовым верфям именно этот случай не имеет отношения. Тем не менее отсутствующие в базовой комплектации швартовные и якорные концы, спасжилеты, кранцы и многое другое пока встречается довольно часто.

хотелось бы сразу сделать несколько существенных оговорок. Во-первых, поскольку цена яхты сильно зависит от ее размера, то крупная лодка от массового производителя вполне может стоить примерно столько же, сколько и более скромная по размеру, но от элитной верфи. Во-вторых, цена яхты, указанная в тех или иных источниках или проспектах, может в реальности весьма слабо коррелировать с действительными затратами покупателя. Причиной этому является внушительный список не только дополнительного, но и необходимого для выхода в море оборудования, поскольку верфи в так называемую “базовую” цену яхты не включают многие важные вещи*. В итоге стоимость готовой к выходу в море яхты может вырасти довольно значительно.

Поэтому, говоря о цене яхты, следовало бы, на наш взгляд, в принципе говорить об одной из трех ценовых позиций, которые условно обозначим следующим образом: “базовая цена”, “цена яхты, готовой к выходу” и “цена с учетом комфортной комплектации”. Внимательный анализ предложений известных европейских верфей помогает установить следующее соотношение между

ними: массовая яхта, готовая к выходу в море, стоит в среднем стабильно на 5% дороже, чем в базовой комплектации, цена лодки в комфортной комплектации от базовой отличается в более широких пределах — от 20 до 50%. В дальнейшем мы, называя здесь какие-либо цены, будем приводить именно базовые цены верфей по каталогу “Yacht Trends 2006”*, если отдельно не оговорено иное. Необходимо заметить, что они не включают в себя еще и такие расходы, как НДС и доставка яхты покупателю (и ее страховка).

Далее будем исходить из того, что потенциальный российский покупатель массовой европейской яхты будет использовать ее на внутренних водоемах. А здесь наибольшая доля таких яхт сосредоточена, естественно, в Москве как в столице (в том числе и финансовой), на втором месте стоит Санкт-Петербург (и Северо-Запад России вообще). Черное море пока не имеет достаточного количества хорошо оборудованных марин, Дальний Восток тоже показывает сравнительно скромные результаты по числу новых европейских парусных лодок.

* Надо отметить, что и в самом каталоге особо указано, что приводимые в нем цены лишь ориентировочные.

Эксплуатация парусного судна на подмосковных акваториях имеет свои особенности: из-за большого количества мостов и электрических переходов над фарватерами высота яхтенных мачт над КВЛ ограничивается 13–14 м. Если речь идет о шлюпе (а подавляющее большинство современных яхт длиной вплоть до 60 футов вооружены именно им), то получается, что максимальная длина яхты, соответствующая такой мачте, находится в пределах 30–35 футов (9.1–10.5 м). Да и то, как показывает практика, многие яхты этой длины (например, “Hanse 340” и “Harmony 34”) часто уже имеют мачты высотой 16 м.

Питерские яхтсмены сегодня при выборе лодки не столь жестко ограничены по высоте мачт, но планируемый ввод в строй мостового перехода Западного скоростного диаметра может (для ряда яхт-клубов) точно так же ограничить их высоту 13–15 м. На Северо-Западе важнее ограничение по осадке — мелководная часть Финского залива сильно затрудняет хождение на яхтах с осадкой более 1.8–2 м. Осадка 2 м — это сегодня как раз примерно те же самые 35 футов максимальной длины яхты.

Характерно, что базовая цена 35-футовых массовых яхт ниже серьезного психологического барьера в 100 тыс. евро, т.е. находится на уровне дорогого автомобиля (переход за эту границу наблюдается при длине свыше 40 футов). Для тех же, кто возразит нам, что цена в 70–90 тыс. евро все же далека от понятия “массовая яхта”, приведем два контраргумента. Во-первых, сегодня цена подержанной яхты отечественной постройки сравнимого размера (“ЛЭС 35”) на вторичном рынке уже порой превышает 20–25 тыс. евро, т.е. составляет 25–30% цены новой зарубежной лодки. Примерно таково же и соотношение цен между подержанными отечественными и новыми зарубежными автомашинами сравнимого класса. А во-вторых, парусный спорт — вещь, увы, вообще дорогая, и действительно дешевой (в абсолютных цифрах) яхтой (из числа новых) может быть лишь простой самодельный швертбот. Вспомним известное правило самостройщиков: “метр — год” и получим, что для постройки только своими силами яхты описываемого размера потребуется 9–10 лет. Десять лет жизни без отпусков, выходных и вечеров. Кто-нибудь может сказать, что это не стоит серьезных денег?

Итак, мы будем говорить об относительно недорогой лодке, интересной российскому потребителю, т.е. о килевых яхтах длиной 30–35 футов от известных массовых европейских производителей. Они предоставляют неплохой уровень комфорта для семейного отдыха наряду

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ЯХТ “HARMONY 34” И “-38”

	“Harmony 34” “-38”	
Длина, м:		
– максимальная	10.44	11.67
– по КВЛ	9.10	10.05
Ширина, м	3.48	3.82
Осадка, м	1.45*/1.85	1.50*/1.90
Водоизмещение, т	4.85	7.47
Площадь парусности, м ²	53	69.5
Мощность вспом. дв., л.с.	19	29
Конструктор	«Mortain & Mavrikios»	

* С двойным килем-тандемом

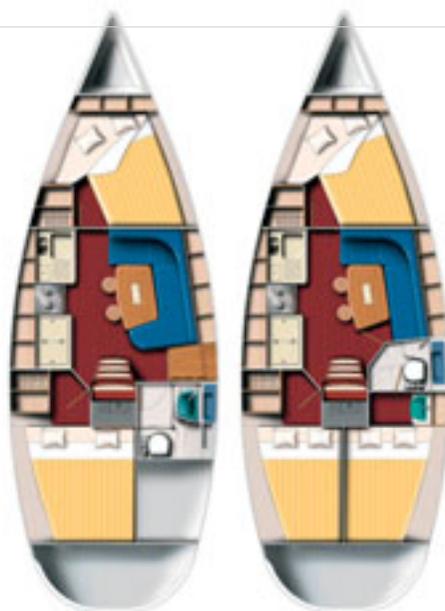
с относительно скромными затратами на стоянку и обслуживание, а также возможностью участия в клубных гонках. Трейлерные яхты длиной 25–27 футов (7.5–8 м) рассмотрим отдельно — все же их обитаемость уступает более крупным судам, находясь на нижнем для семейного отдыха пределе (для ее оценки можно воспользоваться достаточно простой формулой: количество людей на борту, приемлемое для краткого выхода в хорошую погоду, равняется длине яхты в метрах*, для непродолжительного похода эту цифру следует уменьшить в 1.5–2 раза, а для дальнего плавания — в 2.5–3 раза).

Строят такие яхты сегодня наиболее известные и крупные производители: французский конгломерат “Beneteau”/“Jeanneau” (крупнейший мировой яхтостроитель), немецкая верфь “Bavaria Yachtbau GmbH” (“производитель № 2”), французский “Dufour”, югославский “Elan” и немецкая фирма “Hanse Yacht”. Помимо них, на европейский (а также на российский) рынок стали активно пробиваться поляки (в основном верфи “TES” и “Sportina”) и венгры.

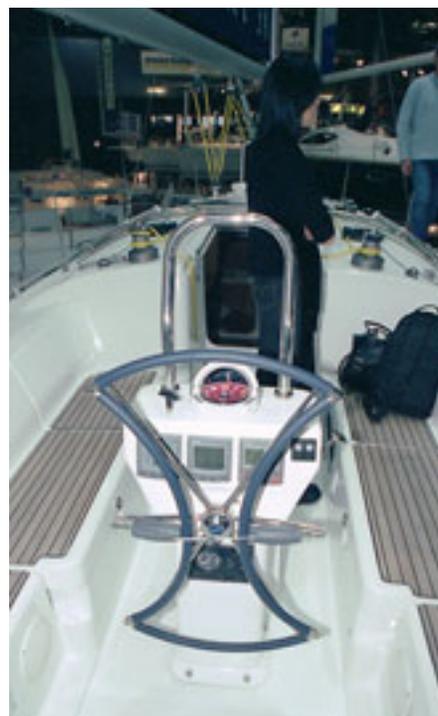
Но, как всегда, появляется “но”. Чуть ли не в последний год, как чертик из коробки, “выскочила” на рынок новая верфь с очень интересными ценами и агрессивными (касательно рынка) намерениями. А поскольку верфь эта оказалась еще и одной из самых передовых в смысле используемых технологий, то с ее продукции и начнем наш обзор массовых европейских яхт.

Речь пойдет о верфи “Poncin Yachts”, лишь недавно созданной Оливье Понсеном — человеком, хорошо известным в яхтостроении (к примеру, он долгое время руководил компанией “Dufour”). Амбициозные задачи — в ближайшее время занять не менее 10% европейского яхтенного рынка и уже в 2007 финансовом году продать не менее пяти с половиной сотен яхт серии “Harmony”

* Разумеется, если получившаяся величина не превышает паспортной пассажировместимости яхты.



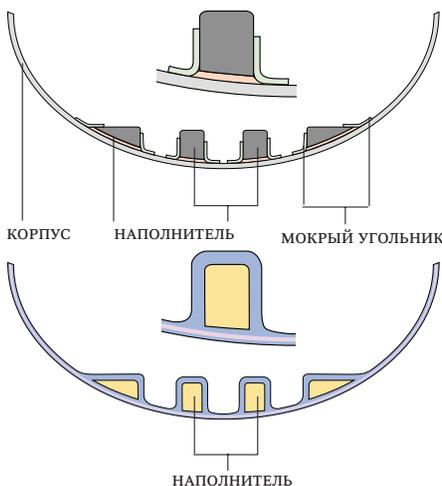
Планировка яхты “HARMONY 38”



Приятные мелочи на борту яхты “HARMONY”: складной штурвал (вверху) и необычный фальшборт (внизу)



Мидель-шпангоут современной пластиковой яхты: ВВЕРХУ – выполненный по традиционной технологии; ВНИЗУ – по технологии “PONCIN YACHTS”



на сумму лишь немногим менее 100 млн. евро. Девиз верфи: “Лучший пластик и лучшее железо – по лучшей цене”, способ достижения указанной цели – высокий уровень стандартизации и автоматизации производства. “Poncin Yachts” фактически поставила производство яхт на конвейер, отойдя от традиционных технологий формования пластиковых корпусов. Технологический процесс верфи настолько интересен, что невозможно рассказывать о ее яхтах, не сказав о нем хотя бы пару слов.

Что же конкретно предлагает “Poncin Yachts”? Впервые в истории яхтостроения фирма сделала ставку фактически

на конвейерное производства корпусов в купе с комплексными мерами по снижению себестоимости конечной продукции при ее высоком и стабильном качестве. Главное здесь – новый способ формования корпусов в закрытых формах с использованием метода infusion. Впервые этот метод применила верфь “CNB” при постройке яхты “Only Now” (“КиЯ” № 188), но заслуга “Poncin Yachts” в том, что она перенесла эту технологию в массовое производство, увидев в ней рациональное зерно как в процессе, позволяющем выдерживать стабильное качество и одновременно автоматизировать формование, исключив из него значительную долю ручного труда.

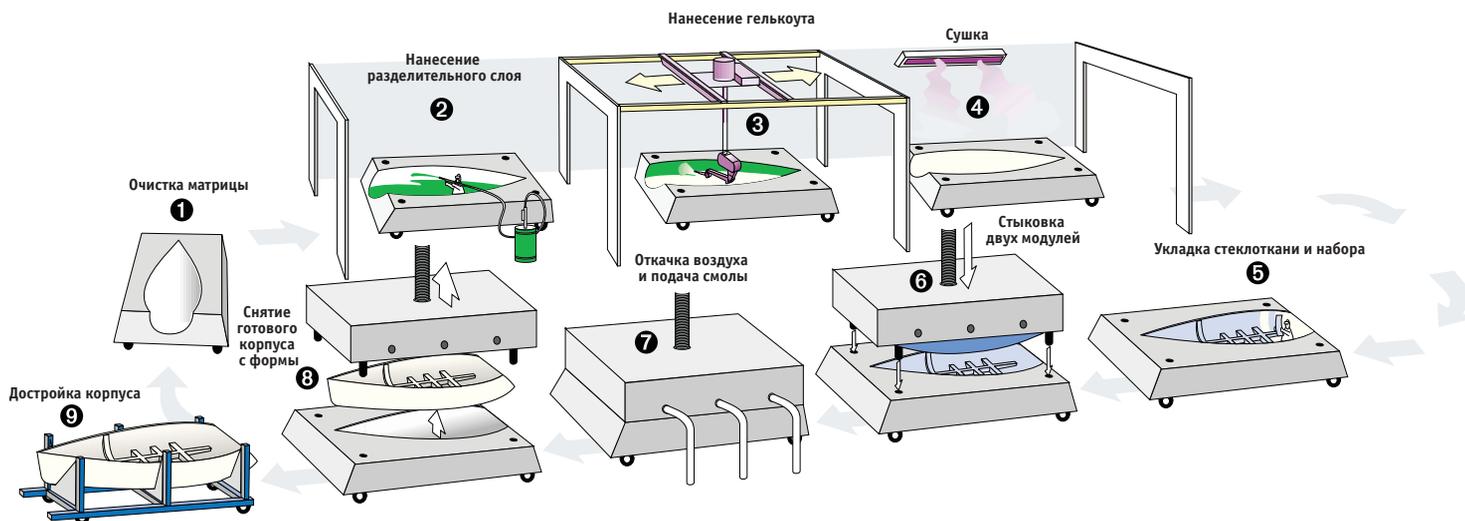
Корпуса будущих яхт “Harmony” изготавливаются в закрытых формах, одна половина которых представляет собой “негативную” часть, т.е. обычную матрицу. Только сама эта матрица не похожа на привычную всем “мыльницу”, подкрепленную необходимыми усилениями, а отформована в большом и прочном прямоугольном модуле, снабженном штуцерами для подачи смолы и откачки воздуха, а также насыщенном большим количеством датчиков, служащих для контроля за процессом формования. Помимо этого сам матричный модуль также оснащен колесиками для передвижения по производственной линии. Вторая половина формы – это отформованный на похожем модуле болван.

Процесс изготовления корпуса состоит из девяти этапов. На первых двух матрица традиционным образом (с использованием ручного труда) очищается и покрывается разделительным слоем. Далее модуль переезжает в роботизированную камеру, где манипулятор робота покрывает его слоем гелькоута нужного цвета (предусмотрены три варианта окраски). Прямоугольная форма модуля

позволяет точно позиционировать его в камере, что в совокупности с безударной работой робота гарантирует высокое качество нанесения гелькоута и стабильность его слоя. Далее модуль перекачивается на следующую технологическую позицию – в сушильную камеру, где за процессом сушки следят встроенные в него датчики. Важным является следующий этап – укладка в матрицу заранее нарезанной стеклоткани и наполнителя. В отличие от традиционного процесса, при котором вначале формируется оболочка корпуса, к которой потом приформовывается набор – киль, флоры, стрингера и необходимые местные усиления – сразу укладываются в матрицу поверх внутреннего слоя ткани или наполнителя. Рабочему в их точном позиционировании помогает нанесенная на верхнюю (горизонтальную) часть модуля разметка, указывающая точное положение элементов набора по длине лодки. После этого матричный модуль герметично состыковывается с модулем болвана, прижимающим сверху уложенную стеклоткань. К готовой полностью закрытой форме подводят необходимые трубопроводы, откачивают воздух и подают смолу, которая под неусыпным контролем датчиков пропитывает ткань – при необходимости автоматика самостоятельно принимает нужные меры, меняя, к примеру, давление в отдельных трубопроводах. После полимеризации смолы форму разъединяют, корпус снимают и отправляют на участок достройки.

Узнав о столь необычной верфи, мы побеседовали с Ольгиве Понсеном, отрывки из интервью которого и предлагаем читателям.

– При сравнении прайс-листов массовых европейских верфей бросается в глаза, что ваши яхты “Harmony” в среднем на 5–10% дешевле аналогичных по



Этапы формования корпуса по технологии “PONCIN YACHTS”



длине лодок других производителей. За счет чего это достигается?

— Это результат целого комплекса мероприятий. Во-первых, на нашей верфи производство идет круглосуточно в три смены и без выходных, что позволяет нам выпускать в цеху площадью 10 000 м² такое же количество корпусов, для которого иначе потребовалась бы площадь в 30 000 м². За счет этого мы сразу же экономим на аренде земли и капиталовложениях в строительство. Поддержание нужного микроклимата в меньшем цеху тоже стоит заметно дешевле.

Во-вторых, мы очень внимательно подошли к конструкции яхты, тщательно ее пересмотрев и отказавшись от многих стереотипов. Так, нам удалось сократить количество отдельных деталей, из которых состоит лодка, почти на треть по сравнению с нашими конкурентами сравнимых габаритов. Это снижает расходы на изготовление и закупку комплектующих. Кроме того, мы стандартизировали все дельные вещи — на “Harmony 47” и “-34”, к примеру, стоят одинаковые люки, лебедки, релинги и прочее. Объем закупок растет, расходы снижаются.

В-третьих, мы делаем ставку на прямые продажи с верфи (сейчас таким образом продаем примерно четверть всех судов, а в идеале хотели бы продавать половину), тем самым экономя на дилерской скидке.

В-четвертых, наш технологический

процесс позволяет сократить использование дорогостоящего ручного труда примерно на 15%. Кроме того, отмечу здесь, что формование в герметичных формах значительно снижает выброс испарений смолы и прочих вредных веществ — наша технология является наиболее чистой из существующих.

Все это (и многое другое) вместе взятое и позволяет нам строить яхты примерно на 30% дешевле, чем конкуренты.

— Вы сказали — на 30%? Но ведь по прайс-листам разница меньше?

— Правильно! Наша идеология заключается не в том, чтобы производить максимально дешевые лодки. Наша цель — строить качественные яхты с умеренными ценами. Разницу в себестоимости, набегающую за счет нашей организации производства, мы тратим на улучшение потребительских свойств лодок, на изготовление качественного продукта.

— И в чем это, например, выражается?

— Ну, вот возьмем для примера такой важный узел яхты, как рулевое устройство. В подавляющем большинстве случаев перо руля формируется из обычной стеклоткани. Мы же делаем его из углеволокна, что значительно дороже. Далее, возьмем сам корпус. Мы сегодня единственная массовая верфь, которая не приформовывает флоры и стрингера к уже готовому корпусу, а формирует их вместе с ним как единое целое. В итоге долговечность нашей лодки, а также ее

надежность и живучесть в случае тяжелой аварии заметно выше — киль при ударе о камни не оторвется. Кстати, о киле — в базовом исполнении, как вы можете заметить, наши яхты оснащены двойным килем-тандемом, что существенно повышает их потребительские качества. А ведь его изготовление почти на треть дороже традиционного. Замечу еще, что узел крепления килея и флоры дополнительно усиливаются кевларом. И так я могу сказать о многих узлах и деталях. Кроме того, возвращаясь к вопросу цены — уже в базовом исполнении наши лодки оснащены и укомплектованы гораздо лучше конкурентов. И я полагаю, что в ближайшее время европейские потребители оценят достоинства наших яхт, что поможет нам занять заметную часть рынка.

— Какую именно?

— Мы полагаем, что к 2010 г. объем европейского рынка парусных яхт составит примерно 12 000 лодок в год. Уверены, что к этому времени мы сможем ежегодно производить и продавать от одной до полутора тысяч яхт.

— Получается, вы намерены стать третьим по величине европейским производителем. Кого вы рассматриваете своим основным конкурентом? “Beneteau”? “Bavaria”?

— Ни тех и ни других. По своим качествам наши яхты сильно отличаются от французских и немецких. Например, они ощутимо тяжелее, занимая по водоизмещению примерно промежуточное

положение между французскими (традиционно более легкими) и северо-европейскими (надежными, но чутью массивными) яхтами.

— Давайте вернемся к технологии формования в закрытых формах. Как появилась эта технология, в чем ее реальные преимущества?

— Над разработкой этого процесса мы ломали голову в течение двух лет, еще лишь обдумывая концепцию новой верфи. Было очевидно, что выходить на рынок с традиционными продуктом и технологиями смысла не имеет — требовался принципиальный рывок вперед. Сама технология (вернее, ее основа) позаимствована нами из авиа- и автомобилестроения — таким образом, например, формуются двери известного французского автомобиля “Renault Espace” и отдельные детали самолетов “Airbus”. Конечно, автомобильная дверь и многометровый корпус яхты — конструктивно существенно разные изделия, поэтому нельзя говорить, что наша технология всего лишь калька с “Renault”. А что касается совместного формования оболочки корпуса и его набора, о чем я сказал выше, то тут мы и вовсе первые.

Главные преимущества этой технологии — стабильно высокое качество и уменьшение количества ручного труда. Совместное формование корпуса и набора повышает жесткость корпуса и его долговечность: “трещащие” флоры, увы, не редкость на современных легких яхтах. У нас это исключается — корпус фактически монолитен.

— Какие яхты на сегодняшний день входят в серию “Harmony”?

— Мы начали с выпуска 38-футовой лодки, летом 2005 г. расширили линейку, включив в нее лодки длиной 34, 42, 47 и 52 фута и буквально только что присту-

пили к выпуску самой маленькой яхты в серии — “Harmony 31”.

Если говорить об избранном нами критерии — “не дороже 100 тыс. евро”, то под него подпадают три младшие лодки в линейке верфи.

К моменту подготовки статьи мы еще не видели вживую “31-ю”, поэтому ограничимся знакомством наших читателей с бестселлерами верфи: “Harmony 34” и “-38”.

Обе эти яхты очень похожи внешне — их создавали одни и те же конструкторы: известное бюро «Mortain & Mavrikios». Посему практически все вещи, о которых мы говорим, одинаковы для обеих лодок, начиная с их внешнего облика — для всех яхт “Harmony” характерна длинная и довольно высокая рубка. Кокпиты яхт закрыты — в общем, типичные семейные крейсера. Из бросившихся на первый взгляд внешних особенностей отметим массивный, но в то же время элегантный алюминиевый фальшборт (такого мы еще нигде не встречали), складывающееся рулевое колесо, обеспечивающее на стоянке свободу перемещения в кокпите, перенесенный на рубку погон гика-шкота (давняя “фишка” “Dufour” — не будем забывать, что О.Понсен раньше руководил именно этой фирмой). В итоге небольшой сравнительно кокпит, отделанный тиком, куда просторнее и удобнее для семейного плавания и отдыха, чем кокпиты многих даже более крупных яхт.

А вот работать с парусами на этих яхтах не очень удобно — стаксель-шкоты проведены, прямо скажем, странновато: они идут на рубку, где установлена пара лебедок, которые становятся сразу и фаловыми, и шкотовыми. В итоге управлять яхтой в одиночку не получится никак — при маневре наверху обязательно должен находиться второй человек.

Немного нелогичное решение, хотя понятно, что цель его (во всяком случае, как нам это кажется) — сэкономить еще на одной паре лебедок. А так яхта обходится всего двумя парами.

Интерьер лодок просторный и светлый. Деревя в нем немного — большую часть поверхностей занимает белый полированный пластик, за счет чего салон кажется “воздушным”. Экономии ради интерьерные модули яхт “Harmony” унифицированы — они идентичны для всех типоразмеров, собираются отдельно и монтируются в корпус в уже готовом виде. Решение совершенно необычное, сильно снижающее себестоимость, но...

Но выглядит все это немного диковинно — представьте себе, что и 34-, и 38- и 42-футовые лодки имеют совершенно одинаковый камбуз! Нормальный для последней, для первой он уже кажется избыточным, поскольку занимает практически весь левый борт яхты. Одинаковы и модули салона — разве что на более крупных яхтах к столу и П-образному дивану добавляется еще банкетка. Подобный принцип организации интерьера влечет, однако, за собой и негативные последствия — конструкторы вынуждены подгонять внутреннее пространство под имеющиеся “кубики” интерьерных модулей, вместо того, чтобы, напротив, проектировать элементы внутренней обстройки, исходя из наиболее выгодного использования внутренних объемов. Тут как раз на память приходит великолепный интерьер бельгийской лодки “Etap 46 DS” как образец самого, пожалуй, рационального использования внутреннего пространства серийной яхты. Впрочем, говорить о “Etap 46” в контексте данной статьи, мягко говоря, неуместно — она почти втрое дороже даже сравнимой по длине “Harmony 47”, не говоря уже о более скромных 34-й и 38-й моделях.

А они, заметим, в точности соответствуют своему предназначению — это качественные (как обещается), недорогие и комфортабельные массовые яхты для семейного отдыха. И на пути создания таких лодок и “приближения их к народу”, если так можно выразиться, неизбежны компромиссы. В данном случае своеобразной платой за это является, к примеру, стереотипный и несколько скучноватый облик интерьера, что, впрочем, ничуть не умаляет его функциональности. Главное же — у покупателей расширился выбор. В борьбу трех монстров (“Beneteau”, “Jeanneau” и “Bavaria”), в сумме занимающих больше половины европейского парусного рынка, вступил новый игрок. Похоже — очень серьезный. ✕

