

Алексей Даняев. Фото автора

MIBS-2011: мало, слишком мало...

В Германии есть поговорка: чем старше автомобиль, тем больше он становится похож на «Опель». Шутка не слишком добрая, но отражающая непреложную истину: у всего есть свой срок службы, будь то материальный объект или бестелесная информация.

Организационные проекты тоже проходят назначенный жизненный цикл. На протяжении 15 лет мы наблюдаем, как Московская бот-шоу, не раз обласканная всеобщим вниманием, все больше повторяет судьбу ВДНХ советского толка (это, конечно, не относится к выставкам-ярмаркам нынешнего ВВЦ) и постепенно превращается из коммерческого мероприятия в событие преимущественно общественно-полезной значимости.

Постоянный организатор MIBS – международная выставочная компания «ITE» завидно держит планку организационного уровня. Приглашения на выставку рассылались за месяцы до открытия, желающие могли приобрести бесплатный (!) электронный билет на сайте бот-шоу, при том, что и для обычного посетителя стоимость входа – всего 350 руб., а не 500, как на конкурирующей февральской MBS. Девушки на сервисной стойке работали быстро и четко.

Для кого праздник?

Последние три года, когда спрос на продукцию маломерного судостроения упал едва ли не наполовину, мы наблюдали процесс жесткой переоценки сложившихся отношений между партнерами по отрасли. Не будем



комментировать причины массового ухода наших наиболее влиятельных производственных и дилерских компаний на выставочную площадку MBS в феврале – к этому можно отнести как к данности. Ядро экспозиции апрельской MIBS в последние годы традиционно образовывали ассоциации зарубежных компаний, причастных к морской и околморской индустрии из Италии, Нидерландов, Франции и Турции, а также достаточно крупные дилерские и производственные фирмы, ориентирующиеся на престиж-

ные суда верхней ценовой категории. Российский рынок водного досуга необъятен, хотя и слабо развит, и Москва – ключ к нему. Но, похоже, слишком велика сейчас цена «ключа» даже для высокотехнологичных европейцев.





Мотосейлер «McGregor 26» – единственное парусное судно на выставке, на которой все дни работал «консультационный пункт» московской ГИМС

Вот что мы видим сегодня. Масштаб экспозиции продолжил снижение: с двух залов он сократился до одного, в этом году заполненного едва ли на три четверти, да и то не без помощи агентств по недвижимости, нам совершенно неинтересных. Исчезли уличная экспозиция, мощные корпоративные стенды итальянцев и голландцев, «зарубежье» было представлено практически одной Турцией, которая предлагала приободрившийся после известных событий в арабских странах туризм и яхтенный чартер. Почти не было судового оборудования (за исключением разве что немногочислен-



ных двигателей от «Perpetuum Mobile»); ни подвесников, ни конструкционно-отделочных материалов. Не было даже указателей на выставочный павильон по пути от станции метро – толпа бодро следовала в соседние залы на автотюнинг и профессиональную косметику.

Лодки были в подавляющем большинстве, конечно же, моторные. Парусник, да и тот не «настоящий», мотосейлер «McGregor 26», оказался в гордом одиночестве. Любителей скорости и запаха бензиновой гари радовали прогулочные американцы «Cobalt», «Crowline», «Rinker» и «Larson», рыболовы «Lund» и

«Alumaweld». Довольно мощно смотрелась экспозиция «Гранд-Марина» с финскими катерами «Finnmaster» и «Grandezza». Но это все из разряда «дежа вю» – о дилере помнят, откуда он «светится» на большей либо меньшей площадке. Читателю интереснее новые имена, а также, по патристическим соображениям – кто из наших производителей нашелтаки возможность показать себя на столичном уровне под флагом «ИТЕ»?

«Надеюсь – значит живу»

Самым заметным из «наших» был «Транс-Контакт» из Набережных Челнов. Его стальной

Алюминиевые лодки «Barents» – именно так, по замыслу создателей, должна выглядеть рабочая лодка для северных морей



12-метровый катер «Вишера» не блистал качеством отделки, но все же доминировал в зале, и что важно – радушные хозяева пускали на борт всех желающих и охотно демонстрировали все помещения. Ближайший конкурент «Транс-Контакта» из Солнечногорска, компания «Полярная Звезда» смогла показать только масштабные модели своих экономичных прогулочных траулеров. По словам представителя компании, от доставки натурального образца сдержал только не соответствующий их габариту въезд в павильон, но в планах – приход на одну из будущих бот-шоу по воде. Несмотря на довольно высокую цену, на уровне средневропейской, «Полярные Звезды» имеют некоторые конструктивные особенности, которые привлекают отечественного владельца. Среди них – пониженные «речные» осадка и мостовой габарит, наличие ледовых усилений и сертификат Речного Регистра, к тому же по параллельному одобрению ISO эти суда имеют категорию неограниченного района плавания «А».

На потребительский интерес претендовали и другие регионы страны. «Южная Верфь» из Новороссийска присутствовала на столичном мероприятии в первый раз, тоже только

с экспонатом-моделью, но с твердым намерением найти контакты с потребителем и дилером. Производство образовалось «с нуля», что неудивительно – черноморские берега России не радовали нас оригинальной продукцией, особенно в прогулочном секторе. Новоросийцы грамотно подошли к делу, пригласив «со стороны» опытного конструктора-дизайнера Альберта Назарова. Их совместный проект – стильный девятиметровый катер «Courage» – разработан с учетом эксплуатации именно в наших южных водах.

Полной противоположностью гламурным южанам выглядели архангельские катеростроители. Их суда серии «Vagents» (кстати, присутствовавшие на стенде в натуральном, не модельно-картиночном виде), задуманы прежде всего для работы в суровых северных условиях. В серии пока только две модели – открытая и рубочная, длиной соответственно 5,4 и 5,9 м, и выглядят они очень брутально. По словам директора фирмы-строителя «Северная Судостроительная Корпорация» Г.Нифонтова, это «настоящие лодки для севера, какими они должны быть».

Но то, что всегда выгодно отличало MIBS от конку-



Многие посетители пришли сюда лишь для того, чтобы посмотреть только что вышедший номер нашего журнала



Реклама

ДЕРЖИ ВОЛНУ!

Любите водные лыжи, вейкборд или тюбинг? Тогда Вы знаете, как важно выдерживать постоянную скорость движения. На помощь приходит режим буксировки (**Tow mode**).

Работает он просто: включите этот режим при помощи кнопки на боковой рукоятке управления и запрограммируйте обороты двигателя, необходимые для безопасного движения.

И это всего одна из множества доступных функций, а все вместе они создают то, что мы называем простотой управления.

Закажите катер с Volvo Penta – получите удовольствие от владения



VOLVO PENTA
ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ПЕРЕД ПРИРОДОЙ

VOLVO PENTA



Часть экспонатов присутствовала только в виде моделей, как эти французские катамараны и норвежские моторные яхты

ренгов – это сопутствующая «культурно-деловая программа». Пресс-конференции близких к отрасли общественных и коммерческих организаций дополнили основную экспозицию, придавая ей значимость и должный антураж. Организаторы поддержали традицию: программа была разнообразной и включала даже презентацию нового ресторана и мастер-класс езды на новаторском транспортном средстве Segway. Особенно много было парусных мероприятий, проведенных с участием Всероссийской федерации парусного спорта, Русского яхтенного центра и Национальной ассоциации шкиперов, на которых можно было познакомиться с правилами любительских регат, основами метеорологии и вязанием морских узлов. Стенд ВФПС, где собиралась заинтересованная общественность, не пустовал все дни выставки.

Отдельно надо сказать о стенде московской ГИМС, презентабельность которого была значительно усилена демонстрацией тренажера-симулятора моторного судна от компании «Транзас», принятого на вооружение инспекцией, а также присутствием на стенде настоящего служебного катера. Инспектор Андрей Лунькин проводил все отведенное для докладов время в ответах на вопросы заинтересованной публики. Больше всего народ интересовался валидностью ГИМСовских



«прав» в зарубежных поездках, особенностями процедуры регистрации самодела, а также взаимными правами и обязанностями при встречах на воде – все ответы инспектора были точными, доскональными и доброжелательными.

В целом же складывается ощущение, что МИБС резко потеряла в деловой значимости из-за не предложенной во время «антикризисной программы», и общественная составляющая мероприятия, нажитая годами целенаправленных усилий, начала превалировать, но ведь люди идут на выставку не столько за товаром, сколько за сопутствующей атмосферой. Статистика говорит, что настоящий покупатель стремится на стенды только тогда, когда знает заранее, что именно он будет смотреть и с чем сравнивать. Переменчивость и ограниченность состава экспонентов не способствует росту коммерческого интереса. Конечно, предсезонная тоска по водной жизни неотвратимо гонит фанатов-лодочников под своды Крокус-центра. Все дни яхтсмены сообща решали свои парусные проблемы, не пустовал стенд со специализированной литературой, да и постоянный читатель нашего журнала был активен, что называется, «шел косяком». Но как можно оценивать сложившуюся ситуацию, не сравнивая ее невольно с функционированием ВДНХ периода развитого социализма?

Вся страна стремится в столицу «себя показать», даже если понимает, что круг посетителей будет узким, а показ – бесполезным для кошелька. Но «статус обязывает», МИБС хорошо раскручена, и событие непременно осветят СМИ, бумажные и электронные. Согласится ли «ИТЕ» оставить себе только роль проводника идей яхтенного досуга в массы?

Работа над ошибками. В журналистской работе огрехи неизбежны, и, рассказывая о достижениях «апрельских» судостроителей, нельзя не извиниться за несурезицы, допущенные в рассказе о прошлой, февральской выставке. Так, показанный компанией «Меркурий – НИИ ТМ» алюминиевый РИБ-дзонбот построен на основе корпуса «Мастер 440», а не «-410», и он, вообще говоря, не первый из РИБов разработки этой компании, просто впервые представлен под ее именем.

Кроме того, надо признать, что автор той публикации оказался плоховато знаком с ПДД, в соответствии с которыми действующий автодорожный габарит 2.55 м позволяет абсолютно легально возить лодку «Velvette 23 Active Sedan» на трейлере. Она на нашем рынке называется именно так, а не «Yamaha 23», как было упомянуто в статье. Надеемся, что наш промах не повлияет на репутацию заслуженной марки. ■





Влейте передовую технологию в ваш мотор!

Побалуйте свой мотор совершенным маслом

В зависимости от типа вашего мотора Quicksilver предлагает на выбор следующие варианты масел:

Моторные

- Для подвесных 2-тактных моторов: масла TC-W3 Premium и Premium Plus. Для 2-тактных моторов с непосредственным впрыском топлива: уникальное полусинтетическое масло Optimax DFI.
- Для подвесных 4-тактных моторов: минеральное 10W30 и полусинтетическое масло 25W40. Для единственных на рынке подвесных моторов с наддувом Verado: специальное полусинтетическое масло 25W50.
- Для любых стационарных бензиновых моторов MerCruiser: синтетическое масло 20W40, разработанное для моторов с катализатором в системе выхлопа. Также доступны минеральные и полусинтетические масла 25W40.
- Для дизельных моторов: масло Diesel Oil 15W40 с удлинённым сроком службы, рассчитанное на тяжёлые условия эксплуатации.

Трансмиссионные

- Для подвесных моторов до 75 л.с.: масло Premium Gear Lube.
- Для подвесных моторов свыше 75 л.с. и угловых колонок: масло High Performance Gear Lube.

Применение масел Quicksilver гарантирует мотору лучшие условия смазки, предотвращая образование нагара и продлевая срок службы. Дополнительные присадки формируют стабильную масляную пленку на трущихся поверхностях и способствуют снижению износа.

Quicksilver является торговой маркой Mercury Marine. Обращайтесь к официальным дилерам Mercury и MerCruiser.