

Алексей Даняев. Фото автора

Генуя выставочная



ЗАВЕРШАЮЩИЙ АККОРД СЕЗОНА

Плотный круговорот европейских лодочных выставок, несмотря на кажущееся их единообразие, довольно четко структурирован, каждое из событий «заточено» под своего посетителя.

После премьер Дюссельдорфа, предсезонной суеты Хельсинки, Амстердама и Москвы, осенних смотрин для любителей «крупной рыбы» в Каннах и Монако бот-шоу в Генуе звучит мощным завершающим сезон аккордом. Сказать что здесь есть все – слишком мало для события подобного уровня. Здесь есть все в избытке, чтобы перед посетителем даже не вставала проблема выбора, потому что выбор здесь кажется просто смешной задачей в своей утилитарности. Сюда надо прийти, чтобы поразиться, смертельно устать от впечатлений и по-

любить эту чудесную водную жизнь итальянской Ривьеры, украшенную цветами и насыщенную запахами не по-октябрьски жаркой осени.

Именно по причине всеобъемлемости Генуэзской бот-шоу, одной из старейших – проводится с 1960 г. – и крупнейших в Европе (как говорят здесь, более представительна разве только амстердамская METS с ее судовым оборудованием) описывать ее традиционным для нас образом просто бессмысленно. Осмелившийся на такое журналист уподобится демону Максвелла, извлекающему из Хаоса любую возможную

информацию. Выставочный центр Кеннеди в Генуе, казалось бы, не столь и велик – всего четыре павильона, вмещающих полторы тысячи фирм-экспонентов. Но, если добавить сюда стенды на открытом воздухе, а главное – около восьми километров причальных стенок и бонов в гавани центра, вдоль которых сплотилось более 500 прогулочных судов всех мыслимых типов, то получится целый прибрежный городок, одна только ознакомительная прогулка по которому займет целый день. Тем не менее, несмотря на изрядную тесноту на его «улочках», заполненных

разноязычными посетителями, попробуем пройтись по ним и остановимся лишь на стендах и экспонатах, наиболее заметных для глаза впервые попавшего сюда отечественного специалиста по малотоннажке.

Микуем пирамиды надраенных пластиковых корпусов, выстроившихся на стендах сразу за главным входом на выставку. Настоящие сенсации подаются не так. Вот полупустой стенд, сплошь укрытый ярко-красным ковровином. Посередине – одинокая спортивная лодка «Freccia rossa 21» того же красного цвета, ассоциирующегося, конечно же, с «Ferrari». А вот и знакомое имя: Эудженио Молиари, прославленный итальянский гонщик, по совместительству владелец одноименной верфи на озере Комо. В июне 2007 г. он на этой лодке установил два мировых рекорда скорости для катера с обычным V-образным корпусом под серийным двигателем «Ferrari F430 V8», работающим на откидную колонку с ЧПВ. Рекорды зарегистрированы для двух значений минимального классификационного водоизмещения 1100 и 1450 кг

и составили 122 и 123 км/ч. Теперь вот любой желающий может купить такое судно за 246 000 евро. Чернобелый фотостенд повествует о множестве других скоростных рекордах хозяина верфи, начиная с далекого 1950 г., и его доброй репутации.

Хит ушедшего года голубовато-серый «Fjord 40 Open» с его рублено-минималистическими формами смотрится не менее выигрышно на фоне типовых «мыльниц». Девушка на стенде уверена, что именно в Италии это творение холодных северных дизайнеров найдет своих истинных ценителей, но лишь вскользь упоминает о двух 500-сильных приводах «Volvo Penta IPS», зато охотно демонстрирует убирающийся в планшир потайной кнехт.

Казалось бы, что можно выдумать нового в облике РИБа, судна сугубо утилитарного по определению? Конструкторы компании «Тесногит» во главе со шведом Тедом Маннерфельдтом разработали целую гамму жестко-надувных судов под широко известной маркой «Pirelli Pzero» длиной от 4.25 до 14 м. Лодки легко узнать по серо-красной

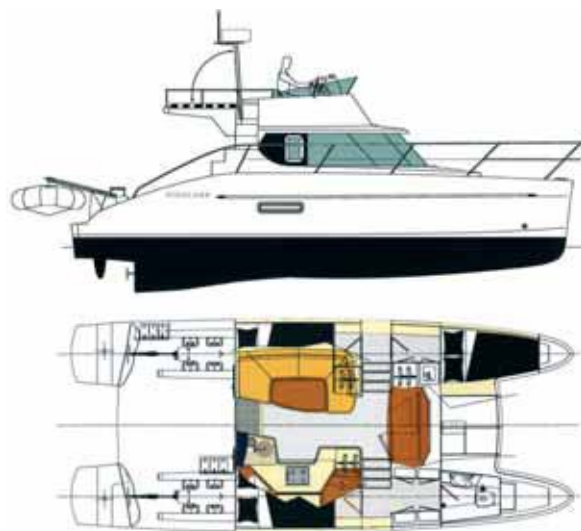
расцветке баллона с логотипом итальянских шиностроителей и особым наклейкам-ступенькам из толстого резиноподобного пластика с четким рисунком автомобильного протектора – очень стильный ход. На стенде был выставлен 14-метровый флагман модельного ряда в полмиллиона евро ценой. Планировку кокпита можно было бы отнести к минималистической, но интерьеры лодки не столь лаконичны, как у «Фьорда», они просто очаровывают плавностью линий и необычностью конструктивных решений рулевой консоли. Килеватое днище удлиненного корпуса «порублено» двумя поперечными и четырьмя парами продольных реданов, баллон расположен высоко над скулой. Два двигателя с поворотноткидными колонками в 410 л.с. сообщают максимальную скорость хода 48–50 уз, что уже дает основания отнести подобную «надувуху» скорее к престижному классу «Performance».

Еще один довольно экзотический для нашего судовладельца-любителя экспонат покачивался на зеленой воде выставочной гавани среди мачт и флагов парусных яхт, хотя с яхтами



Флагман серии РИБов «Pirelli Pzero 1400»: длина – 13.8 м; ширина – 3.6 м; масса – 4600 кг; мощность двигателя – 2х410 л.с. Марка итальянская, но разработка – шведская.

Катер Эудженио Молиари с мотором «Ferrari F430», установивший в прошлом году на озере Комо рекорд скорости в классах S1 и S2. Все оборудование – серийного производства.



Крейсерский моторный катамаран «Highland-35 Pilot» французской компании «Fountain Pajot» необычайно экономичен и вместителен для своих 10.35 м длины.

Ширина – 4.40 м;
осадка – 0.95 м; запас топлива – 800 л;
водоизмещение порожнем – 6.3 т;
двигатели – «Volvo Penta» 2x75 л.с.

Новые схемы динамического поддержания быстроходных судов предлагает компания «Rodriquez»



Сенсация года – «Fjord 40 Open» – добралась до Генуи



Все ведущие моторостроители поспешили включить в мощный ряд 300-сильную модель четырехтактного подвесника



Привод с частично-погруженным винтом от «Flexitab» поставляется единым, готовым к установке модулем



С катера, оборудованного такими лацпортами, теперь можно нырять не только с кормы, но и с борта

этот 10,3-метровый катер роднила только конструкция корпуса – водоизмещающий катамаран с прямыми штевнями и полого снижающимся в корме надводным бортом. Точнее, это была серия судов-траулеров французской компании «Fountaine Pajot» под марками «Highland», «Maryland», «Cumberland» и «Queensland» длиной соответственно 35, 37, 44 и 55 фут. Чем привлекателен этот тип моторной яхты, так редко встречающийся пока на наших акваториях? Прежде всего высоким уровнем комфорта. Не всякий 10-метровый катер похвастает тремя совершенно изолированными спальными каютами и верхним постом управления с широким обзором в дополнение к полномерному салону площадью в десяток «квадратов», как на самом младшем, 35-футовом корпусе новинки сезона «Highland 35 Pilot». И это без каких-либо компромиссов с остойчивостью и осадкой, а ходкость судна просто сражает: крейсерским ходом в 6,5 уз оно способно уйти на 1000 миль, израсходовав один стандартный топливный бак объемом 800 л, т.е. потребляя двумя прямовальными дизелями «Volvo Penta» по 75 л.с. всего 0,8 л/милю. На вопрос, почему не строятся катамараны более приемлемых для нашего владельца 7–8 м длиной, старичок-стендист не смог ответить: «Не строят, и все тут».

Смотреть моторы особого желания не было, поскольку все технические новинки в этой области касаются максимальной экологичности и дружелюбности окружающей среде, что все еще не слишком актуально на наших просторах. Особенно заметно было стремление строителей подвес-

ных моторов взять заветную планку мощности в 300 л.с. Новые модели с цифрой 300 на колпаке размером с небольшую собачью будку показали все ведущие бренды «подвесников», видимо, чтобы пристыдить местную «Selva». Но в области прочего машинного оборудования, занявшего несколько обширных залов, равных по ассортименту и конкурентоспособности итальянцам не было.

Множество компаний в Европе сегодня предлагают движительные комплексы на основе частично-погруженных винтов, но аналогичных тем, что разрабатывает компания «Flexitab», нам видеть пока не приходилось. Движитель «Flexidrive» поставляется в виде готового, простого в установке на транец модуля, включающего кроме собственно винта также рулевое и выхлопное устройства, которые работают совместно. В отличие от большинства аналогов управление по курсу осуществляется поворотом не всего вала, а постоянно погруженного в воду пера руля, верхняя часть которого загнута вокруг надводной части винта, выполняя функцию брызгоотбойника. Рулевой привод включен в конструкцию модуля. Движители «Flexidrive» выпускаются в трех исполнениях: для малых, средних и высоких скоростей движения. Если с практикой применения ЧПВ на средне- и высокоскоростных глиссирующих судах мы знакомы хорошо, то установка их на относительно тихоходные плавающие и полуглиссирующие суда пока дело новое, открывающее новые перспективы топливной и мелководной эффективности их применения. Разработка возникла не на пустом месте



и не из головы изобретателя-авантюриста, за ней стоят труды ученых университетов Генуи и Неаполя. Правда, нижний мощностной предел двигателей, для которых выпускаются подобные агрегаты, начинается от 300–500 л.с., что пока сильно ограничивает область их применения.

То, что малое судостроение Италии сегодня представляет собой передний край научных и опытных работ, подтверждала экспозиция компании «Rodriguez», известной постройкой крупных быстроходных судов для коммерческого использования. В выставленных масштабных моделях реализованы новые интересные концепции в достижении эффекта динамического поддержания скоростных судов с помощью различных сочетаний подводных крыльев и хорошо обтекаемых полностью погруженных объемов под днищем.

Ну и «родной дом» журналиста на любой выставке – пресс-центр – в Генуе также порадовал. Уже не первый год здесь работает русскоговорящий менеджер Чечилия, которую организаторы привлекают специально для общения с посетителями выставки из России и которая оказала активное содействие в разрешении многих проблем и нашему журналисту. Задачу же рассказать обо всем, что удалось увидеть на Генуэзской бот-шоу, не помог бы решить и весь гостеприимный штат местного пресс-центра...

