

В Майами все спокойно



Андрей Великанов. Фото автора

Честно признаться, на эту выставку я ехал без особого энтузиазма. Во-первых, все вокруг только и перешептывались о глубоком спаде в американской экономике, во-вторых, – нынче на этом крупнейшем биеннале водно-моторной индустрии вроде бы не намечалось каких-либо звонких выступлений ведущих производителей.

Скажу сразу: я глубоко заблуждался, т. е. ползучая рецессия в экономике США, конечно же, наблюдается, только вот корабелов и моторостроителей это вроде как бы еще и не касается – у них здесь свое могучее государство, вроде богатенького Лихтенштейна в Европе. По данным Национальной ассоциации производителей США (NMMA), водно-моторный слоеный пирог в 2007 г. весил порядка 39.5 млрд. долл. в пересчете на уже не очень ликвидную бумагу зеленого цвета и опосредованно влил в карманы алчного дяди Сэма 108 млрд. В данном секторе на 1400 предприятиях

США трудятся более 90 тыс. человек. По сути дела, маломерное судостроение есть не что иное, как национальное явление Америки, почти начисто свободное от уже привычных лейблов «made in China».

В этой стране официально зарегистрировано 5 тысяч дилеров, 18 млн. судовладельцев, половина которых активно использует подвесные движки, и около 12 тысяч хорошо оборудованных марин. Чтобы побыстрее закончить с нудными цифирками, доложу, что 90% этих 18 млн. владеют корпусами длиной до 26 футов и 75% имеют ежегодный доход на семью менее 100



Президент «Mercury Racing» Фред Киекайфер и детище его компании 350-сильный мотор из семейства «Verado»



Система «Axis», предназначенная для стационаров «MerCruiser» – чувствительный джойстик



Съемный мотор для гребной лодки – детище Оле Эвинруда, основателя знаменитого бренда

тыс. долл., что здесь считается весьма и весьма средним показателем. Поэтому даже сегодня банки в Америке охотно дают ссуды на приобретение катеров и яхт, ибо их амортизация смехотворна, не то что подержанных автомобилей, где через полгода езды теряешь процентов двадцать от оригинальной стоимости четырех колес.

К тому же в связи с падением курса доллара мировая востребованность штатовских водных корпусов и двигателей в мире настолько возросла, что в прошлом году местным водномоторным мануфактурам удалось выручить 2.1 млрд. долл. от экспорта

(внутренний рынок «скушал» катеров на 10 млрд.!). Вот почему в Майами приехали почти 2500 производителей со всего света, а саму выставку посетили без малого 150 тыс. энтузиастов, включая младшего Иглесиаса, живущего совсем неподалеку*.

Так что упорные слухи о скоропостижной кончине «короля» были сильно преувеличены. В Майами все пока спокойно!

14 февраля президент «Mercury Racing», родной сын основателя компании Фред Киекайфер, сухонький и прыткий лысоватый дедушка с боль-

* У этого 32-летнего испанского холостяка тяга к морю выражена в самых малых формах – серфинге, в то время как его знаменитый папаша Хулио, проводящий ныне пенсионное время в Санто-Доминго, лет десять назад имел в Майами собственный пирс, рассчитанный на круизные яхты самого крупного калибра.

шой помпой официально представил замороженной публике новый 350-сильный мотор из семейства «Verado». Да, это по-прежнему 2.6-литровый 6-цилиндровый «двигун» с четырьмя клапанами на цилиндр. Но, поскольку новорожденный пострел вышел из породистого гоночного детдома, вся начинка его несколько отличается от уже привычной «верадовской». Особый распредвал, цилиндры, клапана и все трансмиссионные элементы отлиты в сухом песке, а не в форме, как прочие младшие братья. Даже забор воздуха под колпак осуществляется с двух противоположных сторон, что понижает температуру поступающего воздуха приблизительно на 25°.

Естественно, этот стильный «американец» на 60 кг легче ямаховского сородича и, по словам Киекайфера, на скорости 53 мили/ч в 2.5 раза эко-

номичнее «японца», а на полном газу развивает 82 мили/ч, что на семь позиций выше, чем на открытой гашетке у аналога от «Yamaha». Ну и, конечно же, под блестящим черным американским колпаком спрятаны 350 «лошадок», в то время как у восточных конкурентов в упряжке на 21 меньше!

На шумной и яркой презентации новинки наиболее заинтересованными слушателями были как раз-таки ямаховские инженеры и дизайнеры, одного из которых я и поймал за рукав в поисках разумных и правдивых комментариев о недостающих в их самурайском табунае «длинногривых».

– Любой производитель имеет право где-то на 10% отклоняться от обозначенной на колпаке цифры, – без тени смущения ответил японец неопределенного возраста со здоровенным фотиком в руках. Он, словно из «калаша», палил по установленной на постаменте новинке, картинно разрезанной на две равные доли так, чтобы всем были хорошо видны внутренние органы премьер-солиста. – А так спору нет, 350-й «Mercury» по многим показателям лучше нашего подвесника. Но не стоит забывать, что гоночные моторы рассчитаны всего на 300 часов, тем более что в данном случае из оригинального 200-сильного двигателя высосано все до копейки. Да и бегают они лишь на 91-м бензине, в то время как мы спокойно заливаем и 89-й.

Вот поэтому-то и гарантия у «Mercury» всего два года! А у «Yamaha» – три и возможно продление до шести. Не надо быть академиком, чтобы вычислить, какое сердце дольше протянет на стайерской дистанции – объемом 2.6 или 5.3 л.

Не знаю как вы, а я теми минутами все-таки склонялся в сторону американца. Может, потому, что во время тестов на «Cigarette», запряженной тремя гоночными 350-сильными новобранцами, четко работали все приборы*, и мы видели, что выходим на глиссирование за пять секунд при 4200 оборотах и скорости 25 миль/ч. И это при весе этого катера от «Fountain» в 5 т. Максимальку в тот раз догнали лишь

до 72 миль/ч, а на заводских испытаниях пилотам удавалось раззадорить болид до 82.2 мили/ч.

Правда, расход топлива на оборотах от 6200 до 6800 будет не менее 350 л в час. Больновато, конечно, при нынешней стоимости горючего в США в среднем 3 долл. за галлон (3.78 л).

Повторили мы данный маневр несколько раз, и бывалый капитан технических секретов от залетного журналиста не держал.

А за штурвалом стоял, словно насквозь пропеченный атлантическими ветрами, Вэйн Вулард, тест-пилот с 1981 г. Без высшей математики и замысловатых уравнений он и подытожил:

– На «Mercury» всегда делают только то, что хорошо знают и в чем на все сто уверены, другие же компании заранее декларируют возможности двигателя, которые впоследствии могут и вовсе не реализоваться.

Никакого конкретного производителя при этом он не обличал, отчего предыдущая фраза стала еще веселее и ценнее.

В этот день компания «Mercury Marine» солировала и в произвольной программе, предъявив разноцветной публике глушители-резонаторы для стационаров (поскольку в Европе установили теперь нижние пределы допустимого шума одного двигателя в 75 дБ и 78 дБ для пары) и систему управления и навигации «Axius», предназначенную для двух стационаров «MerCruiser» с поворотной-угловой колонкой. Ну, а если сказать по рабочекрестьянски, то «Axius» – это простой, но весьма чувствительный джойстик, почти как в игровых автоматах, с помощью которого настолько легко и без погрешностей можно зачалить даже 10-метровую навороченную лайбу, что сразу и без посредников хочется стать капитаном самого внушительного моторного средства нынешней выставки длиной 83 фута и стоимостью 5 млн. долл. (среди парусников – 115-футового стоимостью 2.7 млн.).

Прирост подвесников «лошадьми», появление разных прочих дорогостоящих упрощений в системах навигации и управления судном объясняются тем, что в США с реализацией бортов по ценам свыше 100 тыс. долл. проблем не наблюдается, и многие готовы выложить четыре «косаря» за джойстик.

Теперь вы понимаете, почему на 20-сильную 4-тактную новинку весом 53 кг и объемом 351 см³ от дедушки «Mercury» внимания никто практически и не обращал. Впрочем, как и на аналогичную модель от «Tohatsu», заменившую уже привычную 18-сильную модификацию.

Всем этим ярким шоу в Майами руководил лично президент «Mercury Marine» Патрик Макей, под занавес, но без слез и с широкой улыбкой вдруг объявивший, что через пару недель по собственной инициативе уходит с руководящего поста...

– Папа, хочу эвиндур! – плакала на всю округу курносая девчонка в розовом платьице лет десяти. При этом она тянула невнимательного папашу латинского происхождения, теми секундами рассматривавшего корпус дорожной сорокафутовой яхты «Intrepid». Дочка хотела попасть на стенд «BRP», где ежедневно всем желающим выдавали вкуснейший черносмородиновый пломбир. Правда, для этого надо было сыграть в беспроигрышную лотерею,



* На подобных испытаниях 350-й модели в Японии три месяца назад в кокпите по какой-то причине не работал ни один датчик. Вдобавок перед журналистами даже не сняли колпак с новинки и не дали им никакой технической информации.

в результате которой посетитель узнавал, что более ста лет назад Оле Эвинруд в жаркий день греб на фохане 5 миль по озеру Окаучи, чтобы привезти своей возлюбленной Бесс Кэри порцию подобного холодного лакомства. Как уверяет красивая легенда, именно тогда молодой норвежский эмигрант задумал примастрачить бензиновый двигатель к деревянному транцу гребнушки. Как все было на самом деле, уже не узнать, но почему-то именно теперь маркетологи из «BRP» дружно решили в Майами отметить 100-летний юбилей бренда «Evinrude», хотя тот исторический марш-бросок через озеро Оле совершил в 1906 г. Для этого во Флориду припожаловали не только президент компании Жозе Бойжолли, но даже внуки основателя «ОМС» Томми и Салли Эвинруды.

На стенде фирмы были выставлены в ряд почти все эвинрудовские подвесники за отчетный период, начиная с 1.5-сильного 30-килограммового раритета 1909 года выпуска под номером 525. Назывался он тогда довольно длинно: «съемный мотор Эвинруда для

гребной лодки», но зато спокойно брал 5-мильный скоростной рубеж и стоил 62 долл. С 1909 по 1928 г. компания Оле и Бесс произвела более 150 тыс. этих малюток.

Впрочем, «BRP» с таким же успехом могла бы отпраздновать и достижение братьев Джонсон, которые придумали весьма оригинальный и довольно компактный пропульсивный механизм для водных магистралей задолго до Эвинруда, а за год до эпического броска за мороженым, т. е. в 1905 г., уже вовсю успешно продавали «Осу» – 12-сильный одноцилиндровый стационарный лодочный мотор. В прошлом веке популярность подвесников под именем «Johnson» в США была настолько высока, что именно модель «Sea Horse 25» выбрал для себя в середине пятидесятых сам мистер Гарри Купер – герой почти всех голливудских вестернов того времени.

Но со времени банкротства «ОМС» и перехода двух звучных американских фамилий под крыло французских потомков Бомбардье дела «семьи Джонсон» шли все хуже и хуже, и как

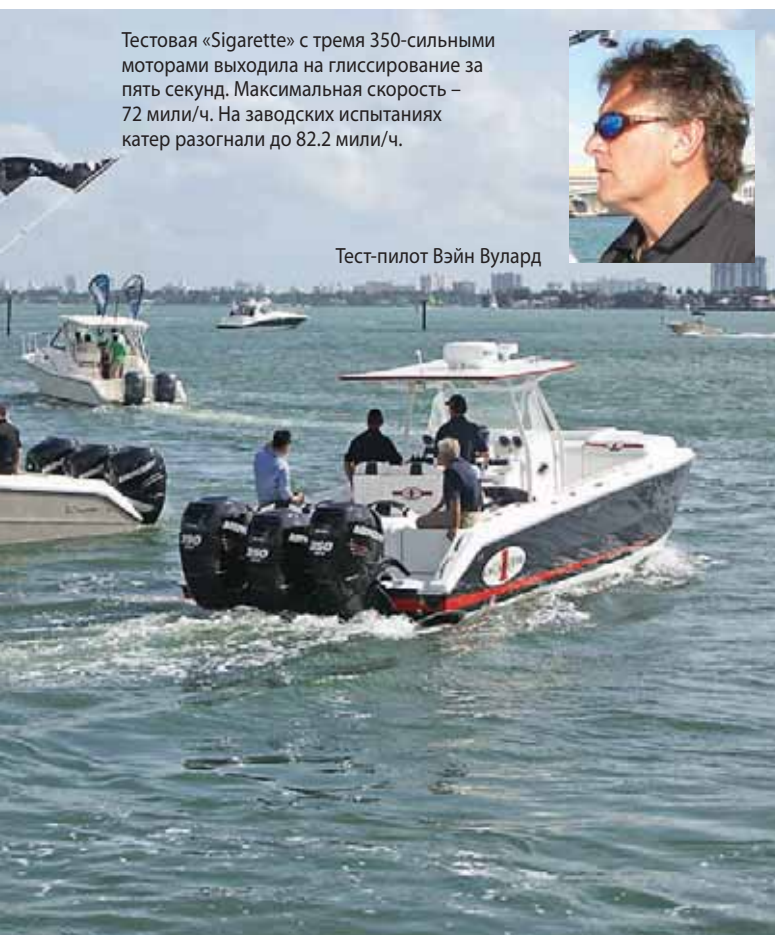
закономерный итог в 2008 г. «BRP» официально объявила о прекращении выпуска легендарных подвесных моторов «Johnson».

Вообще же после посещения стенда этой частной квебекской корпорации как-то не особенно ощущалась большая заинтересованность их маркетологов в современной водно-моторной опере. Зато очень много внимания они уделяли наземной технике «Bombardier» – квадрикам, роудстерам и снегоходам. В честь пятидесятилетия в Майами был выставлен и желтый конек «Ski-Doo» с двигателем «Rotax 600 H.O. E-Тес» модели «MXZ TNT». Канадские конструкторы уверяли, что экономичность этого двухтактного сердца лучше, чем у одноклассников «Polaris 600 CFI», на 78% и на 92%, чем у «Arctic Cat 600 EFI».

Никто не спорит, что E-Тес – одна из наиболее современных и экологически чистых технологий наших дней. Но концерну «BRP», доля продаж которого составляет всего 10% мирового рынка двухтактников с прямым впрыском, или около 11% общего числа подвесни-

Тестовая «Cigarette» с тремя 350-сильными моторами выходила на глиссирование за пять секунд. Максимальная скорость – 72 мили/ч. На заводских испытаниях катер разогнали до 82.2 мили/ч.

Тест-пилот Вэйн Вулард



Rusponton.ru
пластиковые модульные понтоны и аксессуары

Имеем торговые представительства в
Москве и Санкт-Петербурге

тел.: (4855)28-92-36
www.rusponton.ru



Каяк «Airis» от компании «Walker Bay». Материал на бортах и днище этой надувнушки состоит из семи полимерных слоев, соединенных изнутри тысячами плетеных волокон.



За этими РИБами от американской компании «Airship» уже образовалась очередь на год вперед. Всех подкупает качество этих «штучных» лодок.

ков, и имеет тенденцию к ежегодному снижению, есть о чем задуматься.

По словам Стива Флемминга, PR-директора «Mercury Marine», этот сегмент рынка сойдет на нет в ближайшие 10–15 лет. Вот над чем, наверное, и ломают голову нынешние бухгалтеры и экономисты «BRP». Российский рынок им, по-видимому, тоже неинтересен, ибо модельная линейка E-Тес начинается только с «сороковки», а у нас самый покупаемый сегодня мотор – «пятнашка». Скорее всего, этим и объясняется настойчивое уклонение от интервью Сая Верда, ответственного за маркетинг на «Evinrude», хотя прочие лидеры мирового рынка без задержек и напоминаний выходили на полноценную беседу со мной.

А ведь хотелось узнать про разработки «е-тековских» малюток в 9.9 и 15 л.с., что, по слухам, должны появиться на рынке в ближайшие два года. Но, наверное, предполагаемая рыночная цена и вес этих моторчиков пока не вселяют оптимизма и самим эвинрудовцам...

В шестой раз подряд «BRP» представляла народу и 55-сильный подвесник, способный работать на различных видах топлива.

Этот загадочный подвесник с баком, наполненным керосином, даже был прицеплен к четырехметровой надувнушке, стоящей в марине, где проходили испытания новой техники. И хотя на эвинрудовских бонах столпотворения не наблюдалось, испытать всеядного двухцилиндрового морского коня стоимостью 20 тыс. долл., мне не дали. Правда, сказали, что при двух пассажирах и загрузке в 1200 кг на этой парочке можно развить даже 18 уз, а расход горючки в таком режиме составит 23 л на час работы. Так ли все это или

нет, сказать не берусь, но, будучи давним поклонником «Ski-Doo» и ярым сторонником двухтактных моторов, после общения с ребятами из «BRP» я брел по парившим после тропического



Конструкторы «Zodiac» придумали оснащать баллоны РИБов и надувнушек герметичными пластиковыми емкостями

дождя улочкам Майами-Бич с полным «эвиндуром» на душе.

Сластило настроение и то, что наконец узнал от Ёшидо Матсуда из управления корпоративного планирования «Tohatsu Marine Corporation» правдивую цифру выпускаемых подвесников на заводе в Нагано, где рождаются известные бренды «Tohatsu» и «Nissan» и четырехтактники «Mercury» малого объема. Оказалось – примерно около 200 тыс. штук в год, что составляет приблизительно четвертую часть мирового рынка...

На 67-й выставке в Майами вручали призы за инновации. Главный же получила простейшая надувнушка от компании «Walker Bay». Эти ребята из штата Вашингтон каким-то образом сообразили каяк «Airis» за 1000 долл., борта и днище которого произведены по мотивам привычных нам аэродеков. Только здесь это технологическое новшество называется уже AirWeb и состоит из семи полимерных слоев,

соединенных изнутри тысячами плетеных волокон. Надувать каяк можно до 6.5 psi, что приблизительно в шесть раз больше давления в баллонах обычной надувнушки. В результате получилось оригинальное водное средство с весьма жестким корпусом, но одновременно легкое и маневренное.

В стороне не остались и разработчики из «Sevylor», которых представлял на выставке патриарх надувных изысков Северной Америки Константин Клименко. Он недавно спроектировал четырехметровый двухместный надувной рыболовный каяк с транцем под четырехсильный мотор. Еще он демонстрировал аэродековскую гребную доску, что в последние годы становится все популярнее в этой части света. Такая доска имеет тысячелетние гавайские корни, но в XXI в. словно получила второе рождение, и на выставке их было уже несколько моделей, включая даже парусную (площадь парусов – от 3.1 до 6.5 м²).

Стоять почти на четырехметровой поверхности гораздо легче, чем на привычной серфовой, а с помощью двухметрового весла весьма оригинальной конструкции можно не только спорно подруливать, но и полноценно грести в нужном направлении. Говорят, один из энтузиастов данного вида спорта прошел на подобной доске по всему тихоокеанскому прибою от Канады до Мексики.

Несмотря на всемирную прыть компиляторов из Поднебесной, китайских надувнушек в Майами было мало, да и те смотрелись очень ущербно по сравнению с местными. Американский покупатель хорошо разбирается в сути вопроса, особенно когда это касается потребительских свойств надувного корпуса, и его глаз быстро обнаружит

кривой шов по килю или сопливый рым из дешевой ПВХ.

О том, что в Штатах востребована качественная продукция, подтверждает история компании «Airship» из Огайо. На местном рынке она появилась всего два года назад с РИБами из французского хайпалона длиной 8 и 9 м и с дизельными или бензиновыми стационарами по цене от 67 до 75 тыс. долл. Признаюсь честно, я облизал глазами каждый шов их и заглянул за транец – комар носу не подточит! А все потому, что фирма собственноручно не только клеит баллоны, но и от начала до конца создает весь пластиковый корпус. Пять постоянных сотрудников делает около 10–12 РИБов за 12 месяцев. Зато все раскупаются мгновенно, и уже образовалась очередь на год вперед.

«Zodiac», который ныне принадлежит уже не французам, а американской инвестиционной компании «Carlisle», на этот раз удивил всех, придумав вставлять в баллоны РИБов и надувнушек серии «Cadet» герметичные пластиковые «хранилочки», так необходимые любознательному путешественнику в ненастную погоду. Как всегда на стенде этой компании толкалось много представителей силовых структур с солидными государственными заказами за пазухой.

Приятно удивила и «Nautica», работавшая кокпитную лестницу для РИБов, частью которой является сегмент пластикового корпуса судна.

В целом же, количество надувной тематики растет во всем мире, как на дрожжах, и если год назад в этот класс в Майами записались 26 фирм, то в 2008 г. свои выдумки демонстрировали уже 29 компаний.

Внимание посетителей привлекала весьма оригинальная релинговая дуга Turbo Swing из нержавеющей стали, устанавливаемая на транец вокруг подвесного мотора. Она может служить хорошим амортизатором от случайных столкновений, но предназначена в основном для многообразных буксировочных целей. Конструкция весьма проста и логична, но меня терзают смутные сомнения, сможет ли голландский инженер Питер Лиивенбург, сконструировавший ее, защитить свое изобретение от контрафакта.

В разряд полных вычурностей выставки можно занести саундовый тюнинг 8-метрового пластикового корпуса фирмы «Alpine». Можете представить, какой звук лился из 36 динамиков, установленных в самых неожиданных местах прогулочного катера, при двух сабвуферах в кокпите. Стоит такая звуковая интрига около 20 тыс. долл. Но, если нужно за пару минут покорить сердце неприступной дамы, эта затея есть самое то.

Большой неожиданностью стало присутствие в Майами питерской компании «Петросет». Ребята представляли здесь проект «Sea Dragoon» – оффшорный корпус известного конструктора Александра Филиппова с просторной каютой и двумя подвесными 300-сильными ямаховскими моторами на транце. Интерес к модели у посетителей, конечно, был, но беда в том, что американская фирма «Concept» предлагала аналогичный пластиковый вариант по цене 149 тыс. долл. с двумя 300-сильными «Mercury Optimax» прямо здесь, во Флориде, в то время как петросетовцы просили 170 тыс. плюс стоимость доставки из Петербурга.

Оказывается, подобные каютные оффшорки с подвесниками производятся в США уже четверть века, правда, компания «Power Play», изначально работавшая подобную концепцию прекратила свое существование два года назад.

Присутствие российских корабелов не осталось за кадром организаторов выставки, всем хотелось посмотреть на смельчаков, таранящих в Штаты скоростные морские катера гоночного типа, аналогичные местным. Будем надеяться, что это не последняя ласточка с наших берегов...



Знаменитый конструктор фирмы «Sevylor» Константин Клименко

Вологодская область
г.Череповец
т/ф: (8202) 59-14-92
21-02-20
+7 921 259 78 45
sevenfeet07@mail.ru
www.cher-sf.h17.ru

ПРОИЗВОДСТВО
из стеклопластика
ЛОДОК И КАТЕРОВ

Надувные лодки ПВХ

Подвесные моторы

формируем дилерскую сеть
т. (495) 661-30-44
www.outbord.ru

авиационные технологии авиационный подход

Казанский Судостроительный Завод

производство и продажа лодок и катеров из стеклопластика

т. (843) 512-00-16
516-82-07
www.kazanboats.ru 516-82-08