

➤ *Артур Гроховский, Борис Кришталъ. Фото автора, Нико Маака и Хартмута Цилке*



Очередная 47-я по счету яхтенная выставка в Гамбурге «hanseboot» началась на куда более оптимистической ноте, нежели предыдущие. Кризис на немецком яхтенном рынке, о котором мы говорили в нескольких наших обзорах подряд, явно преодолен: поступившие перед самым открытием бот-шоу из Немецкого союза судостроителей данные оказались просто поразительными – суммарный оборот всего яхтенного производства в Германии за первую половину 2006 г. вырос на 32.5% по сравнению с таким же периодом прошлого года.

Время БОЛЬШОГО ПЕРЕЛОМА



Это явный перелом тенденции последних лет. Причем выросли сразу и внутреннее потребление (правда, довольно скромно – всего на 4.5%), и экспорт (импорт, кстати, тоже), но главное – столь грандиозный прирост произошел отнюдь не по причине спуска на воду пары-тройки сверхдорогих мегаяхт. Нет, довольно равномерно подросли практически все секторы массового рынка: от небольших трейлерных судов до лодок длиной 50–60 футов. Именно поэтому всеобщее хорошее настроение, царившее на выставке, не смогли испортить посто-янно налетавшие суровые балтийские шторма – те самые, которые вызвали

осеннее питерское наводнение. Сама же «hanseboot 2006» была интересна как многочисленными новинками, так и переменами в судьбе выставочного комплекса «Hamburg Messe». С этого и начнем.

В нынешнем году появились сразу три новых павильона. «Hamburg Messe und Congress GmbH» является муниципальным предприятием и инвестирует в развитие выставки огромную сумму – свыше 300 млн. евро. В планах руководства – полный снос всех существующих павильонов (три уже снесены) и административного здания и замена их новыми, а также расширение гавани Sporthafen на Эльбе. Явно изменившееся позиционирование «hanseboot» привело к тому, что нынешняя выставка стала беспрецедентной по количеству (целых 115!) мировых премьер, в первую очередь парусных, что традиционно для Гамбурга.

Важной организационной особенностью выставки этого года стало создание в ней шести отдельных тематических «островков» (по-немецки – Inseln), объединивших экспонентов по тематике. Особенно интересными оказались два «островка». Один был посвящен деревянным судам классической внешности (парусным и моторным, как реставрированным, так и современным репликам), второй (под названием Live Deck) представлял собой часть яхтенного кокпита со штурвальным колесом, установленную на отгороженном прозрачным материалом подиуме. Кокпит постоянно заливали струи воды, бившие из специальных форсунок: здесь любой посетитель мог, надев один из представленных вариантов яхтенной одежды, испытать его на себе в условиях, приближенных к «боевым». Изящная, остроумная, а главное, весьма полезная затея, особенно, если учесть цены на хорошие костюмы такого типа. Выросла и экспозиция разного рода рыболовных снастей и принадлежностей – этой теме тоже был посвящен отдельный «островок».

Но главными на выставке, конечно же, были яхты. И какие! В гавани Sporthafen горделиво возвышался «Swan 82» – самая крупная и дорогая лодка «hanseboot 2006». Его сопровождала эскадра сравнительно более скромных лодок: внушительный итальянец «Solaris 72 DH», шикарные британцы «Discovery 55» и «Oyster 53 DS». В павильонах это нашествие крупных парусных лодок поддерживали «Baltic 50» и «Contest 50 CS», а также еще одна яхта, ставшая безусловной звездой выставки (наш рассказ о ней ниже).

«Мотористы» тоже выступили солидно: на воде стояла впечатляющая «Drettman Elegance 76 New Line», в новых павильонах обнаружилась целая россыпь крупных лодок различных фирм, включая здоровенный «Manhattan 66» от «Sunseeker». В разговоре с нами бессменный директор выставки Мартин Греве сказал: «Наша цель – увеличить представление крупных и дорогих судов, но так, чтобы сохранить традиционный демократичный дух нашей выставки и ее ориентирование главным образом на северо-европейских посетителей, среди которых очень большие яхты не особенно популярны. При этом главным для нас останется демонстрация лодок (и других товаров), отвечающих немецким представлениям о качестве, такова наша стратегия».

Надо отметить, что результаты второй части означенной стратегии стали уже хорошо заметны в этом году: из павильонов практически полностью исчезла продукция многочисленных польских судостроителей. В результате сектор моторных судов представлял лишь хорошо известный «Galeon», а парусные яхты – «Delphia Yachts».

Ставка на качество была очевидна – ряд известных яхтостроителей (в том числе массовых) особо акцентировали внимание посетителей на том, что, помимо стандартных сертификатов CE их серийные суда имеют свидетельства Германского Ллойда. Это, заметим, весьма немаловажно для многих людей, выходящих в открытое море: ведь обычный европейский сертификат, даже подтверждающий океанский класс лодки (CE category A: Ocean), по сути, говорит лишь о ее достаточной остойчивости и необходимой высоте борта, но не о прочности обшивки корпуса или его внутренних связей. Свидетельства же Германского Ллойда придают владельцам этих яхт должную уверенность в их надежности.

Главной же парусной тенденцией, ставшей очевидной в Гамбурге, было представление большого количества крупных судов в довольно дорогом сегменте: от 44 до 55 футов. Немецкий парусный рынок растет, а близость сурового Северного моря требует надежных и мореходных яхт. Оба эти обстоятельства привели к тому, что в прошлом году средняя длина приобретаемой в Германии килевой яхты уже перевалила за 44 фута. Поэтому неудивительно, что большинство фирм приготовили свои новинки именно в этом секторе, где завязалась очень острая конкуренция – никогда ранее на «hanseboot» не было показано «вживую» такого





«Drettmann Elegance 72» – крупнейшая моторная яхта выставки



Наглядная демонстрация принципа работы спинакера «Parasailor²»

количества 50-футовиков. На потребителя были нацелены несколько противоположных концепций: с одной стороны, очень внушительным оказалось число представленных яхт из породы надежных и удобных судов для дальних океанских плаваний, с другой – во множестве присутствовали быстроходные регатно-круизные лодки. Причем в конструкции одних яхт (например, новой «Hanse 470») явный упор был сделан на круизы, в других же (например, вновь представленной на воде «DK 46») – на гонки.

С громкой мировой премьерой выступила «Bavaria Yachtbau GmbH» (напомним, крупнейший яхтостроитель Германии), показавшая новую серию своих парусных яхт «Vision»,

в которую пока входят две модели: «Vision 40» и «-44». Под таким названием баварцы теперь станут выпускать лодки с приподнятым уровнем салона (Deck Saloon). Таким образом, всего у них будет три линейки парусных яхт: «Cruiser», «Match» и «Vision». Последняя серия отличается непривычным для баварцев внешним видом, очень бросающимся в глаза: похоже, верфи теперь придется потрудиться, чтобы приучить традиционных клиентов к новому облику своих лодок. С технической же точки зрения яхты «Vision» характеризуются повышенной (в сравнении с серией «Cruiser») площадью парусности, также увеличена и доля балласта в водоизмещении лодок – ощущается недвусмысленная адресация к более требовательным и взыскательным яхтсменам. Им же предназначены и два побортно расположенных штурвала. Кроме того, яхты новой серии выделялись и улучшенной комплектацией при типичных для этого производителя «гуманных» ценах (например, «44-я» в «базе» стоит 133 тыс. евро). Следующей новинкой баварцев станет «Vision 50» – она уже объявлена, но будет показана только в Дюссельдорфе. Баварцы довольно быстро прогрессируют (рост производства «в корпусах»* за истекший год составил 20%), стараясь поспеть за требованиями растущего рынка.

Очень стильно и агрессивно выглядит 44-футовик (впервые продемонстрированный в модели и чертежах в прошлом году в Дюссельдорфе) от

«Dehler Yachts» – пожалуй, одна из самых ярких премьер Гамбурга. Новая яхта, спроектированная Александром Симоном и Мартеном Воогдом, четко укладывается в русло стратегии нового владельца фирмы «Dehler» Вилана Ван ден Берга, с которой он познакомил наш журнал еще в ходе MIBS 2005: не просто вывести верфь из кризиса, но превратить ее в ведущего северо-европейского производителя парусных яхт высокого класса. Мировая премьера «Dehler 44 SQ» явно удалась – верфь, по словам ее руководителей, собрала в Гамбурге значительное число заказов. Новая яхта позиционируется, с одной стороны, как крейсерская лодка класса «люкс», с другой – как лучший в своих размерениях гонщик для регат открытого моря**, проводящихся по системе IRC.

«Dehler 44 SQ» имеет стройный и довольно легкий (8.5 т) узкий корпус (соотношение L/B – 3.55) с острым носом, широкой кормой и симметричными креновыми ватерлиниями, в конструкции которого широко использована эпоксидная смола. Яхта несет солидную парусность – площадью свыше 100 м². Два побортно расположенных штурвала, убираемый в пол кокпита столик, легко снимаемые банки-рундуки, утопленные заподлицо с палубой люки, два варианта планировки подпалубных помещений и стремительный силуэт рубки завершают облик этой быстрой и красивой лодки. Что же касается ее цены, то «в базе» «Dehler 44 SQ» стоит 320 тыс. евро, т.е. заметно дешевле «DK 46», но,



* При этом производство парусных яхт выросло более чем на 600 штук, а моторных – на 180.

** Дословно это звучало так: «The leading regatta cruiser between 42 and 46 feet». Кстати, аббревиатура SQ в названии яхты расшифровывается как Speed and Quality – скорость и комфорт.



Кокпит «Contest 50 CS» – пример эргономически грамотного проектирования



Серый корпус «Oyster 53» выглядел особенно благородно

конечно, много дороже сравнимых по длине «Bavaria» или «Beneteau».

Еще одной мировой парусной премьерой стало появление яхты «Maxi 1300» шведской верфи «Maxi Yachts International AB». Это конструктивно очень интересная и быстроходная лодка для дальних плаваний, причем со штатно предусмотренной возможностью управления столь крупной яхтой в одиночку. Технические характеристики этого крейсера едва ли не превосходят «Dehler 44», который в глазах многих специалистов сразу же стал чем-то вроде эталона 13-метровой яхты: водоизмещение всего 8 т, парусность – 98 м², узкий корпус имеет ширину 3.8 м (L/B=3.34). Глубокий (2.24 м) плавник несет балласт массой 42% водоизмещения лодки. Весьма впечатляет.

Явно для того, «чтобы от души погоняться», строилась «Baltic 50» от «Baltic Yachts». Этот довольно серьезный гонщик конструкции Билла Триппа был сконструирован для известного американского яхтсмена, пожелавшего в перерывах между гонками совершать на яхте крейсерские плавания с полным комфортом. В соответствии с этой задачей создана легкая (8.5 т) лодка со спартанской отделкой всех помещений, кроме расположенной в носу каюты владельца. Качество судна безупречно, а вот персонал фирменного стенда верфи оказался слабо компетентным и был даже не в состоянии назвать имя конструктора представленной лодки и ее основные характеристики.

Впрочем, на расположенном напротив стенде «Contest» без конфуза тоже не обошлось. С глубоким, как гово-

рится, изумлением глава верфи Фриц Колайн обнаружил, что, согласно каталогу, вместо нового 50-футовика на его стенде должна располагаться... куда более скромная модель «Contest 45 CS». Но это недоразумение лишь позабавило одного из старейших яхтсменов Европы: внимание посетителей к его стенду было и так велико. «Традиционная для Гамбурга приятная атмосфера выставки в этом году стала еще лучше, – заметил Фриц. – Конкретно для себя я отметил, что число людей, зашедших не просто поглазеть на дорогую лодку, а серьезно примериться к ее приобретению, выросло чуть ли не на порядок. Немецкий рынок явно на подъеме! Кстати, русский, похоже, тоже – первая «шестидесятка» нашей верфи строится* именно для русского заказчика».

На новой «Contest 50 CS» было все то же самое, что и на других знакомых нам яхтах этой верфи, только еще более рафинированное, еще более удобное. Продуманное расположение шести лебедок, позволяющее без труда управлять яхтой в одиночку, вкупе с превосходным интерьером от Биргит Шнаазе и потрясающим качеством изготовления дают основания назвать «Contest 50 CS» лучшим из виденных мной 50-футовиков...

... Хотя неслабую конкуренцию ему может составить британская «Discovery 55». Внешне очень похожая на «Contest 50» («Да, мы очень внимательно изучили яхты «Contest», полагая их эта-

* Не могу не отметить голландскую обстоятельность при создании «Contest 60 CS» – комплект матриц для ее постройки делался практически год.

лоном»), эта лодка (кстати, недавно побывавшая у нас на тестах) относится к той же плеяде надежных яхт для длительных семейных плаваний, но отличается рядом принципиальных деталей. В первую очередь, это касается кокпита и салона: у «Discovery» кокпит гораздо глубже (чувствуешь себя, как на большом парходе), но вот место рулевого отделено перегородкой: случись что, оттуда быстро не вылезешь. Салон «Discovery» (тоже приподнятый) очень качественно выполнен Кеном Фрейвохом, а по планировке и стилистике близок к «Ойстерам», но, на мой взгляд, он слишком высоко поднят. Не очень приятно, когда прогуливающиеся по пирсу люди могут заглядывать тебе в тарелку.

К этой же категории яхт для дальних походов относился и «Oyster 53 DS». На фоне «Contest» и «Discovery» фактический родоначальник жанра внешне по-прежнему смотрелся довольно стильно (особенно за счет благородного серого цвета своего корпуса), но вот в части интерьера был не то, чтобы слабоват, но явно проигрывал «Contest» по удобству и использованию объема. Конкуренты догнали (а в чем-то – и перегнали) знаменитую фирму, и теперь ей пора делать следующий шаг.

В секторе малых и средних яхт новинок было немного. Одна немецкая фирма выставила два интересных миникрейсера (производимых, как выяснилось в Польше): «Fan 17» и «-23 Balt».

«Fan 23 Balt» – это трейлерная лодка длиной 6.76 м. В такие габариты польские конструкторы ухитрились втиснуть четыре полноценных спальных места,



«Hanse 630e» устанавливают в павильон. Из-за огромных размеров лодку целиком удалось снять только сверху.

а также камбуз с плитой в кардановом подвесе и мойку. Секрет прост: камбуз легко демонтируется и убирается в рундук. Эта яхта имеет качающийся шверт, что позволяет уменьшать ее осадку до 30 см. Парусов у малышки хватает: 23,5 м² штатной парусины плюс опционный геннакер площадью аж 26 м²: в итоге лодка водоизмещением всего 1,2 т может нести почти 50 квадратов парусины! Яхты такого типа представляются идеальными для сравнительно мелководных акваторий, думается, они могли бы представить интерес и для нарождающегося отечественного рынка.

Очередную «непотопляшку» «Етар 28s» показали бельгийцы. Конструкция ее корпуса разработана видным специалистом по быстроходным яхтам Марком Оливье фон Аленом, что гарантирует высокие скоростные характеристики судна (о чем свидетельствует и немалая площадь парусности: более 40 м² при 3,7 т водоизмещения). Авторы дизайна этого забавного «лупоглазого» суденышка – вновь «Studio Bertone», что не осталось незамеченным посетителями и специалистами: все отмечали, что при более чем скромных внутренних размерах лодка отличается невероятной рациональной проработкой их использования. Жаль только, что цена этой оригинальной яхты (74 тыс. евро) явно непропорциональна ее размерам: «Етар» дешевых лодок не строит.

Ажиотаж вызвал новый немецкий гонщик «YSA-10». Эта серийная 10-метровая углепластиковая лодка для прибрежных гонок обладает уникальными характеристиками: ее водоизмещение при такой длине – всего 1200 кг (!), при

этом обмерная площадь парусности равна 71 м². Лодка позиционируется своими создателями не только как чистый гонщик, но и как дейкрузер, имея в этом некоторое «идеологическое» сходство с описанной нами ранее австралийской яхтой «JS 9000» (технически же обе лодки различаются очень сильно). Добавлю, что качающийся (на 55° в каждую сторону) киль яхты еще может и подниматься, уменьшая осадку с 300 до 180 см, а само судно можно упаковать в стандартный 40-футовый контейнер для перевозки к месту очередных гонок. Продемонстрированный на выставке прототип уже показал в ходе соревнований на Боденском озере скорость свыше 23 уз! Можно заметить здесь, что углепластиковую яхту близкой концепции в прошлом году в Дюссельдорфе выставили и датчане: похоже, такие «горячие» лодки* рынком уже востребованы.

Но все вышеописанные яхты, честно скажу, померкли на фоне новейшей «Hanse 630e», громкая премьера которой состоялась в Гамбурге. Огромная 19-метровая лодка (210 м², 23 т водоизмещения) стала звездой выставки, паломничеству на которую могло позволить большинство других экспонентов. Эта яхта с очень стильной и агрессивной внешностью – теперь крупнейшая серийно выпускаемая в Германии лодка (не только парусная), причем спрос на нее сильно опере-

жает производственные возможности верфи (объем производства на которой, кстати, вырос** за год сразу на 45%!). Лишь только первые испытания головного судна серии показали его превосходные качества, как «Hanse Yachts» сразу же получила более дюжины заказов. Прочный эпоксидный корпус позволил сделать яхту очень просторной, что в сочетании с «минималистским» интерьером, созданным опять же Биргит Шнаазе, привело просто к потрясающему эффекту: каюта владельца (в одном из вариантов планировки) имеет в длину более 5 м. Даже на куда более крупном «Oyster 82» не ощущается такого простора. Из других особенностей назову отдельный винный погреб, «солнечную галерею» по типу «Wally», утопленные заподлицо с палубой световые люки, автоматический стаксель (кстати, яхта рассчитана для управления в одиночку).

Однако осмотр парусной экспозиции выставки не только вызвал приятные эмоции, но и привел к довольно грустному выводу. Мы уже неоднократно подчеркивали в журнале, что современные яхты делятся на три ценовые категории: сравнительно дешевые массового производства, более дорогие «среднего класса» и элитные, как стало модно выражаться, премиум-сегмента. Так вот, нынешняя экспозиция довольно наглядно продемонстрировала, что налицо тенденция объединения массовых и «среднеклассовых» лодок по тому показателю, который раньше их различал – иными словами, по цене. То есть сравнительно доступные лодки массовых производителей

* Если опять же сравнивать с автомобилестроением, то упомянутые яхты, на мой взгляд, являются эдаким парусным аналогом «Lotus Elise» или «Caterham Super Seven».

** Превысив планку в 1000 корпусов в год.



Яхта «Nautibus» с «Мерседесом» на борту



становятся все дороже и дороже, в то время как лодки медиум-сегмента в цене растут сравнительно мало. В самом деле, «накручивать» комплектационно, конструктивно и технологически «Najad» или, скажем, «Grand Soleil» уже практически некуда, в «Nautor's Swan» или «Oyster» они все равно не превратятся, поэтому брать за них больше, чем есть, деньги, уже невозможно. В то же самое время рост цен на относительно недорогие яхты объясняется довольно легко: во-первых, на них быстро растет спрос, во-вторых, производители применяют все более и более качественные материалы (эпоксидка, кевлар, углеткань проникают уже и в суда малого класса) и изощренные конструктивные и технологические решения, в-третьих, потребитель, как мы говорили выше, требует все более и более хорошо отделанных и укомплектованных лодок. Фактически этот процесс аналогичен тому, который около трех десятков лет тому назад начали «Audi» и «Volkswagen». Кто бы тогда мог подумать, что эти фирмы станут производить престижные (и весьма дорогие!) машины? Ну, а кроме того, начавшаяся финансовая консолидация яхтостроительных фирм тоже ведет к повышению цен именно на дешевые яхты*. Отсюда и результат...

Какой может быть прогноз? Думаю, что освобождающееся место относительно дешевых яхт скоро будет занято новым игроком. Не получилось у «Harmony» (по слухам, верфь на грани закрытия) – возможно, получится у кого-то другого.

Собственно говоря, на этом можно

и закончить парусную часть обзора, но надо отметить лишь еще один момент: на выставке присутствовало (причем вживую, на воде) невиданное раньше число крейсерских парусных катамаранов (все – французского производства), причем из-за нехватки места в гавани выставить такие лодки смогли далеко не все желавшие фирмы. Тенденция, однако...

Моторная часть экспозиции также ознаменовалась премьерой. «Bavaria Yachtbau» отметила сразу двумя: новым флагманом «Bavaria 42sport», оборудованным приводом IPS от «Volvo», и более скромной лодкой с дополнительной топливной системой: ее двигатели могут работать и на природном газе. «Bavaria 42sport» имеет привычную для моторных лодок верфи внешность и интерьер, располагает двумя двухместными каютами и уютным салоном, и, как и многие другие модели фирмы, выпускается в двух вариантах: открытом и хардтоп. Очень важно, что помимо привода «Volvo» IPS эта модель оснащена еще и управлением при помощи джойстика, которое должно сильно облегчить выполнение любых маневров. «Bavaria 42sport» стала первым моторным судном, на котором мы увидели такую систему управления – жаль, что лодка стояла на стенде и опробовать

* Чтобы было более понятно, представьте себе объединяемые в холдинг или трест две фирмы, причем яхты производства одной из них стоят вдвое дороже (при той же длине). Как вы полагаете, что произойдет далее – подешевеют дорогие яхты или подорожают более дешевые? По сути, все конструкторские и технологические изыски дорогих яхт будут в этом случае оплачивать покупатели более дешевых, но выпускаемых крупной серией судов.

эту «фишку» на воде не было возможности.

Интересную посудину показала уже упомянутая бельгийская верфь «Etar». Первой (других, во всяком случае, я не знаю) непотопляемой каютной моторной яхтой таких размеров стала 11-метровая «Etar 1100 AC». Принцип все тот же: два корпуса, пространство между которыми заполнено пенопластом, в итоге даже с дырой в борту ниже ватерлинии судно сохраняет 100%-ную плавучесть.

Еще одной любопытной лодкой оказалась 50-футовая мореходная стальная яхта «Nautibus 15m» немецкой верфи «Nautibus Yachting GmbH & Co». Строго говоря, вся ее необычность заключается в одной детали: штатным образом эта не столь уж и крупная яхта перевозит на корме (под настилом палубы) «Mercedes SLK» своего хозяина





«Buster X» – одна из главных новинок выставки в секторе малых моторных судов

(может и другую машину, лишь бы та была не длиннее 4.1 м), причем никаких береговых приспособлений для погрузки-выгрузки не требуется. Гидравлические механизмы яхты открывают настил кокпита и поднимают наверх платформу с автомобилем, одновременно раскрывая бортовые сходни. Есть, впрочем, у этого судна и еще одна особенность: несколько необычной формы носовой бульб. Создатели «Nautibus 15m» утверждают, что их лодка расходует на 20% меньше топлива, чем аналогичные по размерениям и мощности другие суда.

Очень хорошо приняли в Гамбурге новинку финского предприятия «Fiskars Inhan Tehtaat Oy AB» – универсальную алюминиевую пятиметровую лодку «Buster X». Универсальность этого семи-

местного «мистера X» заключается в возможности быстрого изменения внутреннего пространства силами самого владельца: все сиденья со встроенными рундуками являются своего рода съемными модулями, которые можно легко снять, поставить или переместить, подгоняя планировку кокпита под сиюминутные потребности хозяина. Всего, по словам представителей верфи, возможно 16 различных вариантов организации кокпита лодки. «Buster X» стал пионером в автомобильном подходе к производству. Дополнительно стендисты обращали внимание на то, что за счет продуманных обводов лодка требует моторов меньшей мощности (от 50 л.с.), чем большинство ее конкурентов, имея довольно низкий порог скорости выхода на глиссирование.

Повышенный интерес посетителей вызвал и глиссирующий катер с электродвигателем от фирмы «Voesch», которая создала его в кооперации с несколькими партнерами. Корпус построен на специализированной верфи «Wolfgang Schmalz», особые литий-полимерные аккумуляторы разработала компания «ERUN», а электродвигатель сконструирован фирмой «Kraeutler». «Voesch 620» достигает максимальной скорости более 35 км/ч и может поддерживать ее в течение получаса. Это в четыре раза больше, чем с обычными свинцовыми аккумуляторами. При крейсерской же скорости 10–12 км/ч продолжительность плавания составит около 5 ч.

* Если судно стоит на якоре, интервал увеличивается до трех минут. Применение такой системы сегодня обязательно для всех морских судов водоизмещением свыше 300 т.

Началом очень важной тенденции специалисты посчитали прибытие в гавань сразу двух плавучих дач (вернее говоря, настоящих плавучих домов), причем принципиально разных типов. Одна из них пришла своим ходом из Берлина: огромная (25×6.5 м) посудина, больше всего похожая на отреставрированный речной трамвайчик. Названная производителем «Fluwoboot» (т.е. «Flusswohnboot» – речная жилая лодка), она предлагает необычайные простор и роскошь помещений: есть даже два настоящих дровяных камина. Второй новинкой этого сектора был несамостоятельный, зато двухэтажный плавучий дом, предоставляющий своему владельцу свыше 300 м² жилой площади. Немцы считают симптоматичным появление на рынке таких домов, отмечая, однако, что их широкое использование поставит массу вопросов перед законодателями. В самом деле, для эксплуатации подобного жилища потребуется соответствующая инфраструктура, а под его «парковку» – специальные участки береговой линии с оснащением последних всеми необходимыми коммуникациями: водо-, газо- и электроснабжением, а также канализацией.

Еще одной тенденцией следует признать некоторое сокращение числа РИБов. Как показали данные Немецкого союза судостроителей, рост рынка РИБов за прошедший год прекратился, что вызвало немедленную реакцию дилеров: этих судов на выставке было намного меньше обычного.

Принципиальная новинка появилась в секторе яхтенной электроники – это пришедшая из «большого» мореплава-





Символы новой тенденции: на переднем плане – «Fluwboot», на заднем – несамостоятельный двухэтажный плавучий дом



Практически все подвесные моторы продавались по «специальному» ценам

ния система автоматической идентификации судов AIS (Automatic Identification System). Сущность системы заключается в следующем: на борту яхты устанавливается комплект из передатчика и трех приемников УКВ-диапазона, имеющий стандартный порт NMEA 0183 для подключения к навигационному оборудованию яхты. Каждые несколько секунд* система передает окружающим ряд сведений о своем судне: идет ли оно или стоит на якоре, его координаты, курс, скорость, направление и скорость выполнения маневра, причем все эти данные будут отражаться на экранах карт-плоттеров соседних судов (если они, конечно, тоже оборудованы транспондерами системы AIS). В точности, как у авиадиспетчеров. Массовое применение такой системы на малых судах позволит сделать навигацию в узкостях гораздо более безопасной – характерно, что свои решения для яхт (AIS класса B) предложили сразу несколько фирм.

Интересными показались новые необрастающие покрытия серии «NanoFouling» фирмы «Dr. Keddo GmbH». К примеру, покрытие «NanoFouling 190» сделано на основе тефлона, и в нем отсутствуют цинк, медь или органические яды. Оно пригодно как для пластиковых, так и для металлических корпусов судов, эксплуатируемых и в пресной, и соленой воде. Отслоение «NanoFouling», по словам его создателей, невозможно даже теоретически, кроме того, это покрытие способно защитить стеклопластиковые корпуса и от появления осмоса, одновременно снижая сопротивление трения.

Любопытные яхтенные «мелочи» показала «креативная» фирма «ProYacht». Среди них: полиамидный якорный канат с вплетенной свинчаткой (этот тяжелый трос под водой идет полого, увеличивая держащую силу якоря и заменяя собой «поросенка»), абсолютно небликующий ЖК-монитор для карт-плоттеров, необычные лебедки из карбона с интегрированным электродвигателем и планетарным (!) редуктором, штормовой стаксель, поднимаемый прямо поверх оставленной на закрутке гены.

Завершая разговор о выставке, хотелось бы выделить несколько важных моментов: на фоне явного подъема немецкой яхтенной индустрии в этом году «hanseboot» ознаменовалась заключе-

нием большого количества контрактов и прямых продаж выставленных судов, и многие экспоненты не могли скрыть своего удовлетворения.

Наконец-то на выставку стали обращать внимание и наши сограждане, побывало довольно много посетителей из России. Всего выставку посетили 122 тыс. чел., что на 3% больше, чем в прошлом году. В силу перенасыщенности немецкого рынка судами возникла необходимость улучшения яхтенной инфраструктуры – и значительная часть выставки была отведена понтонам и оборудованию марин, причем представители ряда фирм (например, «Alu-Bau GmbH») рассказали нам о проектах, реализованных ими на нашем рынке.

