

Артур Гроховский. Фото автора и «Düsseldorf Messe GmbH»

Выставка надежд И РАЗОЧАРОВАНИЙ,

или РУССКИЙ СЕЗОН В ДЮССЕЛЬДОРФЕ





«Hanse 630e»
теперь получила
телескопический киль



Нарядная и стремительная «Jeanneau Sun Fast 3200» по праву завоевала титул «Яхта года»



Известная яхтенная выставка, традиционно проходящая во второй половине января в деловом центре Германии, в этом году пришлось на сложное время. На фоне продолжающегося подъема немецкой яхтенной индустрии прямо в разгар мероприятия на страну обрушился биржевой кризис, приведший к тому, что немецкая экономика в одночасье «похудела» на 60 млрд. евро — а это немаленькая величина даже для такого экономического титана, как Германия.

Для обозреваемой нами отрасли эти события тоже не прошли даром — акции многих столпов яхтостроения подешевели более чем вдвое, так что некоторым топ-менеджерам пришлось прямо на выставке беседовать со своими банкирами, вместо того чтобы общаться с заказчиками и посетителями. А кое-кто и вовсе предпочел «заболеть»...

Однако, как убеждена Мануэла Прайнсберг, руководитель пресс-отдела выставки, означенный биржевой крах в долгосрочной перспективе не окажет негативного влияния на развитие яхтенного рынка страны. Немцев, думающих о будущем, гораздо больше беспокоит другое: страна быстро стареет, доля жителей, достигших 50-летнего возраста, составляет почти половину всего населения Германии, а это, по мнению все той же Мануэлы (и некоторых капитанов бизнеса) через 10–12 лет приведет к тому, что суда просто-напросто будет некому покупать. У «стариков» лодки уже есть, а доля обеспеченной

молодежи очень мала. Так что все надежды немцы возлагают на экспорт и с большим вниманием смотрят на число иностранных посетителей Дюссельдорфской выставки, а оно нынче стало рекордным: более 50 тыс. человек. Отмечу, что и число иностранных экспонентов в этом году тоже рекордное — 739. Но все-таки общий поток визитеров на выставку редет: всего 217 тыс. чел., на 3 тыс. меньше, чем год назад. И причина тому — не только вышеназванные проблемы. Германия — весьма зарегулированная страна, и от желания стать судовладельцем немцев отпугивает большая сложность процесса получения судоводительской лицензии (любительской, естественно). Например, только одна из анкет, которые предстоит заполнить при оформлении судоводительских документов, содержит ни много ни мало... 400 вопросов!

И все же, что нового и интересного посетители могли увидеть здесь на этот раз? Сразу же надо сказать, что практически никаких принципов



Стремительные дейкруйзеры из Италии: слева — «В 38», справа — «МД 33». При общей схожести ТТХ концепции лодок различаются весьма сильно.

альных новинок среди столь любимых россиянами подвесных моторов в Дюссельдорфе показано не было. Впрочем, иное было бы странным – традиционно в Германии подвесные моторы (любой мощности) не вызывают большого интереса, так что «подвесные» стенды (всех брендов) были, по сути, свободными от посетителей. Пока что подвесник в Германии – либо удел энтузиастов, либо выбор людей, покупающих свою первую лодку (как правило, РИБ). Ну, а многие РИБы идут как «пакетные лодки» уже в комплекте с подвесными моторами. Так что единственной заслуживающей внимания новинкой стал небольшой четырехтактник «Yamaha F9.9», представленный сразу в двух исполнениях: стандартном «F9.9F» и усиленном «FT9.9G», которое отличается от своего прародителя более мощной трансмиссией, предназначенной для продолжительной работы в условиях повышенных нагрузок, а также иным винтом, ориентированным прежде всего на водоизмещающие суда. Конструктивно оба мотора – развитие известной серии F6/F8, имеют алюминиевый блок цилиндров объемом 212 см³ и являются самыми маленькими четырехтактниками в этом классе, практически не отличающимися по размерениям от своих двухтактных братишек.

Посетители интересовались большими моторными и парусными судами, разумеется, не оставались без внимания виндсерферы, спортивные швертботы, различное рыболовное оборудование, обувь, одежда, электроника и многочисленные предложения различных чартерных компаний.

Как всегда, огромные стенды выставки гранды массового парусного судостроения: «Bavaria», «Veneteau», «Dufour», «Elan», «Hanse» и «Jeanneau». Сейчас уже можно причислять к их числу и знакомую нам польскую «Delphia Yachts». Качество изготовления ее лодок растет (качество же используемых ею материалов и так было отличным), растут и спрос, и производство, и количество дилеров, серьезно расширяется модельный ряд. Для закрепления своих успехов на западных рынках верфь планирует начать работу с известными европейскими дизайнерами, но пока предпочитает не называть официально никаких конкретных имен. Верфь показала новинку, которую в августе в Олецко я видел только в чертежах: 40-футовик с двумя побортно расположенными штурвалами и очень просторным кокпитом. К сожалению, протестированная нами 33-я модель («Кия» № 208), хоть и была номинирована на звание «Яхта года», желанной награды не получила, оказавшись лишь третьей. Но сама лодка хуже от этого не стала.

Не получили в этой номинации (яхты длиной до 10 м) награды и обе «маленькие» «Hanse» – 320-я и 350-я, зато верфь может похвастаться очередной инновацией. Отныне флагман фирмы – «Hanse 630» – может комплектоваться телескопически складываемым (по типу «Maximus») подъемным килем, нижняя половина которого втягивается при подъеме в верхнюю. Салон при этом остается абсолютно свободным от колодца или дополнительного оборудования, что, вне всякого

сомнения, не останется не оцененным. Никто из конкурентов пока такого решения не предлагает. Помимо полной линейки «Hanse» (кстати, туда скоро добавится аж 75-футовая лодка!) верфь вновь демонстрировала известный по нашим ранним репортажам «Fjord 40» (вот он-то как раз получил приз «Европейская моторная лодка года» в категории до 40 футов) и уже почти готовую «Moody 45 DS» – но это, конечно, страх божий. Хотя, безусловно, сама по себе архитектурная идея, заложенная в яхту, оригинальна и заслуживает большого внимания: здесь настил кокпита и настил внутреннего салона расположены на одном уровне, так что отныне – никаких трапов или порогов. Все так (или почти так), как на моторных лодках категории «Open». Вот это-то, по сути, и есть подлинный DS (deck saloon), а вовсе



Подвесные моторы на выставке были, а вот посетителей вокруг них не замечалось



Модель «Jongert 5200» наглядно демонстрирует уникальную концепцию складывающегося килля



Этот 180-футовый кеч по проекту Ф.Бриана может быть построен для российского заказчика

не то, что прячется за этой аббревиатурой у некоторых других фирм. Но все же общее архитектурное решение могло быть чуть более... гуманным, что ли. Впрочем, после «Fjord 40»* и «Pinasse 46» я уже не удивляюсь никаким стилистическим идеям немецких конструкторов. Они нам и «Королевского тигра» с парусным вооружением могут предложить.

Правда, нельзя не отметить, что главе «HanseYachts AG», «визионисту», как называют таких людей на Западе, присущ некий дар предвидения. Это доказывает не только стремительный рост продаж «Hanse» (их дизайн, как говорится, «попал в струю»), но и облик новых «Дюфуров» (485-го и 525-го), которые, как две капли воды, похожи на «Hanse».

* Строго говоря, означенная «Moody» как раз и похожа на «Fjord», к которому приделали мачту.

Любопытно, что даже такой столп традиционализма, как шведская «Najad», выставила новую 505-ю модель, которую по внешнему виду от упомянутых «Hanse» отличит только специалист (и то не сразу). И неудивительно, гены у этих яхт-то – одни и те же, от господ Ф.Юделя и Р.Фролийка. Вторая подряд победа в Кубке «Америки» принесла этому КБ такой успех, что на выставке Рольф Фролийк попросту начал прятаться от визитеров. Многие немцы считают выигранный яхтой «Alinghi» Кубок «Америки» в какой-то степени «своим» – мол, все же завоеван он на яхте, спроектированной немцем. Кто там за все платил, чей там флаг висел, кто стоял за штурвалом – вопрос второй, а вот яхта-то – немецкая!

Кстати, о «Najad». На выставке подписан первый контракт на поставку такой яхты российскому за-

казчику. А верфь, похоже, скоро обзаведется российским дилером (возможно, и двумя).

Почетный титул «Парусная яхта года» в категории судов длиной до 10 м выиграла «Jeanneau Sun Fast 3200». Нарядная, очень изящная, с отличными характеристиками лодка, надо сказать, того и впрямь заслуживает. «Jeanneau» держится молодцом – фактически каждый год ухитряется получать этот важный в Европе приз для какой-нибудь из своих моделей. Усилилось и внимание к маркетингу (как же без этого!): теперь фирма тщательно разводит по разным нишам свои лодки классической компоновки и яхты серии «DS», приравнивая последние к люксовым судам. Результат напряженного труда не заставил себя ждать: в прошедшем году верфь продемонстрировала буквально взрывной рост продаж на российском рынке.

«Beneteau» тоже отметилась сильным количественным ростом в России (более чем в 2.5 раза) и тоже стала уделять больше внимания маркетингу и дизайну. Про безликость, когда-то свойственную лодкам этой марки, можно забыть – теперь яхты «Beneteau» имеют ярко выраженную индивидуальность (правда, единства стилистических решений пока не хватает), начинается и более четкое разделение обширной (и несколько запутанной) производственной линейки по нишам. «Beneteau», кстати, решила и еще одну «вечную» яхтенную проблему – куда на ходу девать закладную доску сходного люка. Просто и удачно: «доска» (на самом деле – толстенная панель безопасного стекла) чуть приподнимается в



Давно забытая в России польская торговая марка «Conrad» вновь появилась на целой серии добротных построенных судов, стилизованных «под старину»



Одна немецкая фирма демонстрировала необычные, очень эффективные и бесшумные подруливающие устройства



Парусная классика у немцев вновь в цене

пазах люка, на шарнире поворачивается горизонтально и задвигается под крышу рубки. Пять баллов!

Подвижки демонстрировал и сектор более дорогих яхт. Здесь произошло еще одно слияние (широко не афишируемое): возрожденный «Dehler» «съел» небольшую, но своеобразную бельгийскую верфь «Етар» (мы неоднократно говорили о ее непотопляемых парусных и моторных судах). Оба бренда и присущие им стили сохраняются, но финансово теперь это – одна компания. О том, что подобные слияния будут только шириться, я писал еще два года назад.

Очередные новинки показала любимая «Northshore Marine»: выставила «Southerly 42 RST» с двумя штурвалами и очень просторным кокпитом, а также продемонстрировала самую маленькую в линейке «Southerly 32», сразу же после своего появления ставшую бестселлером. Качество – по-прежнему на недосягаемой для массовых лодок высоте, угол заката диаграммы статической остойчивости – по-прежнему зашкаливает за 140–150°, Роберт Хьюз – по-прежнему гостеприимен и улыбчив. Добрая старая Англия! Ничего-то тут не меняется... Впрочем, стоп! «Вы хотите принципиальных новинок? Их есть у «Northshore Marine»!» В духе современных тенденций верфь выпустила 32-футовый «горячий дейкруйзер» с качающимся килем (на попутных ветрах его энерговооруженность достигает 50 м²/т!) и создала специально под этот тип судов новый бренд: «Speedwave».

Кстати, означенных дейкруйзеров на выставке было немало – Лука Брента (совместно с основанной им

фирмой «B Yachts») показал известную уже «Brenta 38» и огромную «B 60». Еще одну 33-футовую лодку такого же типа под маркой «MD 33» показывала другая итальянская верфь «Maxi Dolphin». У этой посудины энерговооруженность на попутных курсах зашкаливает уже за 60 м²/т!

В секторе супер- и мегаяхт интересную модель огромного 52-метрового

В этом году на отечественный рынок приходят многие производители, ранее на нем не представленные

кеча конструкции Дуга Петерсона с уникальным параллелограммным складывающимся килем показал «Jongert». Традиционный плавник с бульбом разделен на четыре части, соединенные между собой петлями, в итоге киль для уменьшения осадки не поднимается, а просто складывается, прижимаясь к корпусу. Интересно, что это уже не концепт, а находящееся в постройке судно. Приживется ли конструкция такого килея – не ясно, но идея многообещающая.

Технический директор «Royal Huisman» Эрик ван Дисхук поделился с нами итогами работы своего офиса в России и рассказал о планах постройки для российского заказчика огромного 180-футового кеча в стиле «хай-тек» по проекту Филиппа Бриана. Лодка эта весьма интересна, и, думаю, мы постараемся подробнее рассказать об этом проекте в одном

из следующих номеров «Кия» вне зависимости от его реализации.

Стендисты еще одной знаменитой верфи «Baltic Yachts» демонстрировали нордическое спокойствие и полное безразличие к происходящему вокруг – и было отчего. Все производственные мощности фирмы заняты вплоть до конца 2010 г. Клиентам лениво советовали приходить завтра, примерно так же вели себя и сотрудники «Lürssen».

Как всегда, блеснули оригинальными идеями французские конструкторы из бюро «Berget/Racineau». Создатели самой концепции качающегося килея и оригинальной формы рубки (известной ныне как «coachroof») продолжают радовать яхтенный мир необычными техническими и стилистическими находками – например, телескопической подвижной крышей рубки.

Много новинок было и среди электроники и материалов. Фирма «Vosschemie» показала очень оригинальный наполнитель, предназначенный для защиты гелькоута. Он (наполнитель) исключительно легко проникает в мельчайшие поры и микротрещины на гелькоуте, химически связываясь с ним и образуя очень устойчивое покрытие, препятствующее проникновению воды внутрь ламината. Для ремонта немолодых пластиковых яхт – самое то.

«Yachtlite» продемонстрировала интересные светодиодные светильники с рассеянным светом. Вечные проблемы светодиодов – точечные размеры вкупе с неблагоприятной диаграммой направленности – оказались побеждены, что позволяет отныне создавать на базе светодио-



Этот симпатичный тримаран «Dragonfly» тоже стал «Яхтой года»



Красивый катер от «Maxi Dolphin» был окрашен потрясающей «хамелеоновой» краской, менявшей свой цвет от красного до лимонно-желтого

дов системы освещения, более похожие на привычные источники света и не так сильно утомляющие глаза. Еще одной новинкой в сфере освещения стали оригинальные переносные и стационарные лампы «Sol-Light», совмещающие в себе солнечные батареи, аккумуляторы и экономичные светодиоды. Зарядки под лучами солнца может хватать до восьми часов последующего свечения.

Очень любопытные и полезные решения можно было увидеть в секторе яхтенной электроники. Автопилоты с гироскопами, позволяющие еще точнее вести судно по курсу, навигаторы и карт-плоттеры с трехмерной картинкой (мы уже писали об этом), высокоскоростные системы спутниковой передачи данных, устройства, позволяющие отслеживать текущее положение судов через Интернет,

комплексы, интегрирующие абсолютно всю электрическую и электронную технику на борту в единое компьютерно управляемое целое – все это постепенно становится нормальными яхтенными атрибутами.

Но все же главным для нас, конечно, является стремительный рост отечественного рынка, особенно его парусного сегмента, еще несколько лет назад почти «мертвого». В этом году его рост продолжился, при этом российские дилеры не только искали клиентов на своих стендах, но и подбирали новых деловых партнеров среди известных западных изготовителей. «Неразобранных» нашими дилерами верфей в этом году практически не осталось, а за некоторые бренды возникали чуть ли не самые настоящие схватки между конкурентами из числа отечественных пред-

принимателей. Это, безусловно, внушает оптимизм и надежду на то, что наш рынок будет нормально развиваться. Так что «русский сезон» в Дюссельдорфе удался на славу!

Так почему же тогда статья называется «Выставка надежд и разочарований»? Увы, разочарования тоже есть. Вот уже который год я наблюдаю на выставках прогрессирующее падение качества выставляемых судов (пластиковых, в первую очередь), и на этот раз оно, как мне кажется, уже перешло некую грань. Поверхности новеньких корпусов выглядят иногда так, будто на них резвилась стая слонов. Сквозь тоненький слой гелькоута можно даже легко увидеть слои стеклорогожи, а прислонившись к наружному борту и посмотрев вдоль него – сосчитать количество переборок и указать места, где именно они расположены. Ну, а если палуба яхты не покрыта тиком, то сквозь нее спокойно и бесстыдно просвечивают не столь уж и яркие выставочные светильники. К сожалению, яхты такого «качества» становятся нормальным явлением не в одном только сверхдешевом low-end сегменте, но и среди более дорогих судов. Я не называю сейчас конкретные модели и бренды не потому, что боюсь гнева российских дилеров, а потому что это – увы! – теперь общая тенденция. Конечно, представители торгующих и производящих компаний отделяются стандартными аргументами и хорошо известными поговорками: «есть сертификат», «зато недорого» и «на скорость это не влияет».

Увы, влияет. На скорость превращения вашего судна в хлам...



Нарядная золотистая «Riva» была одной из главных приманок на стенде «Ferretti Group»