

Алексей Даняев. Фото автора

# «VENE-2007»

## БАЛАНС ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ

Хельсинкская ботшоу «Vene/Båt» – одна из «великих малых» выставок, отвечающая запросам любителей водного отдыха и профессиональных мореходов всей Северной Европы, включая российский Северо-Запад. С чисто финским упорством она работает целых 10 дней, пропуская через несколько залов выставочного центра общей площадью 23 000 м<sup>2</sup> около ста тысяч посетителей. При этом расценки за выставочную площадь скромны даже по европейским меркам, не говоря уже, в частности, о российских и московских.

**VENE**  **BÅT**



Новая модель «Grandeza 28WA» от «Finn-marín OY» разработана специально на экспорт, в том числе и в Россию



Пришедших через южный вход встречала витрина с «товарами года». В их число вошли, например, яхтенные лебедки «Lewmar One Touch», подруливающие устройства «Vetus» и система интерцепторного управления дифферентом «Power Trim» от «Volvo Penta», а также некоторые другие вещи, впрочем, мало знакомые нашему массо-

вому потребителю. Но при этом финская выставка все же близка нам своей демократичностью, отношением к лодкам как к транспорту и средствам активного досуга, а не как к престижному предмету.

Интересно, что в экспозиции моторных судов водоизмещающие и полуглиссирующие моторные яхты заняли относительно небольшое место (в отличие,



«Hydrolift S-24» – изощренная гидродинамика, скандинавский дизайн, скорость «за сотню»...



Представительная 28-футовая парочка от «Aquador» – и с открытым кокпитом, и с крышей

скажем, от дюссельдорфской «Boote»), зато много было быстроходных катеров и мотолодок, как больших, так и малых. Ну, любят финские парни погонять по озерам и шхерам, благо водные пути здесь хорошо размечены и риск неожиданно налететь винтом на камень минимален.

## Быстро, еще быстрее

Безусловным королем скорости на выставке стал 14-метровый пластиковый американец «Fountain 47 Lightning». Пара 850-сильных «MerCruiser», работающих на приводы Арнесона, способны разогнать его до скорости свыше 75 уз, а заявленная максимальная мощность составляет 2×1075 л.с. Винт для него с шестью острыми, точно ножи, лопастями был как предмет особой гордости выставлен на небольшом застекленном постаменте с обозначенной ценой 12 000 евро за штуку, чтобы подготовить покупателя к более спокойному восприятию цены самого катера от 603 до почти 842 тысяч евро в зависимости от выбора двигателей.

Значительно скромнее, хотя и не без особой северной элегантности, выглядел норвежский «Hydrolift S-24». Девиз на фризе стенда призывал: «Лети без крыльев!». Корпус с двумя поперечными реданами на днище очень походил на уменьшенный вариант «Fountain», разве что движителем служила стандартная угловая колонка «Bravo I»,

приводимая 320-сильным «MerCruiser». Скорость в 57 уз – тоже неплохой результат, но простейший расчет показывает, что общее пропульсивное качество у «Hydrolift» чуть ниже американского, видимо, из-за добавочного сопротивления этой самой угловой колонки на скорости. Зато цена почти на порядок ниже – всего 87 900 евро.



Как мы писали в прошлом номере о Дюссельдорфской выставке, с появлением самого мощного четырехтактного подвесника «Suzuki» в 300 л.с. многие судостроители поспешили обозначить и специальные, подходящие для него лодки. В Хельсинки эту роль сыграл в том числе открытый алюминиевый «Anytec 750SP» длиной 7.5 м и массой корпуса 1020 кг. Данный предельно допустимый по мощности двигатель способен сообщить корпусу из бесхитростного сварного АМг скорость 55 уз, причем толщина листа на его днище всего 5 мм.

Желание быстро двигаться по воде у финнов настолько сильно, что они зачастую даже не заботятся о придании внешности катера «скоростного» облика. Целое семейство стилизованных под траулеры судов, известных нам под именами «Targa», «Nord Star», «Minor», носятся по северным водам, пренебрегая непогодой, и их ряды понемногу ширятся.

Компания «Targa» неожиданно пошла в сторону расширения модельного ряда вниз и построила самую короткую модель «Targa 23.1» длиной по корпусу всего 7.13 м, но, как и старшие сестры, удовлетворяющую требованиям европейской категории открытого моря «B». Осталась неизменной концепция прочного рабочего катера с небольшой рулевой рубкой и свободным доступом ко всему периметру борта, но при столь малых размерах корпуса пришлось пожертвовать многим из того, чем славились более крупные модели. Конструкторы отказались от носовой спальной каюты, что позволило избежать компромиссных решений при планировке носового кокпита – он глубок и просторен, оборудован объемным трюмом и рундуками. В рубке пришлось отказаться от обеденного стола, зато сохранилась довольно просторная спальная каюточка по центру корпуса. Доступ в нее открывается с подъемом дивана в рубке. Решения – без претензий на



«Тарги» мельчают, но не теряют мореходности. Новая «Targa 23.1» длиной 7 м одобрена на категорию района плавания «B»



А «Миноры» растут. «Minor 37WRS» – новый флагман модельного ряда

высокий комфорт, но преследующие практичность и компактность.

Конкурент «Targa» – «Minor» – напротив двинулся в сторону роста. Их новая модель «Minor 37WRS», сохраняя основные черты младших сестер, выглядит уже в большей степени моторной яхтой, чем рабочим катером. Помимо привычных для такого размера салона, носовой каюты и дополнительной спальной кабинки под палубой салона конструкторы сумели устроить в корпусе еще одну спальную каютку с независимым входом в нее из кокпита. Разумеется, и это немаленькое в 6.5 т водоизмещением судно бегаёт довольно резво – под двумя «Volvo Penta» по 260 л.с. скорость достигает 35 уз.

### За пределы родины

Очень заметным у финнов стало другое устремление – кардинально обновлять свои производства и строить суда экспортного уровня качества. Многие ведущие судостроители ввели в свои каталоги экспортные серии и модели, довольно резко отличающиеся конструктивными решениями и исполнением интерьеров от стандартных. «Bella Veneet» усилила позиции всех своих брендов судами класса «DC» – «двухконсольные», открытые катера-кабриолеты, более уместные на волнах Средиземноморья, нежели Балтики. Наверное, поэтому в рядах «Акваторов» как бы для страховки на

базе «Aquador 28DC», сделанного явно для более южных областей Европы, появился «Aquador 28HT» с жесткой пластиковой крышей над роскошно спланированным кокпитом, и более уместный на северном рынке.

Другая очень заметная серия, очевидно нацеленная за пределы Финляндии, – «Grandezza» от «Finn-marin OY» длиной 23–31 футов (7.0–9.5 м). Все они отличаются повышенным качеством исполнения деталей, хорошо выглядят и комплектуются только стационарными двигателями «Volvo Penta». Серию выпускают три завода, но, несмотря на это, в нынешнем году вся она уже заказана дилерами в основном из Скандинавии, правда, несколько корпусов ушло и в Россию. Из новинок этого года фигурировала «Grandezza 28WA» – 8.4-метровый двухкаютный катер с классической скандинавской рубкой, плавными мягкими линиями корпуса и темным полированным деревом в теплых интерьерах.

О ресурсах такого кардинального обновления части финской малотоннажной продукции сведения поступали противоречивые. На одном из стендов нам рассказывали о едва ли не государственной поддержке производителей, в национальной же ассоциации судостроителей «Finnboat» это категорически отрицали, утверждая, что средства на развитие фирмы находят исключительно в собственном

кошельке. Впрочем, в западной отлаженной производственной системе такое возможно, поскольку тамошние дилеры в состоянии финансировать развитие своих поставщиков, в отличие от наших.

### Вместе весело шагать...

Тенденции, отмеченные в Дюссельдорфе, усилились в Хельсинки. Пакетные альянсы мотористов и судостроителей обрели масштабы «дружбы домами». Если «Tohatsu» довольно скромно делили стэнд с греческими лодками «Drago», то «Mercury» и их финский представитель «Vator» помимо катеров-американцев от «Brunswick» приютили у себя «Ryds», «Linder» и «MV-Marin», а «Evinrude» объединились с «Faster», «Castello», «Ideal» и еще несколькими лодочными брендами, хорошо известными у нас, и не очень. Весьма перспективный альянс сложился у «Honda» Стефана Брандта с моторными лодками «AMT» (конструктор и владелец бренда Аймо Мустанен). Модельный ряд «AMT» из пяти открытых мотолодок впервые был представлен на прошлогодней выставке, и за сезон поднялся до восьмого места по количеству регистраций новых судов в Финляндии. Эти лодки отличает высокий уровень эргономической проработки и очень достойное качество дельных вещей и оборудования. Кроме того, они обладают улучшенной конструктивной живучестью при повреждениях корпуса.





*Катера «Вишера» из Набережных Челнов выходят в европейские воды*



В этом году фирма перешла от открыток компоновок к каютным и показала новую модель-хардтоп «АМТ 185НТ».

Обойдя несколько стендов с винтами для подвесников, мы с удивлением обнаружили, что финны в отличие от нас не делают принципиальных ценовых различий на такую, казалось бы, важную для бюджета водномоторника статью расходов, как винты, в зависимости от страны происхождения. Цены на «родные» и сторонние винты, будь они американские или тайваньские, отличались незначительно. Один из менеджеров пояснил, что они позиционируют продукцию конкретных производителей в привязке к отдельным моторным брендам (пакетные продажи!), да и винты здесь – не расходный материал и служат бережливым финнам не один сезон.

То, что судном можно управлять с помощью джойстика, уже не новость – такие системы управления давно прижились на крупных моторных яхтах. Но вот то, что судном можно управлять с помощью компьютерной «мыши» – действительно вещь небывалая, пришедшая, видимо, из игровых навигационных симуляторов. Новозеландцы из «HamiltonJet» разработали специальную электронно-механическую систему управления водометным движителем «Blue Arrow» («Голубая стрела»), управляемую специальным манипулятором «MouseBoat», напоминающим формой лодочку. Двигая и поворачивая его, рулевой приводит в действие заслонки на сопле движителя и заставляет судно совершать в реальности соответствующий движению манипулятора маневр. Представлявшая систему финская фирма тут же на стенде установила демонстрационный компьютерный тренажер, и с рабочим катером на его экране довольно свободно управлялись даже дети.

В залах, наполненных разнообраз-

ным судовым «железом», было людно, но сдержанные финны упора на розничные покупки не делали, а все больше знакомились с новинками. Стенд хорошо известного у нас магазина морских товаров «Maritim» сам напоминал мини-выставку – между отдельными стендами с образцами можно было задумчиво бродить, нажимая



*В лодке «Buster-X» впервые реализован модульный принцип оборудования кокпита*

всякого рода кнопки и рычажки, поворачивая штурвалы и натываясь на знаковое число «95» – именно столько лет исполняется, пожалуй, старейшей фирме этого профиля. До векового юбилея осталось всего-то ничего...

И, конечно, нельзя не сказать о стабильном росте российского присутствия на «Vene/Båt». В толпе посетителей то и дело проскальзывала русская речь, на многих финских стендах работали русскоговорящие менеджеры, не обошлось и без отечественных экспонентов. Одной из присутствовавших здесь «больших» моторных яхт со стальным корпусом оказалась наша «Вишера» от компании «Транс-Контакт» из Набережных Челнов. Эти катера выпускаются уже несколько лет и отличаются достойным уровнем исполнения интерьеров. Помимо привычных уже здесь украинских «Бригов» и «UMS» очень приятно было встретить соотечественников из Петрозаводска – ЗАО «Варяг» с классической дере-

вянной парусной «финкой», причем по традиционности наши превзошли самих финнов – лодка была исполнена с полным соблюдением старых технологий и богато украшена по планширю резьбой на тему «Калевалы».

## **Стабильность – признак успеха**

Проведенный судостроительной ассоциацией «Finnboat» опрос состоящих в ней предприятий выявил рост продаж в прошлом году на без малого 18%, при этом внутренний рынок Финляндии вырос на 14%, а экспорт – более чем на 22%. На внутреннем рынке отмечено незначительное падение продаж самых малых – длиной до 6 м – судов и существенный, на 4–11% в зависимости от длины, рост продаж более крупных судов от 6 м и более.

Экспорт финских судов вырос существенно, за 2006 г. – в сумме почти на 240 млн. евро, при этом моторных судов в структуре экспорта было примерно 63% (почти золотая пропорция с парусниками). Больше всего финских лодок по средней цене всего 11–12 тыс. евро приобрели соседи-скандинавы, по 3–6 штук купили Греция, Италия и Каймановы острова, но зато здесь средняя цена их составила от 1 до 5 млн. евро. Россия по количеству ввезенного идет на уровне Германии – 408 лодок, но их стоимость вдвое выше – в среднем по 27 000 евро. Зато в чем мы уверенно лидируем, так это в вывозе из Финляндии подвесных моторов (4740 шт., или 16.4% оборота). Финны же тяготеют к приобретению все более мощных моторов, конечно, удовлетворяющих требованиям охраны окружающей среды.

Судя по всему, начатая финскими судостроителями-малотоннажниками политика тесной интеграции в мировой рынок уже дает свои плоды, пусть не гигантские, но очень полезные для экономики страны.