



› Артур Гроховский, Алексей Даняев. Фото авторов

# Вот и сбывается все, что пророчится...

*Дюссельдорфская выставка, как уже неоднократно подмечалось – крупнейшая в мире по числу посетителей и экспонентов. Она проводится почти в начале года и потому служит своеобразным мерилom, позволяющим подвести итоги года прошедшего (в том числе в виде результатов конкурса «Yacht of the Year» – «Яхта года»), а также обозначить некоторые тенденции будущего сезона. Примечательно, что оценивать как итоги, так и тенденции можно в связке с гамбургской экспозицией, проходящей тремя месяцами ранее.*





парусная, да и к тому же оба «парусных» павильона – № 16 и 17 – были полностью заняты будущими экспонентами еще в октябре («мотористы» раскачивались дольше), то с парусной части и начнем. Причем особое внимание обратим на известные бренды, не затронутые в более ранних репортажах, а также на важнейшие новинки. Рассказывает Артур Гроховский.

### Парусные яхты

Иногда все-таки случается оказаться пророком, думал я, только входя на выставку. В Дюссельдорфе на мое имя пришло электронное письмо от британской фирмы «Luhrs Marine», где говорилось о прекращении выпуска яхт «Hunter» в Европе. Теперь производство этих лодок останется лишь на их исторической родине – в США. В качестве причин была названа только одна – невозможность конкурировать по цене с «Bavaria Yachtbau». Что ж, если единственными козырями линейки яхт (по мнению руководителей верфи) являются лишь скромные цены, то козырной туз тут, без всякого сомнения, на руках у баварцев. Баварцы же легко вытеснили не только с местного рынка, но из Европы вообще одного из возможных конкурентов. А ведь наш журнал в двух предыдущих статьях о Дюссельдорфских выставках писал и о недостаточно высоком качестве «Охотников», и о падении интереса к ним по причине невнятности маркетинговой политики фирмы и отсутствия точного позиционирования яхт на довольно насыщенный европейском рынке. Что ж, один прогноз «КиЯ» уже оправдался (хотя стенд «Hunter» на выставке и был, но на нем стояла одна яхта – ее участие было оплачено задолго до упомянутого решения).

Но свято место пусто не бывает: на площадях стенда «Hunter» – невероятно разросшаяся экспозиция польских яхт «Sportina» и «Delphia». Здесь были выставлены целых семь лодок! Меня радушно встретил сам владелец предприятия – пан Войцех Кот, заметим, один из руководителей польского парусного спорта. С удивлением узнаю о масштабах этого делового партнера корпорации «Brunswick», который по кооперации ежегодно производит для нее свыше 2500 моторных лодок под известной маркой «Quicksilver». Но меня-то интересуют парусные яхты, а с ними, оказывается, тоже все очень неплохо – годовые продажи составляют более пятисот лодок, за последние четыре года производство парусных лодок выросло аж в пять раз!

– Заказы, – добивает меня пан Войцех, – сейчас принимаются уже на весну 2008 г.

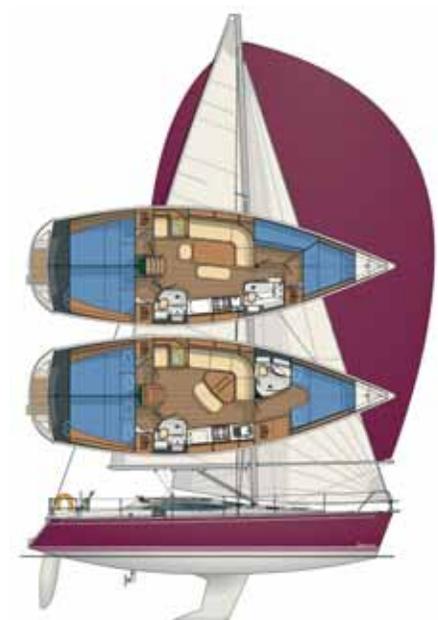
Это на массовые-то лодки длиной 30-40 футов!

– Что же, – спрашиваю, – ценой берет, панове? «Баварии» не боитесь? А то вон «Hunter» уже отвоевался...

– Что ты, что ты! – машет руками пан Войцех. – Мы себя позиционируем как минимум на уровне «Dufour»! Это – как минимум, – особо значительным тоном подчеркивает хозяин верфи, поднимая вверх большой палец. – Среди наших клиентов, – добавляет он, – главы известнейших американских и европейских компаний, директора всемирно известных банков. То есть люди, которые могут купить и «Swan», и «Oyster», и



Войцех Кот: «Журнал «Катера и Яхты» для нас, польских яхтостроителей, всегда был одним из важнейших источников информации»



«Delphia 40», топ-модель ведущей польской верфи: общий вид и два варианта планировки

Удачное географическое положение (обе выставки проходят в самом центре Европы, причем в одной из крупнейших яхтостроительных стран мира), очень развитый и требовательный рынок Германии, большой наплыв посетителей со всего мира – все это вместе взятое дает основания считать, что тандем Гамбург+Дюссельдорф может являться вполне объективным индикатором намечающихся рыночных и технических тенденций, свободным от каких-то локальных особенностей местного рынка (в качестве свежего примера подобных «местнических» явлений можно привести такую известную яхтенную выставку, как Лондонская, на которой 2007 г. ознаменовался полным провалом парусной части экспозиции – потребитель туда, что называется, «не пошел»).

Ну, а поскольку Германия, как мы уже неоднократно подмечали, страна



«Elan 410» – новый  
быстроходный крейсер из Словении



«Hanse 430e» – эпоксидный  
«гвоздь программы» из Грайфсвальда



Салон «Southerly 46RS»: богато, удобно, красиво



«Oyster 655» – «большое видится на расстоянии»

«Najad», и все, что душа пожелает. Но все они умеют считать деньги и, имея столь широкий выбор, сочли, что по соотношению «цена/качество» наши лодки – вне конкуренции. К тому же, отметь, они сертифицированы Германским Ллойдом. Важнейшие рынки для нас – США и Северная Европа, особенно Швеция, где, сам понимаешь, привыкли к качественному продукту. Буквально на днях открылся для нас и японский рынок.

Что ж, после такого представления

грех не зайти на сами лодки. Всю линейку описать здесь невозможно, но особо отметим две модели: «Delphia 37» и «-40». Обе яхты имеют модный дизайн рубки, большой комплект базового оборудования, внушительный выбор опций. «37-я» предлагается в двух вариантах планировки (две и три каюты) и с тремя разными килями: «длинным», «коротким» и подъемным (в последнем варианте осадка может быть уменьшена до 0.77 м). Очень интересна и более

крупная «40-я» модель: три варианта планировки (две, три или четыре каюты), два варианта килей, светлый и просторный интерьер с мягкими округлыми линиями, большой кокпит, купальная платформа, бросающийся в глаза фирменный винно-красный цвет корпуса. Цены весьма гуманные: в «базе» без НДС на немецком рынке лодки предлагаются за 86 и 116 тыс. евро соответственно. А если при этом еще и «качество на уровне «Dufour»... В общем, братья-поляки идут вперед просто невероятными шагами.

Рядом с поляками расположился стенд «Dehler», наконец-то достойный своего имени. Ничего нового по сравнению с Гамбургом, зато прекрасный итог: «Dehler 44», который мы особо отметили в статье о «Hanseboot», признан «Яхтой года» (в категории длиной до 14 м). Анонсирован «Dehler 60», премьера которого вновь состоится в Гамбурге этой осенью.

Крупный стенд выставил известный словенский производитель «Elan», открытие которого ознаменовалось мировой премьерой «Elan 410». Представляя нам яхту, ее конструктор Роберт Хэмфри отметил, что главным достоинством «410-й» станут ее «исключительные ходовые характеристики в слабые ветра». Впрочем, из ТТХ видно, что парусами лодка нагружена презрительно – почти 106 «квадратов». В сильный же ветер, а также при длительном и интенсивном использовании, по мнению мистера Хэмфри, должна в полной мере проявиться другая особенность яхты – расчет корпуса методом конечных элементов более чем на 50% повысил его жесткость и способность противостоять скручивающим нагрузкам. Говоря об особенностях планировки и отделки судна, нельзя не сказать о модном ныне «плоском» интерьере и большом и очень удобном для работы камбузе. Заканчивая разговор о словенской верфи, скажу еще, что «Elan 340» назван «Яхтой года» в категории яхт длиной до 10 м – заслуженное признание усилий конструкторов по созданию массовых, сравнительно недорогих и качественных судов с высокими характеристиками.

Среди других массовых лодок надо отметить новый флагман «Bavaria Yachtbau GmbH» – «Bavaria Vision 50», самую крупную яхту верфи в исполнении deck salon. Серия Match ушла, теперь появилась Vision. Отметим, что, на наш взгляд, «Vision 50» выглядит более элегантно и гармонично, чем представленные ранее в Гамбурге «40-я» и «44-я» модели.



**Мастер на все руки Роберт Хэмфри:**  
*«Рисуем все – от динги до суперяхт»*

Несмотря на множасье слухи о скорой кончине «Harmony», ее представители уверенно отрицали наличие оснований для них. Верфь выставила новую вместительную 47-ю модель, анонсировала скорое появление внушительного 52-футового флагмана (однако!) и сообщила о планах дальнейшего разворачивания производства... в Китае.

Тройку новых яхт серии «Sun Odyssey» показала «Jeanneau» – ими стали две лодки классической компоновки «36i» и «42i» и 39-футовик с приподнятым салоном «39DS». Очень симпатичная, сравнительно недорогая (около 103 тыс. евро) и хорошо отделанная «SO 36i» представляется нам парусным судном, близким к идеалу для такой длины. Правда, диван в салоне можно было сделать и подлиннее.

Большой стенд, как обычно, выставила «Hanse Yachts» – и, хоть на нем и отсутствовала вызвавшая в Гамбурге на-

стоящий фурор «Hanse 630», внимание он привлекал огромное: эпоксидные лодки нового поколения «ганзейцев» внешне выглядят очень динамично и агрессивно, резко отличаясь от любых других яхт сравнимой длины. К тому же внутри они невероятно просторны и комфортабельны. Публика стояла в очереди на «Hanse 430e», премьера которой состоялась на выставке. Эпоксидный корпус, минималистский интерьер, элегантный внешний вид и довольно скромная цена (149 тыс. евро, но это уже с включенным НДС) вызвали к лодке просто бешеный интерес. Отметим, что наплыв только наших сограждан на стенд «Hanse» был таким, что на нем работали сразу четверо представителей одного из российских дилеров (а их уже два!).

Из яхт более высокой ценовой категории надо выделить новую модель так полюбившихся нам «Southerly»: на стенде была показана элегантная «Southerly 46RS», первая лодка нового поколения яхт от «Northshore Marine»: очень просторная, причем, что несколько необычно для этой верфи, сравнительно легкая. Как объяснил мой давний знакомый инженер Роберт Хьюг, «46RS» является попыткой совместить трудносоевместимое – традиционность для «Northshore Marine» мореходность и высочайшую надежность крейсера открытого моря с высокими скоростными (Роберт даже обмолвился – гоночными) характеристиками. Что ж, ближайшее будущее покажет, удалось ли конструктору (бюро «Ker Associates») «в одну упряжку впрячь коня и трепетную лань». Внешне же выглядит яхта очень достойно, обратили на себя внимание и многие мелкие детали, свидетельствующие о изощренности конструкции: так, например, вешалка в платяном шкафу подсвечивается изнутри проходящей сквозь нее линейкой светодиодов – и

красиво, и функционально. Находясь в салоне, трудно вообразить, что эта яхта – с подъемным килем. Он убивается в U-образный диван, расположенный под углом к ДП – вот и весь секрет. Но одна вещь вызвала у меня категорическое неприятие: это проводка гика-шкота с использованием «веревочного погона». Такая схема приемлема для трехметрового динги, но никак не для крупной и дорогой океанской яхты. И дело не только в том, что подобная проводка недостаточно эффективна – просто данной лодке она «по статусу не положена». После нашего визита в Британию верфь, что приятно, всерьез заинтересовалась российским рынком и теперь ищет дилера (впрочем, не она одна). Жаль, что цена яхт немалая: «46RS» в «базе» стоит свыше 400 тыс. фунтов.

Среди яхт элитных царил давно ожидавшийся ценителями «Oyster 655», представляющий собой уже пятое поколение океанских крейсеров этой фирмы. Нельзя не отметить особую заботу «Oyster Marine» о российских журналистах: до отъезда в Дюссельдорф мы получили заказное письмо с согласованными датой и временем визита на борт яхты – настоящей посадочный талон! Подобная же забота о владельце и экипаже этого стильного красавца со стороны его создателей буквально обволакивает уже после первых шагов на борту – предусмотрено все, каждая мелочь. Поражают подсвеченные изнутри мелкими «звездочками» ступеньки трапа.

– Светодиоды? – понимающе спрашиваю я, памятуя «Southerly».

– Оптоволокно, – «убивает» меня знакомый еще по испытаниям яхты «Oceana» («КиЯ» № 200) Бен Вэйс. Внутри привлекает внимание наборный паркет (термин «настил пола» здесь явно неуместен), выполненный из



**«Brenta 38»:** можно гоняться, а можно девочек катать



**Эта модель «Jongert 52»** вызвала неподдельный интерес у одного хорошо обеспеченного соотечественника

дорогих сортов дерева – впрочем, вся отделка яхты на очень высоком уровне. Лодка весьма массивна – почти 39 т сухого водоизмещения, несмотря на использование кевлара и даже углеткани в конструкции (для сравнения скажем, что «Hanse 630e» почти такой же длины весит всего 24 т, а «Shipman 63» – еще меньше). Конструктор «655-го» – все тот же Роберт Хэмфри: как он все успевает?

Некоторое удивление «воскресных яхтсменов» вызвало малое число кают на судне. Дескать, «неэффективно на яхте используется пространство». Пришлось указать на таблицу ТТХ: «Oyster 655» берет на борт 1900 л топлива и 1550 л пресной воды, соответственно этому цистерна сливной воды тоже внушительного объема. «Наши яхты строятся для людей, любящих дальние плавания, – объяснил мне глава фирмы Ричард Мэттьюс. – Лодка рассчитана на то, чтобы выйти из Лондона или Кауса, после чего ошвартоваться в Ушуайе или Кейптауне. Нон-стоп. Надо – и ледовый пояс к ней приделаем, вот на одном из новых «72-х» мы по ватерлинии на длину два метра от форштевня поставили пластину нержавеющей стали 5-миллиметровой толщины: владелец желает ходить по Арктике и Антарктике».

Возвращаясь вновь к малым судам, отметим, что появилась новая мода: достаточно крупные (до 35–40 футов), но совершенно безбашенные скоростные «дэйкруйзеры» с минимумом комфорта и обитаемого пространства внутри: всего лишь крохотная рубка-убежище. Если в Гамбурге можно было заметить только зачатки такой тенденции, то Дюссельдорф–2007 четко ее обозначил: сразу две очень красивые лодки такого типа от известного итальянского дизайнера Луки Брента («В 30» и «В 38») и потрясающий итальянский же «Maxi Dolphin 33». При длине 9.9 м яхта имеет водоизмещение 1800 кг, при этом несет 54 м<sup>2</sup> обмерной парусности, к которым можно прибавить еще 90 м<sup>2</sup> геннакера.

– Мы видим, что рынок таких яхт созревает, – объясняют мне итальянцы. – Пора срочно застолбить свое место: уже проданы девять яхт этого типа.

Вот интересно, видят ли это российские конструкторы и строители? Ведь при традиционно высоких знаниях наших проектировщиков в области гидродинамики и полном отсутствии каких-либо требований к внутренней отделке таких лодок вообще (столь же традиционно слабому нашему месту) мы бы тоже могли отвоевать себе приличное



«Bandido» впечатляет...

местечко на европейском яхтенном рынке. К тому же и лодки – далеко не из самых дешевых: наподобие второй (а то и третьей) машины в семье.

Но, конечно, главным в Дюссельдорфе стало беспримерное внимание наших сограждан к парусным судам. И вновь похвастаемся – о подобной тенденции «КиЯ» заявили еще год назад. А внимание россиян к парусу и в самом деле беспрецедентно: так, яхты известной словенской фирмы «Shipman» скоро, похоже, станут таким же символом обеспеченного россиянина, как полтора десятка лет назад – «Mercedes 600». Только за прошлый год и только новая модель «Shipman 72» была заказана в четырех экземплярах, а некоторые заказчики уже ждут и «80-ки». Чтобы справиться с этим потоком покупателей, фирма нашла российского дилера и наняла на работу русскоязычную сотруд-

ницу – симпатичную Олю Задорину из Калининграда. «Contest» строит для россиян сразу две своих «60-ки» по проекту Георга Ниссена, их корпуса имеют номера 1 и 2. Это первые в истории 60-футовики от известной голландской фирмы – и все для нас. «Jongert», «Najad», «Oyster», «Swan», множество других верфей, как один, заявили нам о «неожиданно большом» внимании «соплеменников» к их продукции. Это радует.

### Моторные яхты

Рынок крупных моторных яхт в этом году не претерпел существенных изменений. Разве что «Pershing» привычно уже отрапортовал о большом росте спроса (и соответственно, доходов). В этом нет ничего удивительного – на фоне большинства итальянских «кантиере» сборочные цеха «Pershing» (в полном соответствии с торговой мар-



Одна из финских новинок – «Terhi More Fun». Польша выходит на европейский рынок не только с недорогой массовой продукцией, но и с заботливо отделанными классическими моторными яхтами (фото справа).



Наисовременнейшие судостроительные технологии в ретроформах разъездных катеров от «MV Yachts» и «Chris Craft»

кой) больше напоминают помещения РКК «Энергия». Забота о технологии здесь – на высочайшем уровне, чего не могли не почувствовать потребители.

Главным новинками Дюссельдорфа в этом сегменте стали 86-футовая яхта новой серии «Bandido» от фирмы «Drettmann» и 40-футовые быстроходные лодки широкоизвестной в прошлом норвежской компании «Fjord».

«Bandido» – яхта популярного ныне экспедиционного типа, внешне представляющая собой попытку гармонично соединить воедино обтекаемые ракетобразные формы быстроходных судов с высокими надстройками и демонстративной вальжностью «эксплореров». Огромная темно-вишневая стальная лодка была установлена так, что ее возвышающаяся почти до самого потолка павильона надстройка доминировала над всей 50–60-футовой «мелкотой». Интересно, что в разработке конструкции ее корпуса принимали участие российские специалисты (прочности и гидродинамики), а сама лодка, как оказалось, уходит к украинскому клиенту: порт приписки – Одесса. Появление такого судна в Дюссельдорфе – символ постепенной перемены вкусов и

отказа значительной части владельцев от сверхбыстроходных и сверхпрожорливых пластиковых яхт в пользу надежных, вместительных и комфортабельных, но весьма неторопливых судов, способных зато без дозаправок пересекать океаны (надо отметить, что концепция «Bandido» появилась как раз в связи с пожеланиями ряда владельцев быстроходных «игрушек» от «Drettmann» иметь именно такую лодку). Нельзя не сказать и о ее цене: она оказалась просто невероятно низкой для судна подобного размера – менее 6 млн. евро. И хотя мне кажется, что для людей, способных купить такие яхты, вопрос цены вторичен, эту точку зрения немедленно отвергли специалисты «Drettmann»: «Вы не поверите, но заказчики готовы торговаться даже из-за четырехсот долларов». Специалисты фирмы высоко оценили потенциал российского рынка, отметив, что в их портфеле уже есть несколько за-казов.

«Fjord 40» – прямая противоположность «Bandido». Это предельно легкая лодка, выполненная внешне, как мне показалось, явно по мотивам моторных яхт «Wally Power». Выяснилось, что по-

казалось правильно: конструктор «Fjord 40» и «Wally Power» – одно и то же лицо по имени Патрик Бэнфилд. Интерьер тоже похож: «плоский», минималистский. Ряд новшеств на этой лодке заставили обратить на себя внимание: во-первых, это организация обтекающего лодку потока воздуха. У «корня» ветрового стекла набегающий воздух уходит в специальные воздухопроводы и выбрасывается потом в районе кокпита (на закрытой модели). Тем самым убирается знакомое всем разрежение в районе кормы, исключается подсасывание туда выхлопных газов, сильно снижается аэродинамическое сопротивление. У открытой версии лодки поток воздуха рассеивается на уровне чуть выше головы водителя. Во-вторых, эта лодка оборудована кормовыми интерцепторами, что сейчас встречается довольно редко. Конструктор полагает, что их эффективность существенно выше, чем у популярных транцевых плит, а устройство – дешевле и проще. В-третьих, на судне помимо системы «Volvo IPS» применено и управление джойстиком: оно позволяет маневрировать в гавани и швартовать лодку с филигранной точностью, работая в

диапазоне от 0 до 1400 об/мин. При более высоких оборотах управление автоматически передается традиционной комбинации «штурвал/сектора газа». Цена лодки «в базе» – закрытая версия с двумя двигателями «Yanmar 260» – менее 280 тыс. евро. Собираются эти интересные и необычные катера, что любопытно, на мощностях упомянутой выше фирмы «Hanse Yachts», так что с формальной точки зрения они уже не норвежские, а немецкие.

### Хай-тек с попутным «ретро»

Что касается моторной части экспозиции (с ней знакомит Алексей Даняев), то здесь отметим определенные успехи германского рынка в частности и европейского вообще. Если в прошлом году некоторая часть выставочных залов была тактично отгорожена ширмами от действующих стендов, то в этот раз все семнадцать залов выглядели нормально заполненными, а к стендам-завсегдатаям добавились новички. В чартерном же зале стало слегка просторнее, и это, по свидетельству стендистов, – тенденция последних трех лет. Европейцы снизили интерес к временному судовладению, в отличие от нашего российского круизного яхтсмена, все более предпочитающего пассивному лежанию на пляже непродолжительный,

но красивый отдых на борту судна. Но виртуальная туристическая продукция нас интересует значительно меньше, чем реальная, представленная в металле и пластике. Чтобы не скатиться к тривиальному перечислению новинок, постараемся выделить из них идущие сообразно обнаруженным техническим и рыночным тенденциям, а также наиболее яркие, цепляющие глаз.

Согласно официальной статистике, 77% европейского малого флота составляют моторные суда длиной до 7.5 м, в то же время обнаруживается значительный рост продаж 10–12-метровых катеров. В блоке финских стендов, специализирующихся на данном размере, отметим «Buster-X» с усиленным до 4 мм днищем, компактный с веселой оранжевой отделкой «Terhi More Fun» и впервые представленный германской публике «Silver Moreno». Присутствовавший на стенде «Silver» директор предприятия Юхани Хаапаниemi подтвердил высокий интерес посетителей к новой модели – здесь, в Германии, продается до 40% его продукции, что сопоставимо по объему с финской и российской долями. В сторону экспорта двинулась и «Bella Veneet», выставивший новый «Aquador 28DC» с открытой «южной» компоновкой кокпита и спальней каюты под

носовой палубой. Высокую активность проявили польские судостроители, стендов на выставке у них было столько же, сколько, например, у финнов или шведов, причем как заполненных целыми россыпями серийной продукции крупных верфей, так и малосерийными лайбами. Помимо хорошо известных «Quicksilver», «Galia» и «Galeon» у польской малотоннажки есть и другое, мало знакомое нам лицо – небольшие пластиковые катера в классическом стиле для водоизмещающего-переходного режимов движения, заботливо отделанные и оборудованные, такие как «Courier 970» или «Haber 700». Качество малосерийное «товара» обходится подороже: отделанный натуральным тиком семиметровый каютный «Haber» с 60-сильным дизелем «Nanni» стоит под 50 тыс. евро.

С огромным, двукратным отрывом от других по численности выставились нидерландские компании – более 150 стендов в самых разных направлениях водного образа жизни. Среди моторных судов большую часть составляли, конечно же, низкопрофильные (реалии развитых внутренних водных путей) 10–12-метровые стальные суда переходного режима движения, внешне отделанные скромно, но очень добротно и комфортно выполненные. Обычное



«Fjord 40» – новое слово в катеростроении?



**Моторостроители «Mercury» порадовали новым сверхкомпактным двигатель-двигательным комплексом «Vazer»**

дело для них – применение дизель-электрической либо гидравлической трансмиссии, успокоителей качки, устройство отдельных душевых кабин и емких вспомогательных отсеков. Моторная яхта «Aquanaut Privilege 1250» отмечена как пригодная для пользователей с ограниченными физическими возможностями, а «Linssen 29.9» названа ассоциациями IPC и HISWA «Судном года» в своем размерном диапазоне.

В дизайне катеров для германского рынка очень характерны ретростилизации, при том что в конструкции и оборудовании подчас применяются самые современные технологии. По словам представителя такой «ретро-фирмы» из Нидерландов «MV Yachts», немцы очень ценят классику в облике катеров-тендеров – характерный за-

вал бортов в корме, темную, подчеркивающую формы, окраску корпуса, деревянную отделку кокпита, кранцы из сизаля и т.п. А цена такого сравнительно небольшого 7–8-метрового судна доходит до 100 тыс. евро.

Верх изящества консервативных форм продемонстрировали австрийские «Frauscher» и американские «Chris Craft». Под классику стилизуют даже РИБы. Эта тенденция прослеживается в модных минималистических силуэтах под знаменитые «Wally Power», представленных в этом году, например, упомянутым «Фьордом» от Патрика Бэнфилда и Джима Уилшира, катером «Volkswagen Marine» на одноименном стенде, в авангардистских студенческих проектах «солнечного проа» и катера с плавниковым двигателем. Впрочем, итальянцы не сдали

своих лидирующих позиций в яхтенном дизайне. Новый корпус «Sealine SC38» был разработан знаменитым бюро «Pinninfarina» и дополнен фирменным для «Силайнов» раздвижным кокпитом, по нажатию кнопки увеличивающим фактическую длину катера сразу на пару футов.

Заслуживает, несомненно, внимания и уже упоминавшаяся моторная яхта «Etap 1100AC» из маленькой Бельгии (представленной, кстати, на целых 17 (!) стендах). Не слишком примечательная внешне, при 11 м длины и трехкаютной компоновке она абсолютно непотопляема, как и одноименные парусные яхты этой верфи. Ценное качество обеспечено стандартным заполнением объемов корпуса пенополиуретаном. Он распределен в корпусе так, что в затопленном состоянии высота надводного борта составляет 63 см вместо требуемых правилами 33. Судно позиционируется как особо надежное и безопасное, в связи с чем оборудовано единой системой энергоснабжения на дизельном топливе, дублированными фильтрами топлива и воды, автоматической системой пожаротушения и улучшенными уплотнениями гребных валов. Жаль только, что фирма до сих пор абсолютно равнодушна к российскому рынку...

## Пакетизация и диверсификация

Моторные стенды особо ничем не порадовали, кроме «дальнейших улучшений» того, что и так давно превышает установленные жесткие европейские нормы экологической чистоты и шумности. «Marine Power» представила как мировую премьеру новый двигатель-двигательный комплекс



**Достоинства самого мощного 4-тактного подвесника «Suzuki DF300» буквально выставлены напоказ**



**Дизели «MTU» теперь можно приобрести в комплекте с частично-погруженным двигательным комплексом**



**Яхтенный винт с поворотными пластиковыми лопастями «Kiwi Prop» прост, как все гениальное**



*Переключаемое рулевое управление превращает американский 15-метровый скоростной катамаран «Nor-Tech» в 2000-сильный аттракцион на шесть человек*



*Хоть и маленькая, но самая настоящая одноместная подводная лодка от «U-Boat Worx»*

под именем «Vazer» на основе 100-сильного «MerCruiser 1.6MPI». Его отличает особая компактность, позволяющая разместить двигатель непосредственно под пайолами и платформами низкобортных катеров наподобие американских рыболовов-«басятников».

Как и в прошлые годы моторостроители делали ставку на пакетные продажи и альянсы с производителями корпусов. Так, новый сверхмощный «Suzuki-300» был подан как лучший выбор для стреловидно-реданованного «Beneteau Fly 750», а установка революционных приводов «IPS» от «Volvo Penta» особо отмечалась строителями новых суперяхт, для чего под их днища специально подкладывали большое зеркало. Сделала шаг в сторону своеобразной «пакетизации» и «MTU». Теперь знаменитые дизели можно заказать в комплекте с частично-погруженным движительным комплексом от «France Helices», оборудованным патентованной автоматизированной системой управления заглублением винта, что повышает его эффективность на промежуточных режимах работы. Устройства поставляются с двигателями мощностью от 800 до 4000 кВт и предназначены в первую очередь для больших высокоскоростных катеров, при этом установку, наладку и сервис движителя обеспечит та же «MTU» по более низкой в конечном итоге цене.

Прошлогодний выход на европейский рынок китайских моторостроителей из Сучжоу с моторами «Sail» оказался настолько успешным, что они теперь существенно расширили экспозицию, привезли полную гамму четырехтактных подвесников, а также очень благожелательно отозвались и о перспективах на российском про-

странстве. Более того, успехи вдохновили и их земляков-конкурентов из того же города с четырехтактными моторами под маркой «Parsun», очень похожими на «Suzuki», но, видимо, тоже оригинальными по исполнению. Стойкие итальянцы «Selva», выдающие каждый год по новой модели, не отошли от этой традиции и на сей раз. Их гамму пополнил 80-сильный «Tiger Shark» системы LPDFI по выставочной цене в 8250 евро. Расширилось предложение высокотехнологичных европейских электромоторов «Torqueedo»; некоторые судостроители поставили их на свою новую продукцию.

В чем действительно усматривается определенная революция, так это в движительных комплексах «Vector Prop» ростокской компании «AIR». Проведенные экспериментальные исследования показали, что частично-погруженные винты могут быть эффективны и при обычных скоростях движения, особенно если они выполняют еще и роль рулей. Препятствующий дрейфу плавник в этом случае не нужен. Учитывая отсутствие выступающих частей и возможность увеличить рабочую площадь при той же осадке, данные движители оказались более экономичными, чем традиционные винты. Их лопасти имеют саблевидную форму и изготавливаются из углепластика. В дополнение к ним поставляется и система управления для маневрирования.

Яхтсменов-европейцев порадуют новозеландские винты «Kiwi», лопасти которых также выполнены из углепластика. Эти винты имеют сверхполезное свойство – в нерабочем состоянии разворачивать лопасти во флюгерное положение по потоку, но немедленно возвращать их к правильному углу атаки



*Единственный российский стенд «ЕК-Марин» с «живыми» лодками-РИБами*

при приложении вращающего момента от двигателя. Конструкция винтов настолько проста, что обслуживать в них нечего – никаких зубчатых зацеплений и подшипников. Стоимость винта диаметром 393 мм порядка 1000 евро, но замена сломанной лопасти обойдется на порядок дешевле.





Привычный уже катамаран катарской команды на стенде официального спонсора гонок «Class One» компании «Marinetek»

### Гвозди и загвоздки

Под конец скажем о любопытных экспонатах из разряда «гвоздей», различных по стоимости и значимости. Если на стенде финской компании «Marinetek», спонсирующей гонки «Class One», красовался настоящий катамаран катарской команды, то в соседнем зале очень похожий катер под именем «Nor-Tech» можно было просто купить и гонять на нем в свое удовольствие со скоростью в 117 уз. Пятнадцатиметровые прогулочные катамараны производятся во Флориде по проекту норвежца Нильса Йонсона, оборудуются парой бензиновых «MerCruiser» по 1150 л.с. со спортивным дейдвудом и даже небольшой каюткой с гальюном. В небольшом кокпите – шесть массивных кресел, причем два первых – оба водительские, т.е. с двумя штурвалами. Подразумевается, что водитель может по желанию передать управление на штурвал соседа, чтобы тот сам почувствовал в собственных руках двухтысячелесильную мощь.

Как пояснили нам на стенде, в Америке многие жители имеют собственные дома на берегу моря, и у них не принято ночевать на борту своего судна, а слетать выпить кофе за сотню миль на таком снаряде – самое то.

У стены павильона притулились две крошечные подводные лодки «U-Voat Wog», одно- и двухместная. Несмотря на длину всего чуть более 3.3 м, субмарины имеют настоящую «сухую» двухкорпусную конструкцию, причем внутренний прочный корпус гарантирует глубину погружения до 50 м и «по-взрослому» оборудован системой продувки балластных цистерн. Запаса хода хватает на 2.5 ч погружения, а безопасность гарантируется многоступенчатой автоматической системой контроля глубины и состава воздуха в кокпите, запаса которого в аварийном случае хватит на 36 ч. Их стоимость совсем не космическая – чуть более 62 и 94 тыс. евро соответственно.

Очень интересным показался «вол-

шебный» аэрозоль «Wet.Protect». Достаточно побрызгать на проводники любого электрического устройства, и оно станет абсолютно водостойким. На глазах посетителей «шоумен» со стенда опускал в аквариум обработанный жидкостью фен под напряжением – вынутый из воды он без проблем включался и работал. Здесь же плавали светящиеся бортовые огни и разобранный для наглядности на части приемник GPS. Стоило это удовольствие 15 евро за баллончик.

Удручало лишь предельно слабое присутствие на крупнейшей в Европе выставке нашей страны. Российских стендов было всего три, из них только один лодочный: нижегородские РИБы от «ЕК-Марин», чьи незаурядные ходовые качества мы отмечали в журнальном тесте. Столько же было у Украины, но наши ближайшие соседи привезли реальную конкурентоспособную продукцию. Неужели Россия хуже?

