

# Скандинавская Северная Венеция

Андрей Великанов, фото автора

## Заметки о стокгольмской выставке

Когда приплываешь в столицу Швеции по морю, то в одночасье понимаешь, что это один из крупнейших европейских центров боутинга. Еще на дальних подходах к Стокгольму (город стоит в конце длинного фьорда, соединяющего озеро Маларен с Балтийским морем) то тут, то там натыкаешься глазами на бесконечные разновеликие марины, окрестные воды бороздят десятки катеров, ловят ветер яхточки.



**П**овсюду видны паромные переправы, уверенно идут по фарватеру крупнотоннажные суда. По статистике, летом на воде отдыхает 2.5 млн шведов, и на каждую дюжину королевских подданных приходится одно маломерное судно! Стокгольм расположен на 14 островах, между которыми хорошо развито судоходное сообщение – с расписанием и остановками, подобно автобусам или трамваям. Оказывается, в Скандинавии именно Стокгольм называют Северной Венецией, что весьма и весьма похоже на правду.

Шведы гостеприимны, приветливы,

в столице королевства есть что посмотреть и где сытно и вкусно покушать, нет проблем с гостевыми причалами и с заправками на воде. Видимо, поэтому ежегодно сюда заходит более 20 000 маломерных судов под иностранными флагами. Для сравнения – в Петербург, считающийся морской столицей России, «забредает» не более 20 иностранных вымпелов в год.

### Выставка в Густавсберге

Крошечный городок Густавсберг расположен в 20 км от центра Стокгольма – это 15 минут езды на такси за 400 крон (являясь полноправными чле-

нами Евросоюза, шведы сохранили собственную валюту), то есть приблизительно 2000 рублей по-нашенски. Здесь ежегодно проводится так называемое float show – боутинговая выставка на воде. В 2013 году такое бот-шоу под названием Allt på Sjön (All at Sea) проходило с 30 августа по 1 сентября.

На 90% в Густавсберге солируют три страны – Норвегия, Финляндия и Швеция. В первых двух государствах плотность маломерного флота еще серьезнее, чем в «тре-крунур» – один борт приходится на восемь жителей!

Хотя есть на выставке и поляки, и эстонцы, и французы, и даже украинцы со своим самым известным судовым брендом Brig. Вообще, нынче в Европе разобраться в государствен-

ной принадлежности имен и фамилий достаточно сложно – вроде бы шведская Delta производится на эстонском острове Саарема, а совсем финский Drive (Fiskars boats) и шведский Uttern – в Польше.

Но кое-какие статистические данные по экспорту-импорту все-таки есть. С ними меня познакомил Матс Эрикссон (Mats Eriksson) – президент Swedboat. В 2012 году в Швеции было произведено 6142 маломерных судна, из них 2784 нашли хозяев в других странах. Зато сами шведы приобрели 12 428 заграничных корпусов. По сравнению с 2007, в 2012 году в денежном выражении боутинговый сегмент усох почти в три раза! Интересно, что разбивки по конкретным брендам тут не существует, так же как и нет

обязательной регистрации маломерного флота, нет и судоводительских удостоверений.

Не проверяют маломерщиков и на алкоголь в крови (кроме судов длиннее 10 м и способных развивать скорость более 50 уз, здесь норма как и на автострадах – 0.2 промилле) – в общем, полная безответственность!

Не знают шведы и распределения долей на моторном рынке, но по словам господина Эрикссона, по продажам первое место занимает Yamaha, второе – Mercury, за ним семенит Suzuki.

В этом году в Густавсбергской марине стояло 250 бортов, 77 из которых были парусниками. Вход и парковка бесплатные и за три дня сюда пришли 25–30 тысяч любителей активного отдыха.





Заглядывают и профессионалы, ведь в Швеции хорошо развит чартер, очень популярны рыболовные и фототуры.

При входе на выставку зачлено настоящее полицейское судно, по которому можно полазить без сопровождения хозяев. У нас такой фокус бы не удался, ведь наивные шведские силовики пооставляли на виду не только водолазные принадлежности, но и рации с фонариками и самые современные «лэптопы»!

С вхождением в Евросоюз наших бывших братьев по социалистическому лагерю, в Швеции начались моторные проблемы. По словам старшего лейтенанта Патрика Эклунда (sjopolisen.stockholm@polisen.se), их воруют три недели в начале сезона и три после окончания. Заряжаются в основном на двигатели мощностью от 50 до 150 л.с. Фирмы-производители начинают с этим активно бороться, например Uttern наносит на корпуса катеров и двигателей специальный невидимый гель, где находятся индивидуальные цифровые данные, которые при желании можно легко отсканировать.

Многолюднее всего, как обычно, в яхтенном секторе. Паруса – это любовь, это мелодия свежего ветра, это мечты. Даже если не купишь, все равно приятно представить себя уверенным капитаном и знатным путешественником. Arcona, Bavaria, DuFour, SwedeStar, Delphia, Delta...

Много зевак толпится у уютенькой Haber 660 родом из Польши. Ее демонстрирует сам дизайнер – Януш Конколь (Janusz Konkol, januszk@haber-yachts.com), который проработал на данной верфи 22 года. Стоит яхта по нынешним



меркам совсем не дорого (31 000 евро) и выглядит самым что ни на есть семейным парусником со всеми удобствами.

Из катеров в первую очередь привлекают внимание черные корпуса норвежского Pioneer. Они выполнены из полиэтилена (злые языки утверждают, что из пластикового вторсырья). Корпус Pioneer Viking (4.5×1.9 м) с Yamaha 40 на транце тянет на 20 тыс. крон (умножаем на 5 и получаем рубли) – вроде дорого, но если отнять 22% НДС, то почти и нормально.

Из РИБов отменно смотрятся Zodiac N-ZO 680 и 8-метровый Tenderline AluRib. Как заметил Матс Эрикссон, РИБы в Скандинавии сейчас переживают второе рождение – в головах людей они ассоциируются со скоростью и приключениями, а по безопасности, ходовым качествам и маневренности им равных нет. Основные потребители таких судов – чартерные компании.

Из более дорогого сегмента современно смотрится Beneteau Barracuda S с флайбриджем, есть несколько корпусов от Targa, XO и вышеупомянутой Delta (например, Delta 33 Open за 2 345 000 крон).

Видим здесь много разнообразных алюминиевых корпусов, есть и специального назначения – с носовыми аппаратами для спуска аквалангистов.

Чего нет в Густавсберге, так это надувных лодок и китайских производителей, причем ни в какой форме.

### Возвращение «Выдры»

Про катера Uttern мы уже дважды рассказывали (в «Кия» №209 о верфи и в №214 об Uttern D 66 Verado). Шведская верфь, основанная в 1964 году, всегда была известна в Европе своими качественными, надежными и многофункциональными корпусами. Иначе не было бы продано более 100 тысяч





**Результаты испытаний катеров Uttern**

Модель	ПМ	Винт	Масса, кг	Об/мин / скорость, уз	Запас топлива, л	Дальность хода, км
S 57	Mercury Optimax 125	Enerita 14 7/8x16	1447	4350/28.8; 5800/40.6	110	171
T 62	Mercury 150	BlackMax 13 1/4x17	1662	4300/23; 5750/32	160	236

бортов с таким названием! С 1996 года бренд принадлежит могущественному Brunswick, а это значит лишь одно – моторы на Uttern исключительно от Mercury. В 2007 году производство было переведено в Польшу на Delphia Yachts.

Сейчас в линейке компании 8 моделей размером от 5.8 до 6.9 м. Это серии S (одиночная консоль), T (двойная консоль) и D (катер выходного дня – day cruiser). Рынок «номер 1» для Uttern – Норвегия, но с будущего года они вновь придут и к нам в страну. Эксклюзивным дистрибьютором «выдр» в России будет московская фирма «Аквдрайв».

Мне удалось протестировать на воде две модели обновленного Uttern – T 62 и S 57, первый с Mercury Optimax 125, второй с Mercury 150 на транце. Внимательно полазил я и по D 57 – шведской «Лодке 2013 года» (приз был присужден на весенней стокгольмской выставке). К качеству отделки кокпита придраться сложно – все элементы выглядят законченными и продуманными до мелочей (включая и склад-

ной ходовой тент). Несколько крохотной смотрится лишь «конура». Но это только снаружи – если же забраться внутрь и вольготно растянуться, то 185 см в длину становятся очень даже уютными, особенно если задумчиво смотришь на звездное небо сквозь открывающийся люк.

На воде катера вели себя очень надежно и предсказуемо, никакие сумасшедшие циркуляции (так вышло, что нам пришлось более часа ждать в заданной точке еще один катер, и экипаж постарался покрутиться вовсю) не вывели Uttern из равновесия, а приземления после скачков с волны казались весьма банальным событием.

При циркуляции в реверсе не наблюдалось ни малейшего забрызгивания кокпита, впрочем и забортная вода «выдрам» не страшна, на всех моделях присутствуют оригинальные самоотливающие шпигаты.

Нет сомнения, что обновленный Uttern найдет своих почитателей у нас в стране. Дело за малым – какая будет цена шведско-польско-американского «пакета». ⚓

