

# На гамбургской “HANSEBOOT”

*Осенний Гамбург встретил нас летним теплом и солнцем. Открывшаяся в последние дни октября 46-я Международная выставка “Hanseboot” благодаря затянувшемуся бабьему лету утратила свой обычный оттенок ностальгии по уходящей навигации: на акватории порта было тесно от снующих судов, чтобы попасть на борт яхты или катера на водной экспозиции, приходилось отстоять получасовую очередь, а через павильоны выставки текла по-летнему одетая пестрая толпа. И ответственные лица многих посетителей говорили о том, что люди здесь неслучайные и пришли сюда, лишь недавно покинув борт своего судна.*



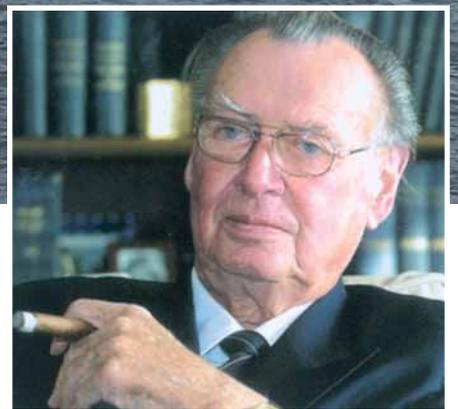
**Г**амбург — город морской, даже, скорее, парусный: суровое Северное море более благосклонно к парусу, чем к мотору. Поэтому и общая направленность выставки больше тяготеет к интересам практического яхтсмена. Недаром и девиз гамбургской “Hanseboot” “Мир под парусом” дает понять, что потомки древних ганзейских мореходов и сегодня играют не последнюю роль. По официальной статистике, на каждые 111 жителей Германии приходится одно судно, общий парк катеров и яхт — 750 тыс. ед., а парусных судов — 150 тыс. ед.

Среди четырех основных выставок в Германии Гамбургская бот-шоу занимает по числу посетителей второе место после Дюссельдорфской (130 и 310 тыс. чел. соответственно). Если “Messe-Düsseldorf” — это крупнейшая в мире выставка-космополит, более ориентированная на звонкие мировые

премьеры, амбициозные проекты и респектабельную публику, то “Hanseboot” — более демократичная европейская выставка.

“Messe-Düsseldorf” — это шоу, а “Hanseboot” — выставка”, — так вкратце попытался охарактеризовать их главные отличия директор выставки Мартин Греве (Martin Greve), отвечая на вопросы журналистов еще в августе 2005 г. в Петербурге на праздновании 10-летия представительства выставочного комплекса “Hamburg Messe” на российском рынке.

Главным событием “Hanseboot” стало открытие нового павильона № 14 для демонстрации крупных моторных яхт. Этот ответ на веление времени должен был поднять статус мероприятия. Увеличившийся на 10 тыс. чел. в этом году поток посетителей говорит о том, что было принято правильное решение. Сегодня цена любой ошибки в Германии велика, поскольку положение в произ-



ПРОФЕССОР ПЕТЕР ТАММ

водстве не самое благоприятное: инфляция составляет около 2%, а уровень безработицы растет и достигает 12% (один из самых высоких показателей со времени окончания Второй мировой войны).

“Без прошлого нельзя понять настоящее и можно потерять будущее”, — говорят немцы. А парусный спорт — это традиции. Может быть, поэтому так велика на выставке историческая составляющая. Вот уже 21 год подряд к ее открытию приурочивается вернисаж “Art Maritim”. На этой художественной выставке представлены полотна как современных, так и старых мастеров живописи, прежде всего маринистов, модели судов, художественные изделия из дерева и серебра, старинные рукописи и чертежи, корабельное оборудование и навигационные приборы, морская утварь далекого прошлого.

Все это экспонаты, собранные известным профессором Научного института

мореплавания и морской истории Гамбурга Петером Таммом (Peter Tamm). Мы были любезно приглашены в дом г-на Тамма, где нас познакомили с его великолепной коллекцией, насчитывающей более 30 тыс. экспонатов. Три этажа старинного особняка не вмещают коллекцию “Art Maritim”, и сейчас объявлено о переводе собрания в строящееся здание Интернационального морского музея Гамбурга (см. “КиЯ” № 194).

Но вернемся к рассказу о “Hanseboot”.

Что привлекло наше внимание в организации выставки? Некоторые павильоны имеют второй этаж. Внизу находится, если можно так выразиться, “материальная часть” — техника, а сверху представлены чартерные фирмы, клубы, школы, спортивные секции, где происходит живое общение, обучение, причем везде отдается предпочтение детям. Любому мальчишке, например, предоставляется возможность сделать

пробный выход на “правильной” гоночной мотолодке, а если его это заинтересовало — бесплатно обучают, чтобы он мог получить гоночную лицензию (детские гоночные турниры проводятся с 8 лет) и права на управление, речные или морские (в Германии — с 16 лет; на лодках с мотором до 5 л.с. прав на управление не требуется).

Еще более демократичны условия для занятия парусом. Если есть желание, то можно просто прийти в яхт-клуб и попробовать ходить под парусом без всяких формальностей и ограничений. Почувствовал вкус к яхтенному делу, проникся духом команды, которая

объединяет увлеченных людей разных поколений, — можешь приступать к серьезному обучению. Детский парусный курс начинается с 7 лет (возраст с 7 до 13 лет — самый восприимчивый для паруса). “Наша задача — научить по-настоящему ходить под парусами, брать на себя ответственность за свою жизнь и жизнь товарищей, работать в коллективе. А капитан должен быть один — два капитана раскачивают лодку!” — говорит Эберхард Винхолт (Eberhard Winhold) из спортивной парусной школы ДНН.

“Вообще немецкий моторно-яхтенный союз насчитывает около 120 тыс. членов, — вступает в разговор его президент Винфрид Рёкер (Winfried Röcker), — водно-моторных клубов в стране — около 400, а парусных гораздо больше — примерно 1460. Финансируем мы себя сами за счет клубных взносов и ежегодной платы каждым членом в размере пяти евро”.

Детский спорт в Германии действительно на особом месте. Увидеть малышей на выставке можно было где угодно: и в демонстрационном зале с бассейном, куда приходят целыми клас-

сами, и в павильоне с молодыми родителями, выбирающими семейное судно, а порой и в одиночку, стоящими перед первой в своей жизни лодкой. Кстати, если стоимость входного билета на выставку для взрослого составляет 11 евро, то для молодой семьи с ребенком до 14 лет — 22 евро. И еще одна маленькая, но многозначущая деталь — в знак благодарности концерну “Volvo” за большую спонсорскую поддержку парусного спорта организаторами был предоставлен специальный стенд для демонстрации новых моделей шведского автогиганта, а VIP-обслуживание гостей выставки проводилось исключительно на автомобилях с этой маркой. Согласитесь, для ведущей автомобилестроительной державы — это шаг...

Что касается самой экспозиции, то в младшей группе судов доминировали всевозможные надувные лодки и РИБы. С производителями пневматики продолжают искать взаимовыгодные альянсы моторостроительные фирмы. Замечен пакетный союз “Yamaha” by “Zodiac”. Четырем тендерам (2.0–3.10 м) и четырьмя спортивными моделям (2.75–3.80 м) этих известных производителей гарантиру-

ется отменное качество.

“Honda” выпустила серию из шести мотолодок (2.0–4.0 м) “Hobwave”, из них четыре старшие модели имеют алюминиевый пайол. У уже известного союза “Suzumar” как новые пакетники были представлены РИБ-тендеры длиной 2.70 и 3.10 м.

“Mercury” продолжает дружить с “Quicksilver” и “Valiant”, которая особенно известна своими лодками специального назначения, включая спасательные.

Из производителей РИБов внимание посетителей прежде всего привлекала итальянская фирма “Zar” (о ней см. № 189 за 2004 г.). Она выпускает большие (до 7.4 м), комфортабельные и довольно дорогие лодки (до 80 тыс. евро) для открытого моря как под подвесники, так и под стационарные моторы. Фирма применяет запатентованную вклейку надувного баллона только по бортам лодки, и, как утверждают ее специалисты, это, по сравнению с традиционным “надувным воротником”, обеспечивает дополнительную вместимость корпуса при равных размерах, лучше противостоит скручиванию корпуса на волне.



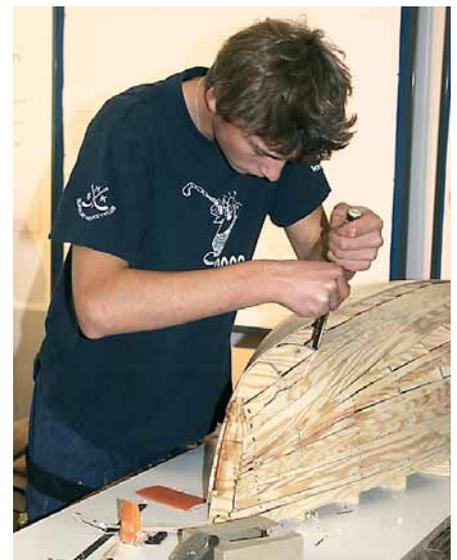
Итальянский РИБ “Zar”



ПАКЕТНЫЙ СОЮЗ “YAMAHA” И “ZODIAC”



ПЕРВАЯ ПАРУСНАЯ ПРИВЯЗАННОСТЬ...





Каютная моторолка "Фламинго" от "Quicksilver"



Польская моторная лодка "TEXAS-730"



Рыболовно-охотничьи лодки американской фирмы "POLAR KRAFT"



К сожалению, на выставке мы не встретили российских изготовителей надувных лодок. А ведь наш рынок таких судов растет семимильными шагами; по их производству мы уже оставили позади многие передовые по этому показателю страны. Сопровождавший нас в поездке руководитель известнейшей фирмы Николай Мнев сказал, что в уходящем году его фирма выпустила около 8 тыс. лодок, а в будущем планирует преодолеть рубеж в 10 тыс. штук. И на очередную гамбургскую выставку он рассчитывает пригласить латышскую фирму "Буш", которая выпускает по лицензии практически все его популярные модели. Так что посетители 47-й "Hanseboot" смогут познакомиться с продукцией "Буш бай Мнев".

Среди небольших пластмассовых судов заметных откровений мы не увидели. Уже хорошо известные бренды представили модели с выверенными обводами и отработанной технологией качественной выклейки корпуса. Ряд других — попроще и подешевле. Обращали на себя внимание многочисленные польские пластмассовые моторолки и катера. От некоторых из них оставалось ощущение чего-то знакомого, напоминающего образцы со-

ветского пластмассового судостроения 60-х: вспоминались "Кафа", "Юг-2500", "Лилия", сошедшие с кульманов в середине прошлого столетия, будто они только поменяли свои названия. Недорогие полиэфирные смолы, не очень-то тщательная ручная формовка, вычурные, а порой надуманные, обводы. В то же время лицензионная продукция тех же фирм, в первую очередь дочерних предприятий "Marine Power Europe" (моторолки "Quicksilver") и "Groupe Veneteau", имела довольно высокое качество, 90% этой продукции уходит на экспорт, на внутреннем рынке остается не более 10%. Польша — традиционно парусная страна, даже из зарегистрированных 82 тыс. ед. на внутренних водных путях 72 тыс. ходят под парусом и только 10 тыс. представляют собой моторные суда длиной менее 8.5 м.

Среди металлических лодок наше внимание привлекли американские лодки фирмы "Polar Kraft", которая специализируется с 1951 г. на выпуске клепаных судов для рыбалки и охоты. От простых джонботов до крупных моторолков для прибрежного лова — все очень тщательно продумано, выполнено на самом высоком профессиональном уровне. Например, на простой дельта-

видной в плане охотничьей "камышовой" лодке "MV 1675DB" задняя банка для удобства управления румпелем человеком, держащим в руке ружье, сделана "V-образной", для безопасности и удобства спиннингиста внутренняя зашивка борта на модели "V 178TC" не доходит до настила рыболовной палубы — носки стоящего рыболова уходят под нее и голенью для устойчивости он опирается об эту внутреннюю зашивку. Таких мелочей множество, и все в целом создает впечатление действительно качественного продукта.

На стендах с гидроциклами оживления не чувствовалось. Аквабайк в Германии переживает сегодня не лучшие времена. Практичные немцы быстро поняли его узкую направленность. Из-за низкой активности клубная работа практически не ведется, и сегодня гидроциклы не входят в немецкий водно-моторный и парусный союз.

Моторостроители также не блеснули новинками. Похоже, устав от многолетней гонки за экологическими нормами ЕРА-2006, они взяли короткую передышку. А со сколько-нибудь заметными переменами на моторном рынке читатель может познакомиться в отдельной статье номера (см. стр. 44).



**К**рупные моторные яхты, ранее не демонстрировавшиеся в Гамбурге вообще, вкупе с их “младшими” сестрами собрались в только что построенном павильоне. Львиную долю экспонентов составили фирмы из Германии, Голландии, Испании, Италии и Франции, представительства остальных стран были заметно скромнее.

Звездой здесь, безо всякого сомнения, была большая яхта “Elegance 82 New Line” (длина — 24 м, мощность двигателей — 2×1300 л.с., водоизмещение — 65 т) от компании “Drettmann”. Наряду с 82-футовым же парусным “Oyster 82” (правда, представленным на воде) она стала крупнейшей яхтой выставки. Дорогие, но очень элегантные и высококачественные суда этой верфи сейчас широко представлены на отечественном рынке, и, надо отметить, россияне возле “Elegance 82” отметились немало — даром, что лодка стоит более 3 млн. евро (заметим, что упомянутый выше парусный “Oyster” такой же длины стоит куда дороже). Судно довольно скоростное (29 уз) и вместительное — в зависимости от варианта планировки на нем может быть до шести просторных гостевых кают. Параллельно верфь выставила и более скромную, но очень красивую и стремительную 48-футовую модель, спроектированную известным

итальянским дизайнером Томмазо Спадолини. Представитель фирмы Уве Бруман подчеркнул, что в следующем году компания может продемонстрировать в Гамбурге и более крупную лодку — павильон это позволяет.

Традиционно привлекал стенд моторных яхт “Bavaria” — в серии “Sport” верфь представила четыре новинки: модели длиной 27, 32, 35 и 38 футов, причем последняя была оснащена приводом “Volvo IPS” (см. “КиЯ” № 193). Очень элегантно выглядела 38-я, демонстрируя небольшое водоизмещение (несколько меньше 8 т) вкупе с достаточно большой вместимостью — две отдельные и просторные двухместные каюты, большой восьмиместный кокпит. Красиво смотрелась и модель “35sportHT”, дизайн которой выполнен известным словенским конструктором Й. Йакопином. Умеренные по цене, элегантные и удобные моторные яхты “Bavaria” пользуются хорошим спросом у патристичных немцев, хотя в последнее время все большее их число изучает рынок в пользу и более дорогих.

Еще одной новинкой в секторе массовых моторных судов стал “Elan 42” (длина — 12.9, мощность двигателей — 2×620 л.с., водоизмещение — 9.5 т) известной словенской фирмы “Elan Powerboats”. Это очень красивая лодка с двумя различными вариантами плани-

ровки (на две или три каюты). Необычный дизайн надстройки вызывал самые разнообразные ассоциации — от животного мира до вполне милитаристских. Приятные ощущения вызвал и интерьер этого судна — благодаря мягким скругленным линиям он выглядел больше, чем есть на самом деле. Тони Кастро, известный британский дизайнер, в очередной раз подтвердил свой высокий класс, спроектировав вместительное и мореходное судно. Интерес специалистов вызывали его обводы типа “глубокое V” со сложной системой продольных реданов и брызгоотбойников. Похожая яхта демонстрировалась в Москве на выставке “Крокус”, и в обоих случаях суда с маркой “Elan” вызывали большое внимание посетителей.

Настоящую “Операцию Оверлорд” устроила в Гамбурге испанская верфь “Rodman Polyships”, отметившая в прошлом году свое 30-летие — она показала целых семь судов (все — новинки года), включая свой новый флагман “Rodman 56” (длина — 16 м, мощность двигателей — 2×715 л.с., водоизмещение — 21 т), оснащенный приводом “Volvo IPS”. По словам представителя фирмы, характерная особенность этой лодки — крайняя простота в “общении” с ней за счет надежной механики, нового типа привода и удачно расположенных органов управления. Поэтому яхта может



свободно эксплуатироваться без штатного экипажа, заказчик — выбрать более просторную планировку интерьера, без каюты боцмана. Вообще, надо заметить, эргономика “Rodman 56” при проектировании тщательно прорабатывалась, в силу чего яхта внутри выглядит ощутимо просторнее своих собратьев. Пожалуй, именно “Rodman Polyships” стал для нас открытием в секторе довольно больших мореходных, но сравнительно недорогих моторных яхт.

Парусная часть выставки “Hanseboot 2005”, к нашему удивлению, значительно отличалась от прошлогодней, что в первую очередь, выразилось в значительном увеличении числа представленных “живых” яхт, в том числе и на воде, тогда как ряды моторных катеров и яхт поредели. Это, в общем-то, неудивительно — побережье Германии значительной частью своей выходит к суровому Северному морю, которое не очень-то располагает к скоростным прогулкам по нему на легких моторных игрушках.

Парус по-прежнему продолжает считаться в Германии первым по популярности национальным видом спорта (на втором — сильно отстающий от него конный спорт), причем популярность здесь оценивается, естественно, не по эфемерному числу болельщиков, а по количеству людей, владеющих парусной яхтой и (или) участвующих в регулярных соревнованиях. Таких сегодня в Германии — почти полмиллиона. Сохраняются и бережно поддерживаются старые национальные классы швертботов и килевых яхт (некоторые из них существовали еще до войны — эх, как тут не вспомнить нашу “эмку”!), растет число парусных школ, и количество наименований ежегодно выпускаемой парусной литературы уверенно прибли-

жается к магическому числу 1000. Крупные фирмы (в том числе составляющие гордость Германии, такие как “BMW” и “Volkswagen”) не жалеют средств на спонсорскую поддержку соревнований, классов и отдельных клубов, демонстрируя традиционный для немцев Ordnung во всем, начиная от формы яхтсменов и заканчивая организацией соревнований.

Разумеется, немецкая выставка не могла не стать ареной соперничества между двумя крупнейшими немецкими же яхтостроителями: “Bavaria Yachtbau” и “HanseYachts GmbH & Co KG” (бывшей “Yachtzentrum Greifswald”). И хотя представители “BY” в беседе с нами напирали на особую успешность для них данной выставки в секторе моторных яхт, фирма также может заслуженно гордиться результатами своего парусного подразделения — подписано, по словам Майка Ройера, немалое количество контрактов на приобретение парусных “Bavaria”. Новинки на огромном стенде компании, занявшем едва ли не четверть внушительного павильона, было немало: это пять судов серии “Cruiser” — от маленькой семейной “30-ки” до крупного и элегантного 50-футового крейсера открытого моря (длина — 15.4 м, парусность — 130 м<sup>2</sup>, водоизмещение — 12.6 т). Демонстрируя их, “BY” логическим образом завершила серию



“Cruiser”, теперь включающую в себя как скромную и недорогую посудинку, так и величественный новый флагман фирмы.

Весь (тоже немаленький) стенд конструирующей верфи “HanseYachts” можно описать кратко: “Вперед к эпоксидке!” Если в прошлом году фирма выставила только одну серийную “эпоксидную” модель, то теперь уже три (из семи) имели “эпоксидные” корпуса. “Прорыв, подлинный технологический прорыв”, — качали головами специалисты возле разноцветных корпусов, спроектированных, как и прежде, конструкторским бюро “Judel/Frolijk”. Действительно, “HanseYachts” сегодня — единственная европейская верфь, в массовом порядке производящая “эпоксидные” корпуса (без малого 300 в год), которые не сильно отрываются по цене от своих “полиэфирных” конкурентов. Это серьезно, ибо производство корпусов с использованием эпоксидной смолы — гораздо более сложная вещь (взять хотя бы необходимость применения автоклава на завершающей стадии формования корпуса). Что же это дает потребителю?

— Использование эпоксидной смолы, — говорит директор верфи Михаэль Шмидт, — позволяет убивать сразу трех зайцев: корпуса получаются гораздо легче, прочнее и при этом требуют меньше дополнительных элементов на-

бора. Вот пример: хорошо известная “Hanse 531”, которая год назад имела полиэфирный корпус, весит 23.5 т, а в эпоксидной версии — всего 18! Выигрыш практически в четверть всего водоизмещения готовой яхты! Плюс внутри она стала просторнее. А поскольку требования немцев к комфорту судов постоянно растут, то полученный выигрыш в водоизмещении мы можем “обменять” на дополнительные аккумуляторы, систему климат-контроля, высокопроизводительный опреснитель воды и т. п. ...

Использование эпоксидной смолы практически полностью избавляет покупателя от проблем с осмосом, в каких бы условиях он яхту не содержал. Мы убеждены, что будущее стеклопластикового судостроения — именно за эпоксидными композициями. Конечно, они дороже, работать с ними сложнее, но по набору потребительских качеств готовой яхты они — вне конкуренции, а это для нас самое главное.

— Чьи эпоксидные композиции вы применяете?

— Здесь сегодня особого выбора нет — если хочешь добиться стабильного качества, удобства работы и приемлемой цены, то однозначно выберешь материалы от “SP System”.

— А каких еще сюрпризов, Михаэль, можно ждать от “НУ” в ближайшее время?

— Мы собираемся стать верфью номер один в Германии в ближайшее время покажем наше секретное оружие: крупнейшую серийно строящуюся у нас пластиковую парусную яхту длиной 63 фута — “Hanse 631”! Мы приступаем к ее производству — уже есть заказы от наших, скажем так, “специальных” клиентов.

— Ну хоть что-нибудь эксклюзивное для “Кия”?

— Эксклюзивное? В одном из вариантов компоновки “Hanse 631” будет иметь отсек для перевозки маленького автомобиля, чтобы ее владелец в незнакомой марине не озадачивался прокатом машины или поиском такси.

Да уж, это новость! Яхты даже с вертолетом на борту мы видели, а вот с автомобилем пока еще не было...

Внешний облик лодок “Hanse” остался неизменным — они по-прежнему выглядят несколько массивно на фоне своих коллег по классу. Сравним на воде самую крупную яхту верфи “Hanse 531” (длина — 16.2 м, парусность — 156 м<sup>2</sup>, водоизмещение — 18 т) с 25-метровым красавцем “Oyster 82” (самой крупной яхтой выставки), мы поняли, в чем причина такого эффекта: надводный борт “531-й” едва ли не выше, чем у британского океанского гиганта. Что ж, пусть это слегка в ущерб внешнему виду, зато простор и обитаемость!

Подлинным открытием для нас стали





Двойной киль яхты "Етаp 46 DS"



Красавица "Етаp 46 DS", нарисованная дизайнерами "STUDIO BERTONE"



РАСТЕТ СПЕКТР ЭПОКСИДНЫХ ЛОДОК ОТ "HANSEYACHTS"



Новинка выставки — "ELAN 344 IMPRESSION". Симпатичная яхта по демократичной цене.

яхты бельгийской верфи "Etap Yachting BV", доселе практически неизвестные в России (хотя верфь существует уже довольно давно). Необремененная старыми судостроительными традициями страна попыталась сделать "правильные", как ей представляется, крейсерские парусные лодки, что называется, с чистого листа — полностью отринув многие сложившиеся уже стереотипы яхтостроения.

Яхта "Etap 46 DS" (длина — 14.46 м, пл.парусности 104 м<sup>2</sup>, водоизмещение — 12.3 т) — новый флагман верфи. Все обращают внимание на необычные очертания киля — "киль-тандем". "Etap" является пионером в крупномасштабном применении подобных килей на своих яхтах. Высокое сопротивление дрейфу вкупе с большим восстанавливающим моментом и малой осадкой — основные достоинства плавников этой конфигурации, о которой когда-то давно уже писали "Кия". Однако вживую мы видим подобные кили впервые.

Деревянное покрытие верхней палубы кажется на первый взгляд странным. Оно слегка пружинит под ногами, буквально "приклеивая" к себе подошву обуви. Присматриваемся внимательнее... Пробка? Она самая! Вместо традиционного тика палуба покрыта пробковым деревом. "Но это же более правильное решение, чем тик, — убеждает нас генеральный директор верфи. — Посудите

сами, пробка в качестве верхней палубы выигрывает у тика практически по всем показателям. Она гораздо легче, у нее намного более высокие теплоизоляционные свойства, да вы не сможете поскользнуться на такой палубе, даже если сильно захотите! Попробуйте!"

Попробовали. Похоже, и вправду — поскользнуться не удастся. Некажистое дерево цепко держит подошву, внушая яхтсмену чувство безопасности и уверенности в своем судне.

— Ну, а что с ценой такой палубы?

— Наши яхты — не массовая штамповка. Мы ориентируем свои суда на состоятельных и требовательных людей, знающих цену подобным тонкостям. И вы ведь еще не знаете главного! Наши яхты непотопляемы.

Тут, признаюсь, мы не нашли, что ответить. 46-футовая килевая яхта абсолютно непотопляемая? Оказалось — бывает. В чем же фокус? Он прост: лодка двухкорпусная, а пространство между внутренним и внешним корпусами заполняется пенопластом с закрытыми порами. Залитая водой яхта сохраняет нормальный дифферент. Результат, показанный нам на экране монитора, был впечатляющим — яхта с прорубленной на 600 мм ниже ватерлинии сквозной (прямо в салон) пробоиной площадью порядка 0.25 м<sup>2</sup> не только оставалась на плаву (хотя вода в салоне доходила людям почти до колен), но и дважды под

парусами самостоятельно пересекла Ла-Манш с экипажем, состоявшим из пяти журналистов двух известных яхтенных изданий Европы. Ну что тут сказать? Осталось только придраться к тому, что такая конструкция уменьшает свободный объем в салоне и каютах.

— Так-то оно так, — не смутился директор верфи. — Конечно, уменьшает. Но дизайн этой яхты разработан знаменитой итальянской фирмой "Studio Bertone". Мало кто так, как они, разбирается в эргономике и грамотной организации пространства. Поэтому да, уменьшение объема помещений есть, но реально вы этого почти не ощутите.

Действительно, стремительно-элегантные формы внешнего облика "Etap 46 DS" напоминали изящные суперкары золотой эпохи итальянского автомобилестроения. Стильная яхта! Глаз не оторвать! Ну, и цена, конечно, тоже соответствует — без малого полмиллиона евро.

Третьей по значимости среди новинок, но первой по размеру, была новая 82-футовая яхта известной британской фирмы "Oyster". Выставка "Hanseboot" растет, повышается ее престиж, а вместе с ним — размеры и цены выставленных яхт. "Oyster" демонстрировала сразу две лодки (обе на воде) — наряду с флагманской "Oyster 82" (длина — 25 м, парусность — 368 м<sup>2</sup>, водоизмещение — 61 т) у причала покачивалась и более скромная (если такое слово вообще приме-



“OYSTER 82” на воде и его пост управления. Удобное расположение кнопок управления лебедками позволяет управлять такой яхтой в одиночку.

нимо к лодкам этой верфи) “Oyster 68”. Обе яхты являли собой великолепные образцы судостроительного искусства: верфь по качеству своей работы уже давно удерживает репутацию “второй после бога”, т. е. после “Nautor Swan”. Особенно впечатляет подход судостроителей к надежности лодки — британцы отказались от использования сэндвичевых конструкций, форма фактически монолитный корпус из стеклоткани, причем его толщина в наиболее нагруженных участках превышает 8 см! Броненосец, а не яхта!

Благодаря любезности сотрудников фирмы, демонстрировавших яхту, нам удалось опробовать ее на воде, пройдясь в один из дней выставки по Эльбе. Вопреки нашим опасениям, “Oyster 82” оказалась достаточно легкой в управлении, хотя 60 с лишним тонн водоизмещения, конечно, давали о себе знать приличной инерцией. Планировка кокпита позволяет справляться с такой громадиной даже одному вахтенному, хотя два человека наверху в дальних переходах для такого судна должны быть нормой.

Поразило и отношение верфи к “подгонке” планировки яхты под требования заказчика. Одних только сортов дерева для отделки предлагается целых шесть! Неудивительно, что процесс постройки такой яхты занимает более полутора лет, а цена ее в базовой комплектации — около 5 млн. евро. (Несмотря на это, впрочем, некоторые наши соотечественники проявили к этой яхте неподдельный интерес...)

Противоположностью этого “тяжелого крейсера” можно назвать лодки верфи “Elan”. Открыв сезон 2005 г. в Дюссельдорфе премьерой новой серии “Impression”, верфь в течение года продолжала развитие новой линейки массовых, вполне доступных по цене круизных яхт. Закономерным стало появление на “Hanseboot” новой “Impression 344” (длина — 10.6 м, парусность — 60 м<sup>2</sup>, водоизмещение — 7 т), спроектированной Робертом Хамфри. На этой

небольшой яхте можно было увидеть технические решения, свойственные гораздо более крупным судам (например, шкоты, проведенные в туннелях); впечатляло и множество мелких деталей, повышающих комфорт и обитаемость на борту, вроде складывающегося на стоянке рулевого колеса.

Среди массовых яхт большой интерес посетителей вызывали и польские лодки “Delphia”, большой стенд с которыми располагался в павильоне № 10. Руководитель немецкого представительства верфи Хуберт Яблонски под занавес выставки высказался весьма оптимистично: “Мы ощутили большой интерес к своим лодкам в прошлом году, и не ошиблись. Полагаю, наши продажи после “Hanseboot 2005” заметно вырастут. Надеюсь, что и российский покупатель обратит внимание на наши качественные, но вполне доступные по цене лодки”.

Характерным свидетельством роста парусной части “Hanseboot 2005” стал и павильон № 8, в котором обычно размещаются яхты элитных производителей. В этот раз в нем было заметно теснее, чем обычно, “Grand Soleil”, например, вместо одной модели (как год назад) выставила сразу три лодки; подобным же образом поступили и некоторые другие экспоненты. В результате просторный и светлый павильон оказался явно тесноват, и руководство “Hamburg Messe” уже подумывает о его сносе и замене более просторным. Новинки здесь, впрочем, было мало — разве что новая “Contest 45 CS” с измененной, по сравнению со своей предшественницей, схемой парусности (уменьшен передний треугольник, заметно увеличен грот — для лучшего поведения лодки на крупной волне) и новым интерьером. Посмотреть его нас пригласили торжественно, но с какой-то хитрецой: “Мол, что скажете?” Мы посмотрели и сказали, что по духу и подходу к планировке яхта чем-то напоминает новые “Hanse” — стало гораздо просторнее.

Оказалось, мы угадали — интерьеры “45 CS” “рисовала” Биргит Шнаазе, тот же дизайнер, что проектирует “внутренности” для “HanseYachts”. Воспользовавшись наличием у владельца верфи — одного из старейших на сегодняшний день судостроителей и яхтсменов Европы Фрица Конайна — свободного времени, мы побеседовали с ним о современных тенденциях в проектировании и строительстве яхт. Господин Конайн согласился с нашим делением судов на три “престижно-ценовые” категории (см. статью о “Hanseboot 2004” в № 193), предложив, в свою очередь, очень простой критерий определения уровня качества и престижности той или иной серийной пластиковой яхты. Все вполне логично — достаточно сравнить численность персонала верфи с годовым объемом производства. Если число работников примерно равно годовому выпуску судов — это яхты middle-класса, качественные, надежные, долговечные и достаточно престижные. Если количество выпускаемых за год лодок существенно превосходит численность персонала, то мы имеем дело с яхтами класса mass production, ну, а если наоборот — то уже с элитой. На “Nautor Swan”, например, приходится 10 рабочих на одну яхту в год, а на “Elan” те же 10 рабочих — на целых 20 лодок. Поэтому, когда вы отдаете сумасшедшие деньги за “Swan”, платите их не только за “бренд с лебедем”, но и за трудозатраты квалифицированного персонала. (Так что еще большой вопрос, в каком из двух случаев вы переплачиваете — наибольшей в индустрии уровень прибыли с одной лодки принадлежит одному из широко известных изготовителей как раз яхт класса mass production.)

Подходы многих известных яхтенных верфей к вопросам качества и долговечности, однако выглядят на сегодняшний день различными — очевидно, что вопросы стандартизации технологии еще впереди. Например, верфь “Conyplex”



Мировая премьера "CONTEST 45CS" — личной яхты владельца ВЕРФИ

(яхты "Contest"), как черт ладана, избегает применения кевлара. "Что вы! — воскликнул Ф.Конайн, — кевлар в яхте, которую покупают на много лет? Никогда и ни за что! Он крайне гигроскопичен. Не пойдет".

Примерно так же владелец "Coryplex" отреагировал и на пенопласт в качестве наполнителя. Голландцы используют только балзу, считая, что она опережает пенопласт по всем показателям, в том числе и по долговечности. А цена вопроса покупателей "Contest" не интересует — на этой верфи на одну яхту в год приходится пять рабочих. С этим категорически не согласны многие верфи, считая, что можно добиться нужной жесткости корпуса и с пенопластом, а гигроскопичность его современных марок достаточно мала. Подход "Oyster" мы уже видели — никакого сэндвича вообще, хотя тот же кевлар британцы, наоборот, охотно используют.

Почти также обстоит дело и в вопросах выбора связующего. "Hanse" использует эпоксидные композиции,

считая, что за ними будущее; "Nautor Swan" упрямо отстаивает полиэфирные смолы, полагая, что современные высококачественные материалы этого типа в сочетании с ручной пропиткой еще далеко не полностью исчерпали свои возможности, большинство же применяет винилэфир. Ширится внедрение прогрессивных методов формования — технологию infusion внедрились даже консервативные голландцы, но "Oyster" и "Swan" — "голубая кровь" — по-прежнему используют только ручную пропитку. Однако следует отметить две вещи: спрос на парусные суда растет, вопросы снижения их себестоимости становятся все более актуальными. Поэтому практически все производители задумываются об автоматизации многих процессов изготовления современных яхт, так что в обозримом будущем нас еще могут ждать интересные сюрпризы в этой области. Главное, чтобы они не пошли в ущерб надежности — что, увы, мы наблюдаем все чаще...

Подводя итоги последней выставки

сезона, ее парусного раздела, пожалуй, стоит отметить следующее: продолжится сокращение представленного на ней числа маленьких и дешевых яхт, а средняя длина покупаемых парусных судов в этом году уже возросла до 45 футов. Рост популярности трейлерных яхт, отмеченный на предыдущей выставке, существенно замедлился — ожидания покупателей в части удобства и комфорта подобных судов оказались несколько завышенными. По-прежнему полностью отсутствуют на выставке и крейсерские многокорпусники.

Учитывая то, что "Hanseboot" начинает все сильнее позиционировать себя как парусная выставка, можно считать отмеченные на ней тенденции характерными для немецкого рынка в целом.

*Редакция журнала благодарит выставочный комплекс "Hamburg Messe und Congress", российское представительство выставки "Hanseboot" и лично Марину Кононыхину за организацию нашего визита на выставку "Hanseboot".*

**SILVERADO**

ШИРОКИЙ  
МОДЕЛЬНЫЙ  
ряд



**ПЕТРОСЕТ**  
ГРУППА КОМПАНИЙ

**Розничная  
продажа, сервис:**

Санкт-Петербург,  
П.С., Большой пр., 100,  
тел.: (812) 346-16-19

Санкт-Петербург,  
В.О., Средний пр., 86,  
тел.: (812) 703-52-50

**Оптовые поставки:**

Санкт-Петербург,  
В.О., Средний пр., 86,  
тел.: (812) 703-55-05

[www.silverado.ru](http://www.silverado.ru)