



СТАМБУЛ — ГОРОД КонтРАСТОВ

Андрей Великанов. Фото автора



Эта знаменитая фраза из фильма “Бриллиантовая рука” пришла вдруг на ум уже в Турции. И не зря: только отбивая пятками по этому 15-миллионному мегаполису, отчетливо понимаешь, что настоящих автомобильных пробок до этого никогда попросту не видел, что вокруг пускают табачные кольца поголовно все, включая даже котов и тех, кто в обыденной жизни вовсе не курит, что душистый чай можно пить сутки напролет, закусывая жареными каштанами, и что обычный баклажан, оказывается, встречается и зеленого цвета. Но, может, так и должно быть в старинном городе, бывшем в разные времена столицей трех империй — Римской, Византийской и Османской, который наполовину лежит в Европе и наполовину — через узенький и кишащий “пузатыми” парходиками Босфор — в Азии.

А знаете ли вы, что по производству мегаяхт Турция находится на четвертом месте в мире? Собственно говоря, по этому поводу ваш корреспондент и оказался в этом удивительном городе, где под Новый год уже в 25-й раз состоялась международная водная выставка, по слухам, четвертая по величине в Европе. Вот и ныне под крышей шумного морского базара мы лицезрели 152 надраенных до дембельского блеска разновеликих судна и более 600 празднично одетых гостеприимных производителей. Конечно, полно было



известных всему миру имен: "Sea Ray", "Boston Whaler", "Bavaria Yachts", "Beneteau", "Jeanneau", "Mercury", "Tohatsu", "Suzuki", "Yamaha".

Первое впечатление — весь спектакль проходил степенно и неторопливо, повсюду подмигивали свежим лаком старомодно-помпезные деревянные корпуса от местных производителей. Зато в просторных залах кишели улыбочивые иностранцы, что и неудивительно: приличных размеров мегаяхту в Турции можно приобрести раза в два дешевле, чем за океаном, поскольку средняя зарплата корабеля здесь — всего около 500 долл. в месяц.

Верфь "Egemen" является, пожалуй, крупнейшей по постройке классических деревянных корпусов. Производство основано всего-то в 1983 г., но уже выпускает около 70 яхт в год размерами от 29 до 74 футов. Здесь трудятся 160 рабочих, из них всего четверо принадлежат к элитному сословию ИТР. Снаружи корпуса этих яхт смотрятся, как классический шведский проект 150-летней давности, но вот Саадет Есилоглу, директор по маркетингу компании, с жаром уверял посетителей, что все обводы судов идут исключительно от османских мореходных традиций. Действительно, вся отделка катеров по имени "Liberty" так и дышит ностальгией, но вкупе с современной начинкой (например, на 35-футовую яхту установлен 315-сильный японский дизель, позволяющий развивать скорость до 25 уз) выглядит, точно зубатый волк в овечьей шкуре. Интересно, что в наши дни на верфи

строят яхты уже не только из дерева, но и из пластика.

Со стороны было непонятно, как организаторы смогли затащить под крышу такие гиганты, как "Targa 47" или 65-футовую "Carianda" стоимостью 1.5 млн. евро. Этот шикарный 20-метровый 24-тонный гигант рассчитан на безмятежное путешествие на круизной скорости 17 миль/ч (два дизеля по 440 л.с.) восьми человек в самых суровых морских условиях. Все салоны и каюты траулера так и пышат богатством и роскошью, чему способствует повсеместное применение тика и красного дерева. Отделка — комар носа не подточит. После посещения этой яхты у меня закралось подозрение, что слово "luxury" имеет исключительно турецкое происхождение.

Если бы на выставке давали приз за артистичность исполнения в категории "мореходность", то зрители без запинки присудили бы его стамбульской верфи "Viking Marine". Образованная в 1940 г. на Золотом Роге (так называется бухта в европейской части города — сердце местного кораблестроения со времен Османской империи) фирма до середины 80-х выпускала исключительно деревянные корпуса. Теперь же продукция верфи распределяется примерно "фифти-фифти" между пластиковым композитом и ламинированными деревянными бортами. Компания силами 80 работников выпускает около 30 яхт (пять моделей) в год размерами от 28 до 46 футов и стоимостью от 100 тыс. до 500 тыс. евро. Как говорит генеральный менеджер Али Сиркеког-

лу, это как минимум в два раза дешевле, чем в США. Поэтому проблем со сбытом у "викингов" нет и не будет.

Вся электроника, двигатели или системы жизнеобеспечения имеют либо европейскую, либо американскую или же японскую метрику. Просто удивительно, но турки каким-то чудным образом умудряются обходиться совершенно без помощи китайских колоссов и их продукции! Даже раздел морского непромокаемого ширпотреба на выставке был представлен совсем не азиатскими тиграми, а "La Fuma" из Франции и "Nelly Hansen" из Норвегии.

Пожалуй, самый обширный стенд был у верфи "San Boat" из Бурсы, с 1979 г. выпускающей композитные катера длиной от 3.45 до 12 м. И если 3.5-метровая рыболовная малышка весит всего 75 кг и стоит чуть меньше 800 евро, то полноценный 12-метровый каютный катер тянет уже на 90 тыс. Фирма, на которой работает 50 человек, выпускает около 300 корпусов в год, большинство которых находят прописку в Европе: Дании, Франции, Англии. В Россию увозят в основном катера за 15 тыс. евро, длиной 6.40 м, рассчитанные на семь человек, под подвесным мотором от 90 до 175 л.с. В модельном ряду фирмы — две лодки (4.55 и 6 м), предназначенные специально для коммерческого рыболовства, с вместительными передними рундуками, куда спокойно помещаются сети или краболовки. На постройку сетей спроектирован и раскрытый, точно прудовая июль-



На борту этой яхты уже в первый день красовалась табличка: "Продано"



Было просто непонятно, как устроители втащили под крышу этот 47-футовый траулер "TARGA 47"



Купить 9-метровый катер верфи "TAYLAN" со 120-сильным дизельным "MERCURISER" можно всего за 30 тыс. долл.!



Эта 6.5-метровая модель верфи "SAN BOAT" уже известна и нашему покупателю



4,5-метровый каютный катер под 30 л.с. "BABY" от верфи "MURSAN MARIN" из БУРСЫ. Цена – 3500 долл., вес – 225 кг, грузоподъемность – 6 чел.



Классическая рыболовная лодка на четыре человека под "пятнашку" ("440 CLASSIC SUN BOAT")

ская кубышка, широкий устойчивый корпус. Давно не видел я и таких качественных гребных весел, как у этих "турчанок"! Шестиметровка любопытна еще и тем, что подвесной мотор с длинным дейдвудом устанавливается внутри кормового отсека лодки (рекомендованная мощность — от 8 до 25 л.с.).

В этом же городе расположена еще одна полноценная верфь — "Mursan Marin", выпускающая пластиковые катера под маркой "North Star". Тут-то я, наконец, отыскал заветную мечту нанайца — каютный морской катер за 3500 долл. и "ростом" лишь 4 м 55 см! Называется он "M455 Baby", причем весит "бэби" всего 225 кг, но может перевозить до шести человек под 30-сильным мотором. Комфорта на "бэби", прямо скажем, мало, зато за столь скромную сумму стать обладателем катерка с плотно закрывающейся дверью — и есть самый настоящий нанайский типель-тапель!

Очень широкую гамму катеров представила стамбульская верфь "Taylan". Под маркой "Star" тут производится 11 моделей размером от 2.50 до 9 м. Многим у нас в стране по душе пришелся бы полноценный мореходный каютный вариант длиной 5.20 м. В каюте могут вытянуть ноги или без стеснения до утра помусолить душу

"за жизнь" даже трое взрослых. Многочисленные релинги катера хромированы явно без экономии времени и средств. Стоит эта прелесть менее 7 тыс. долл.

В той же ценовой группе и катера фирмы "Anil Marin" из Стамбула, у которой самый дорогой экземпляр модельного ряда "Black Sea 6.80" с крытой ходовой рубкой и туалетом в каюте с большим количеством нержавеющей стали тянет на 11 тыс. евро. Эта очень молодая катеростроительная компания (всего четыре года на рынке) образовалась на базе сервисного центра "Mercury". К сожалению, узнать о конструктивных особенностях и специфике данного производства не удалось, ибо на стенде никто не говорил по-английски.

— Покупать катера лучше всего прямо в Турции, — смеялся над моим удивлением коренастый 45-летний владелец предприятия Мехмет Тайлан. — Мой 9-метровый флагман под 120-сильным дизельным "MerCruiser" продается здесь за 58 тыс. евро, в Германии уже за 79 тыс., а в США — за сотню.

Мехмет в корабельном бизнесе — уже более 20 лет, но есть ли у него хоть какое-нибудь соответствующее образование, так и не сказал — хитрил бродяга. Признался лишь в том, что

идея строить суда пришла к нему во время работы электриком в Германии.

Любопытно, что его фирма до сих пор под заказ строит и деревянные корпуса от 2.5 до 21 м.

Вот такая, друзья, арифметика: доступная и преданная рабочая сила плюс дешевые, хорошо охраняемые марины и сервисное обеспечение и повлияли благоприятно на развитие чартерного туризма в Турции, что соответственно дало толчок к повсеместному зарождению маломерного судостроения. Всего в стране около 50 компаний выпускает пластиковые или деревянные катера и мегаяхты. Строят здесь и классические парусники, но почему-то на стамбульской выставке не объявилось ни одного национального проекта.

Залезаю в просторную каюту 32-футового "Bonito" с двумя 150-сильными "Mercury" на транце от измирского завода "Mersan Yachting". Эта рыболовная модель, рассчитанная на четырех человек, предназначена для дальних походов. Для этого под палубой есть все необходимое — и газовая плита, и микроволновка, и холодильник, и умывальник, и туалет с душем. Все шкафчики, столы, сидухи и даже умывальник богато отделаны красным деревом. Как и большинство турецких катеров, корпуса "мерканов" предна-



Многие хайпалоновые РИБы "ЖОКЕР" стамбульского завода "ASIL MARINE" делаются по заказу силовых структур



Внутри тела французской "тарелки" "ОХООН" прячется обычный 10-сильный подвесной мотор



Эта гребная лодка дошла до Стамбула по морям из Франции



Водный велосипедно-моторный плавательный аппарат от итальянцев (фирма "METCOM")

значены для суровых морских условий. Вот и у "Bonito" 17-градусный угол на транце плавно переходит в 25.5° на миделе. Корпус у этих катеров делается из усиленного полиэфирного стекловолокна толщиной до 10 мм. Ценник на катер со всей начинкой — 37.5 тыс. евро. Забавно, но на заводе трудятся всего 25 человек, выдающих в год на рынок около 150 катеров шести моделей. Хотя, как я понял, труд на многих предприятиях — не нормирован восемью часами.

Тому, кто хочет модель поскромнее, верфь "Marine Craft" из Измира может предложить 29-футовый "Марлин" за 29 тыс. евро с двумя 130-сильными дизельными вольвовскими стационарами. Заводик, опять же небольшой, производит всего 100 корпусов в год длиной от 8 до 14 м.

Если же говорить о деревянных катерах, даже снаружи смотрящихся а-ля Фаберже, то на выставке выделялись: 32-футовый "Senamare" и 27-футовый "Coral Yachts". На борту последнего уже в первый день красовалась табличка: "Продано". Смотрясь в глянцевую обшивку из африканского дерева, можно было спокойно бриться или укладывать волосы перед балом, но генеральный менеджер Нури Озбудак недоволен:

- Торопились к выставке и не положили как минимум еще слоев пять лака!
- Сколько же их сейчас на корме?
- Всего 40. Вообще-то мы обрабатываем поверхность до тех пор, пока не заблестят, как стекло.

И это была самая что ни на есть истина — на "Coral Yachts" было бо-язно прикоснуться даже к штурвалу, ибо пальцы оставляли хорошо заметные отпечатки на темном деревянном глянце.

Спустившись в салон катерка, я сразу же подумал, что будь это средство передвижения доступно лет 200 назад, то именно здесь и возлежал бы какой-нибудь дебелий паша с любимыми женами. Тем не менее этот катер

довольно утилитарен и с 420-сильным "Volvo Penta" развивает скорость до 65 миль/ч, а благодаря 20-градусному V на транце режет любую волну, точно нож масло. Стоит это "пасхальное яичко" всего 115 тыс. долл.

В год на верфи делают всего четыре катера, хотя при 11 работниках, по словам Нури, есть возможности увеличить производство, как минимум, вдвое. Но для американцев, на которых ориентируется верфь, этот катер явно маловат, вот на фирме и подумывают о строительстве 44-футового рыболовного корпуса "Фаберже".

Вспоминая о выставке, было бы несправедливо обойти стороной надувные борты. В Стамбуле их было не просто много — надувнушки и их производные виднелись везде и всюду.

Естественно, самый солидный стенд был у "Брига" из Украины, выставившего 20 моделей лодок и РИБов. Чувствуется, что год от года фирма улучшает свои изделия, и их алюминиевый пайол уже покрывается противоскользящим материалом, а для крепления банок придуманы оригинальные барашки. Но по склейке шва можно сразу сказать, что это — далеко не Европа, хромают также качество и дизайн фурнитуры.

К сожалению, приходится констатировать, что и за границей в надувной сегмент ринулись все, кому не лень. И если у моделей "Quicksilver" и "Valiant", "Avon" и "Zodiac" все выглядит логично, то вот проект "Honda" — "Hop Wave" — явно сыроват. Вроде бы на этой надувнушке — с десяток новаций, например, пайол, выходящий за транец, или двухкамерный V-образный аэродек, полностью приклеенный по периметру к низу баллона, но воплощенные в спешке, получились очень топорными, что явно пахнет китайскими муссонами.

Исключительные по продуманному дизайну и исполнению РИБы выставили итальянцы — фирмы "Arimar" и "Zar". Но раз уж мы наперед договорились обсуждать лишь турецкие

мотивы, продолжим и дальше в этом направлении. Самое большое предприятие в стране — это "Asil Marine", выпускающее надувнушки и РИБы под именами "Joker boats" (хайпалон) и "Orca" (ПВХ). Основана фабрика была совместно с итальянцами в 1987 г., но ныне это исключительно турецкое предприятие, продающее 1000 изделий в год, хотя по мощности фабрика (40 работников) может выпускать в два раза больше. Интересно, что ПВХ-ткань привозят из Франции, а лодки собирают, как и на "Zodiac", при помощи холодной сварки. Качество — пять баллов, и цены очень демократичные.

Нельзя умолчать и о пляжных забавах, которые для Турции как всемирного курорта имеют особое значение. Всевозможных водных велосипедов, каяков, вейкбордов на выставке была тьма-тьмушая. Но меня привлекли малюсенькие пластиковые двухместные корытца, на которых мчишься, как на гидроцикле, только с подвесным мотором. Их представляли местные компании "Mursanmarin" и "Burla". Максимальная мощность двигателя — 15 л.с., оборудованы они рулевым управлением, но в отличие от "гидриков" эти катерки на порядок дешевле и при покупке и при эксплуатации.

Но, если честно, то в пляжном карнавале всех опередила французская "Охооп". Подвесной мотор здесь вставлен в пластиковые овальные корпуса, а управляется эта трехместная каракатица отнюдь не румпелем или штурвалом, а обычным джойстиком. Бензина расходуется на этом "судне" всего 3.5 л в час, и оно абсолютно безопасно на многолюдных пляжах и устойчиво на волнах даже при максимальной скорости 10 км/ч.

Много еще чего удивительного встретилось мне и на бот-шоу, и в темных и дождливых стамбульских закоулках, и теперь могу смело сказать, что до этого я никогда не видел ни настоящего бомжа, ни уличной проститутки. Вот уж поистине, город контрастов! ●