

Сегодня конкуренция на рынке самого популярного у нас класса малых моторных судов – надувных лодок – достигла невиданного уровня. По некоторым оценкам, годовое потребление оценивается примерно в 200 тыс. шт. Особенно острой она стала в нижнем секторе «пневматики» – среди небольших, от 3 до 4 м длиной, и относительно недорогих лодок. Объясняется это появлением большого числа мелких производителей, главным оружием которых в борьбе с конкурентами стало всемерное уменьшение цены, зачастую, к сожалению, за счет снижения качества и надежности. Крупные компании, уже завоевавшие авторитет и доверие покупателей, позволить себе этого, естественно, не могут.



Не секрет, что у таких производителей на некоторые модели надувнушек нижней линейки норма прибыли закладывается всего в 1–2%. Очевидно, что при таких цифрах рассчитывать на серьезный рост и расширение производства нельзя. Поэтому, с одной стороны, понятно стремление крупных производителей сделать легальной и максимально прозрачной процедуру сертификации всех появляющихся на рынке

лодок вообще, поставить всех изготовителей в равные условия в отношении ответственности перед покупателем, гарантировать будущему владельцу надувной лодки надежность и безопасность в любых разрешенных условиях. С другой стороны, такие серьезные компании в борьбе за покупателя могут противопоставить ценовому демпингу только еще более высокое качество и постоянный поиск путей обновления моделей и всего производства в целом. В наши дни серьезный покупатель стал более разборчив, дешевой подделке он предпочитает, может быть, более дорогую, но, бесспорно, более качественную вещь. Поэтому большинство наших крупных производителей сегодня пересматривают свои требования к выпускаемой продукции. То, что еще вчера устраивало и изготовителя, и покупателя, за ориентиры брать уже нельзя. Компании-изготовители должны все время быть «на чеку», внимательно прислушиваться к замечаниям потребителя, не опускать, а поднимать планку, придумывать все более совершенные и удобные модели, бороться за качество. Те, у кого это получается, останутся на рынке, остальным придется уйти... В этом номере редакция публикует некоторые результаты длительных испытаний надувной мотолодки одной из самых популярных моделей «Yamaha B330» с мотором «Yamaha 15». Во время короткого выхода на тест порой трудно определить, как поведет себя техника при длительной эксплуатации в разных условиях. И как раз именно такая информация, по нашим наблюдениям, интересует читателя больше всего. Именно таким испытаниям мы будем уделять внимание и в будущем. Надеемся, что это в какой-то мере поможет и производителям, и читателям.

■ «Буревестник-630»

Модификацию этой лодки с дизельным «стационаром», появившуюся на свет во многом благодаря военному заказу, мы уже протестировали. Теперь настала очередь версии под подвесной мотор.

ТЕСТ
2006 г.



■ Водоизмещающий катер «Странник»

Продолжаем публикацию творческого наследия известного конструктора Ю.А.Зимина. Приводим построечные чертежи семиметрового водоизмещающего катера «Странник» с фанерным корпусом и маломощным дизельным двигателем.



■ Крыло на моторной яхте

Что делать, если необходимо совместить избыточный вес, обусловленный «предметами роскоши», и высокую скорость? Один из возможных вариантов — средства гидродинамической разгрузки. Об опыте установки на моторную яхту разгрузочного крыла рассказывают известные конструкторы из Николаева Александр и Анатолий Кузнецовы.



■ Современные малые СВП

В последние годы отечественная и мировая промышленность значительно расширила предложение малых судов на воздушной подушке (СВП) — как для специальных применений, так и для активного отдыха. Свой взгляд на тенденции в этом секторе «малотоннажки» излагает инженер-конструктор Сергей Горбачевский.

■ Импортное рулевое управление на «Нептуне»

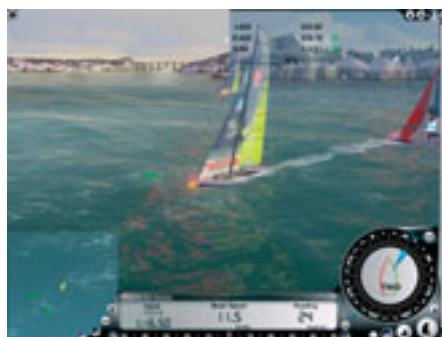
Штуртросовая система управления, предусмотренная конструкторами для мотора «Нептун», имеет невысокую стоимость, но неудобна в использовании. Наш читатель Ю.Савенков подключил к «Нептуну» стандартную систему рулевого управления с гибким боуденовским тросом и делится своим опытом.

■ Как жить с российским дизельным топливом?

Где заправляться и что делать, если «солярка» не понравилась мотору? Какие препараты позволят дизельному мотору переварить то, что продается на отечественных АЗС под названием «ДТ»?

■ 0 мега-яхте «Ghost»

Мега-яхта «Ghost» — образец необычного стиливого решения парусного судна. «Искусство ради искусства или шаг вперед в области яхтенного дизайна?» — об этом на страницах КИЯ рассуждает создатель яхты дизайнер Лука Брента.



■ Парусный симулятор

«Virtual Skipper 4» — новая версия известного парусного симулятора. Обзор популярной игрушки, сделавшейся стандартом де-факто в области парусных симуляторов.



Вниманию рекламодателей!

Уважаемые господа, ставим вас в известность, что, начиная с № 204 (октябрь), у нас изменяются модульная сетка рекламы и, соответственно, расценки. Для тех, с кем Договор заключен на весь 2006 г. (№ 204 является завершающим), новые модульная сетка и расценки вступают в силу с № 1 (205) 2007 г. С этого же номера снимается раздел «Информационная строка», в связи с чем предлагается перейти на модульную (1/12) черно-белую рекламу.

Подробнее с информацией можно ознакомиться на нашем сайте

www.katera.ru

Отдел рекламы