

Тема номера



Большая генуэзская «кухня»

Алексей Даняев



Хотите побывать на переднем крае развития отрасли – поезжайте на бот-шоу, тем более если оно имеет водную экспозицию. Никакой рекламный буклет, никакая восторженная статья не заменят личного восприятия новинки «вживую», и уважаемые выставочные центры по полной программе используют эту особенность.

Выставка Salone Nautico в Генуе предоставляет все возможности увидеть современное состояние итальянского «малсудпрома» – и на настоящей воде, и на открытых стендах, и в ярко освещенных залах. И совсем не беда, что за последние 5–7 лет она сбавила обороты, сильно сократив выставочные площади. Потому что Италия по-прежнему в европейском авангарде, и регион Генуи

играет то первую, то вторую скрипку в оркестре изящного искусства, называемого итальянским прогулочным судостроением. Цифры прозвучали в докладах ответственных персон национального и регионального уровней. После кризиса 2008 г. объемы экспорта судов из таких бесспорных стран-лидеров, как США, Великобритания и Германия, колебались в пределах от полумиллиарда

до миллиарда долларов, в то время как Италия начиная с 2012 г. рванула вверх с полутора до двух с половиной миллиардов (отметим, что в топовую десятку мировых экспортеров успели впрыгнуть и Польша с Финляндией с их 316 и 222 млн соответственно).

Едва ли можно назвать единую причину успеха обитателей Апеннин, в нем сыграли свою роль и целенаправленные усилия поддержки со стороны властей, и разворотливость итальянских предприятий, большинство из которых – небольшие семейные фирмы, тесно связанные кооперацией, и, конечно, непотопляемый бренд итальянского дизайна, питаемого мощной школой с глубокими историческими корнями. И если истинных инноваций последнего времени, связанных с информационной электроникой, энергетикой или конструкционными материалами, в Генуе, прямо скажем, демонстрируется немного, то «последних слов» в дизайне – сколько угодно.

Едва ли большинство пресслизов обойдется без упоминания «самой инновационной лодки» Каннского бот-шоу, плавно перекочевавшей затем к пирсам



Monte Carlo 105 выглядит как просто красивая суперяхта, на самом же деле в ее конструкции воплощено множество новых технических идей



В моторной яхте Evo 43 в предельно чистом виде реализована концепция «лодки-платформы» для проведения быстрого, ничем не обременяющего досуга



Серия Beneteau Flyer пополнилась самой крупной моделью «8.8»



Катер Salpa 30 Granturismo собрал в своем облике модные «фишки»: плавные, но четко обозначенные линии, крыша «бимини-хард», сплошное лобовое остекление

Fiera di Genova – 32-метрового флагмана Monte Carlo 105. В нем воплощено множество новых технических решений, которые наверняка встре-

тились впервые в столь шикарном исполнении. Тут и цельнооболочечная конструкция корпуса с четырьмя тоннами карбоно-кевларового лами-

ната в надстройке, и алюминиевые бимсы, и система успокоения качки Seakeeper, и вольная планировка экстра-класса, и множество мультимедийных «фишек» для развлечения гостей. В общем, творение проектантов Карло Нуволари и Дэна Ленарда было обречено на звание «лодки года» и задавило бы своей глобальностью наш скромный обзор, поэтому не будем сильно углубляться. Посмотрим на другие экспонаты, отражающие инновационные тенденции более «чисто».

Невозможно пройти мимо Evo 43 – небольшой 13-метровой мотояхты, анонс которой нашумел когда-то в СМИ. Компьютерные симуляции изображали кокпит-трансформер, «расползающийся» своими пределами шире габаритов корпуса на манер забортных балконов, и вот они, эти невероятные картинки, живьем – покачиваются на зеленоватой воде гавани. Действительно, фирма-строитель Blu Martin из Кассины-Риццарди близ озера Комо реализовала радикальную концепцию, которую надо отметить важным трендом последних лет. Речь о лодках – платформах для досуга.

Мы с вами переживаем эпоху, когда скорость обмена информацией благодаря широкому распространению персональных мобильных устройств выросла в разы и на порядки – и она погружает новое поколение в свой поток с головой. Настолько сильно, что внешний мир воспринимается прогрессивной молодежью как нечто второстепенное, всего лишь помогающее наиболее комфортному взаимодействию субъекта с информационным полем – в виде набора удобных «точек доступа». Вслед за зонами сетевого обмена в вестибюлях, кафе, станциях и аэропортах появились Wi-Fi-автомобили, поезда и автобусы, и наконец – яхты-платформы. Суть концепции в нескольких словах такова: среда обитания выстраивается вокруг гостя на борту. Не вокруг судоводителя, не его компаньона-путешественника или рыболова, а именно гостя, который, домчавшись в прекрасное место



«Геометрический максимализм» от компании Ranieri: все линии нарочито утяжелены добавочными гранями и слонами



Небольшой РИБ Black Mamba и его «фрактальный дизайн» с множеством выступающих угловатых объемов



Гибридная силовая установка пакетного РИБа Selva состоит из двух подвесников: бензинового и электрического

на пикник, непременно устраивается со смартфоном в шезлонг и начинает онлайн-трансляцию про самого себя. Повинуясь легким нажатиям кнопок сервоприводов, борта кокпита раскрываются, к прекрасному побережью уходит рампа сходни – и вы царствуете в этом мире. Разумеется, благодаря в первую очередь хорошо обустроенной инфраструктуре берегового базирования и надежным интернет-метеопрогнозам, позволяющим четко спланировать прогулку. Романтика дальних и порой опасных плаваний уступает место романтике путешествий по социальным сетям из самых прекрасных мест планеты. Чем не новая перспективная область приложения сил, требующая специфических подходов? Evo 43 ее реализует в чистом виде, близкие по замыслу, хотя и не столь высокотехнологичные лодки появились также у Beneteau, Quicksilver и пр. Открытый Beneteau Flyer 8.8 анонсировался в Генуе как мировая премьера на одной площадке с рыболовно-крейсерским Baccacuda 8.

Довольно близки к идее досуговой платформы такие типичные для Италии лодки, как мотояхты в стиле РИБ. Ими была занята целая причальная линия, самая первая от берега. Лодки с обширной палубой и центральной консолью управления, под которой скрывается невысокая спальная каюта, а у наиболее крупных эта каюта стильно оборудована и достаточно комфортна для прогулок выходных дней. ZAR, BWA, Pirelli, Sacs, Magazzu, пакетная Selva, идущая с ныне здравствующими одноименными подвесниками – известные и неизвестные у нас имена, реализующие по сути ту же идеологию «лодки-платформы», у которой надувной баллон выполняет роль постоянно выставленного мягкого кранца для защиты от враждебно настроенного внешнего мира.

У них по-прежнему актуален тик, натуральный и синтетический, броские сочетания нарядных цветов палуб, баллонов и лежанок, хотя попадают и сурово-милитаристические варианты стилизации. Ветровые стекла на консолях плавно объеди-



Патентованная форма носовой части катеров Rancraft призвана улучшить прохождение высокой волны



По-настоящему, без шуток инновационный продукт: паруса из композитного материала 4T Forte

нены с «летучими» крышами типа «бимини-хард», опирающимся сзади на барные стойки в кокпите. Новая тенденция в дизайне – возврат к округлым линиям, но не «обмыленным», как прежде, а четко выраженным; в моде сферические формы стекол и овальные приборные панели. На лодках с компоновкой walkaround ветровое стекло центральной консоли зачастую переходит на ее нижнюю часть, образуя заодно окно для спрятанной ниже каюты.

Итальянцы не были бы собой,

если бы не фокусировали внимание на внешнем виде своей продукции. Попадались, конечно, и невыразительные лодки, но ведущие компании обычно стремятся «застолбить тренд». Скажем, компания Ranieri развивает геометрический стиль с четко проработанными линиями, придавая формам нарочитую массивность, перегружая их гранями, сломами и зигами. Даже металлические дельные вещи изготовлены в том же граненом стиле. Такое возможно при активном примене-

нии программного оборудования в производстве – работая над матрицами просто руками, трудно выдержать четкость множества граней на лодочном корпусе. К тому же некоторые формы требуют разъемной оснастки, все это затратно и трудоемко – но дизайнеры идут на такое ради узнаваемости марки. Другое направление формообразования у небольших РИБов можно обозвать «фрактальным», расчленяющим дизайном. Линии, которые мы привыкли видеть сплошными и плавными, у них принудительно разбиты на ступенчатые отрезки, тут и там выступают угловатые ящики, ступеньки, массивные поручни, декоративные поперечные реданы на днище. Так выглядят некоторые РИБы ZAR с их крутыми форштевнями, изрезанными брызгоотбойниками, создавая впечатление уже не лодки, а некоторого транспортного спецдевайса. Еще больше такой подход выражен у «Черной Мамбы» от компании Avila. «Особое назначение» этого РИБа подчеркивает крупная маркировка Rugged и IP67 на отдельных элементах конструкции. Дизайнеры как будто играют с местным клиентом в эксклюзивность применения необычно выгля-



дящих лодок, и клиент готов принимать правила такой веселой игры.

Достаточно шутейно выглядит и «гибридный» РИБ Selva, оснащенный не только 50-сильным подвесником, но и выдвигающимся вниз из-под консоли электромоторчиком Torqueedo для подруливания и швартовки в гаванях. Есть и более серьезные заявки на новизну. У той же вычурной Black Mamba нос выше ватерлинии образован не одним, а целыми тремя параллельно выступающими форштевнями. Представитель фирмы уверяет, что такие формы помогают преодолению высокой волны. Еще хитрее устроен надводный нос у нового пластикового катера-прототипа Rancraft RS17. Своими изломанными формами он похож на смятую упаковку-«тетрапак» – для того же более успешного преодоления крутой волны. К сожалению, тестирование экспертами судно еще не проходило, но уверенность его создателя, что «это работает» – уже немало.

Было бы неправильно полагать, что новинки от итальянцев лежат преимущественно в области необычного и даже вычурного формообразования. Зал судового обору-

дования предлагал множество рациональных и необходимых вещей вроде складных яхтенных винтов Gori Propellers, скоростных приводов ZF и Jolly Drive. Парусную ткань нового поколения 4T Forte предложила компания Onesails Italia. Она образована не высокомодульной «арматурой», опрессованной майларовой пленкой, а несколькими спаянными вместе слоями высокомодульного микроволокна, названного STR Solid Stripes. Паруса получаются более легкими, жесткими на растяжение, более стойкими к ультрафиолету, чем прежние карбоновые и арамидные, обладают более гладким профилем.

Необычные швартовные утки Osculati с «пустой» внутренней частью, увеличивающей количество способов их применения, наверняка будут скопированы расторопными китайцами. А электронные системы управления гидравлическими и электрическими сервоприводами, производимыми под маркой Uflex в предместьях Генуи, будут все шире использоваться в тех самых «кнопочных» лодках-платформах для нового поколения жителей всемирной информационной сети.

Нельзя не упомянуть о расколе, произошедшем этой осенью

на итальянской судостроительной «кухне». Ряд верфей, среди которых такие известные, как Ferretti, Mochi, Apremare, Azimut, Baia, Benetti, Riva, Salpa, объявили о выходе из судостроительной ассоциации UCINA и создании новой ассоциации Nautica Italiana. Как бы в пике им многие стенды генуэзского ботшоу были



увенчаны логотипом UCINA – не навязчиво, но вполне определенно. Трудно судить со стороны о причинах, заставивших часть прогрессивных предприятий порвать с прежней ассоциацией. Как сказала представитель итальянской торговой палаты ICE в Петербурге Ирина Карпинская, «у итальянцев это обычное дело – объединяться и потом расходиться...». Мы же отметим, что такие необходимые для развития производств процессы технологического обновления не могут не повлечь обновлений и в социальной среде, и не стоит их бояться **✎**



Фото автора