



Андрей Великанов. Фото автора

# «MOTION MARINE»

## ПРОТИВ Дяди Сэма

Основатель и главный идеолог верфи «Motion Marine» Марк Ольденштат

Уже полгода назад в редакционной статье (№ 212) была весьма точно предсказана ситуация на рекреационном водно-моторном рынке: в периоды кризиса человек поневоле забывает про собственные увлечения, тем более весьма затратные.



«Отложенный спрос для большинства производителей, которые уже потеряли в стоимости акций на фондовом рынке, большого выбора возможных спасительных мер не оставляет – это снижение объемов производства, уменьшение перспективного проектирования, увольнение сотрудников, но главное – уменьшение экспорта». Написано это было в самый разгар весенних выставок, когда большинство главных действующих лиц о возможном кризисе только перешептывались, а в России о предстоящей экономической турбулентности и вовсе говорили с явной иронией, направляя взгляд в

первую очередь в сторону могучих с виду США.

Американцы теми днями держались также весьма уверенно, в том числе и на последней выставке в Майами (см. ст. «В Майами все спокойно» в №213). Том Даммрих – президент Ассоциации производителей водно-моторной продукции (NMMA) – весьма торжественно и гордо называл внушительные цифры: в 2007 г. объем производства прогулочных судов оценивается 39.5 млрд. долл. (опосредованное влияние в экономику США – 120 млрд.), 90 000 работающих и 1400 благополучных предприятий, 18 млн. зарегистрированных маломерных бортов.

Только на экспорт американцы в прошлом году отправили катерной «бижутерии» на 2.1 млрд. «зеленых». Было чему удивляться и завидовать. Жалко, что никто прежде серьезно не исследовал корни этого волчьего аппетита американских водномоторников...

И вот по прошествии семи месяцев тот же Даммрих с грустью признал, что нынешний год для американского рынка оказался абсолютно провальным – только продажа новых корпусов и двигателей снизилась на 25%, а число любителей «ботинга» вдруг резко сократилось с 32 до 26% (от общего количества взрослого населения страны).

Главный монстр индустрии «Brun-

wick» только с начала этого года уволил 5700 сотрудников, при этом повесил замки на 12 собственных предприятий в Северной Америке. Здесь участились случаи, когда владельцы катеров не в силах нести бремя расходов по содержанию своих любимцев и попросту бросают их.

Кризисные явления не коснулись только мегаяхтенного сегмента – той заоблачной дали, где владелец «скромненького» 100-футового красавца тратит на содержание судна порядка 8 млн. долл. в год. По итогам только что прошедшей выставки в Форте-Лодердейл спрос на проекты дороже 20 млн. долл. нынешней осенью вырос на 18% по сравнению с прошлым годом.

Но это – пока, ведь не секрет, что в последние годы около 20% приобретений в суперяхтенном классе приходилось на долю удачных российских нуворишей. А вот по данным агентства «Bloomberg», совокупное «благополучие» 25 наших ведущих толстосумов за прошедшие пять месяцев сократилось на 68%.

На сегодня уровень безработицы в США допозд уже до 8%, и это явно не последняя цифра.



верфь, строящую алюминиевые катера – «Motion Marine», я ни на секунду не задумывался, тем более что продукция данного орегонского предприятия заинтересовала меня еще на Портлендской выставке, которую удалось посетить пару лет назад (см. ст. «В алюминиевом королевстве», № 201). Уж больно выделялись борта, произведенные Марком Ольденштадом, от прочих разновеликих алюминиевых «однокорытников».

### Гигант на бумажных ножках, или бедный Дядя Сэм

Прежде, чем перейти к довольно щепетильным вопросам о толщине алюминиевого листа, экструзии и продольных реданах, немного приоткроем интимную завесу нынешнего всемирного экономического шурум-бурума, тем более что к его ползучему развитию приложил руку и лично ты, дорогой наш верный читатель! И не надо сразу возмущаться и обвинять во всем злобных заокеанских империалистов, поскольку весь мир сделал за последнюю четверть века все, чтобы американцы чувствовали себя хозяевами на планете Земля.

После Второй мировой войны в



работает на всю катушку, ибо доллар стал полноправной мировой резервной валютой, и при любой панике на местном рынке житель даже самой отдаленной страны принимается активно скупать эти одноцветные фантики. Это же самое делаем и мы.

И этим весьма умело пользовалась американская «демократия» как внутри страны, так и за ее пределами – политические результаты последнего десятилетия всем хорошо известны. Но любому празднику приходит конец: уже к 2005 г. великий американский народ стал потреблять товаров и услуг приблизительно на 30% больше, чем зарабатывал. Вот откуда брались те заоблачные цифры вклада рекреационного «ботинга» в американскую экономику. Оказалось, что прожорливого слона по кличке США заботливо подкармливал весь мир!

Поэтому ипотечный кризис – только прелюдия к серьезному пересмотру всей мировой экономики. Одно не вызывает сомнений: показателей 2007 г. американской водно-моторной индустрии в ближайшее десятилетие не достичь.

А чтобы закончить с экскурсом в экономику, хочу добавить, что изначально



Общая же тенденция такова – производства водной техники повсеместно стали закрываться, оставшиеся на плаву дилеры, что еще совсем недавно поглядывали на тебя с высоты, враз приобрели вид затравленной мыши, а покупателям подвесников «Honda» обещают к мотору приложить почти тысячу баксов наличными. И даже всеми уважаемый журнал «Boating» (ежемесячный тираж которого доходил до 300 000 в год), как-то внешне посерел и неожиданно усох с 200 страниц в 2007 г. до 96 в этом, хотя, как и прежде, стоит в киоске 4.99 долл.!

Поэтому, когда выдалась возможность посетить все еще действующую

монетарной системе США существовал паритет под названием система Бреттона–Вудса, когда каждый доллар мог быть обменен на золото из расчета 35 ед. за унцию. Однако, когда стало ясно, что золотого запаса в стране не так уж много, правительство Р. Никсона в 1971 г. дезавуировало это обменное равенство, заменив его обычными государственными гарантиями. Успехи же знаменитой рейгономики базировались на эксперименте: взять со всего мира в безвозвратный долг в обмен на зелененькие бумажки с изображением американских президентов столько, сколько получится. И вот уже более 30 лет денежный станок США

благополучие США базировалось на реальном труде, а не на бешеной марже, неожиданно возникшей из виртуального пространства. Всем известный персонаж – дядя Сэм – произошел от конкретного снабженца из Массачусетса Сэмюэля Уилсона, поставившего в начале XIX в. провиант для американских солдат на военную базу Трой под Нью-Йорком. На бочках с мясом он ставил клеймо US, что можно было трактовать как Соединенные Штаты, «мы» или же дядя Сэм.

В наши дни подобным трудягой является основатель и главный идеолог верфи «Motion Marine» Марк Ольденштадт.

## Американский Кулибин

Марк родился на северо-западе страны и, как принято в этих ландшафтах, рыбалкой и лодками начал интересоваться с раннего детства. Реки и озера к западу от Скалистых гор имеют ярко выраженный каменистый рельеф, поэтому практически все производство



алюминиевых корпусов сосредоточено в штатах Вашингтон, Орегон и Айдахо. Здесь – достаточное количество пресной воды, да и вдоль побережья Тихого океана местные рыбаки ежегодно уходят в высокие широты – Британскую Колумбию и на Аляску.

Уже в школе молодой Ольденштат умудрился устроиться в добровольные помощники к легенде местного катеростроения – Эрни Дакворсу. Вот и получилось, что уже с 16 лет Марк приобщился к главному делу своей жизни. Ни университета, ни колледжа он не заканчивал, зато довольно долго проработал рыбаком в открытом море на Аляске. Так что, когда в 1988 г. Марк Ольденштат решил создать «Motion Marine», он уже имел четкие представления и о дизайне корпуса, и о безопасности в штормовом океане, и об оборудовании, необходимом для серьезной рыбалки.

На упомянутой выше Портлендской выставке катера Марка привлекали зрителей прежде всего неподдельной элегантностью, даже грациозностью, если так можно сказать о металлическом изделии. Таких форм можно добиться лишь при индивидуальном подходе не только к изготовлению корпуса в целом, но и к каждому отдельному шву на транце.

«Ларчик» же раскрылся сразу, лишь только я переступил порог небольшого цеха, расположенного в пригороде Портленда, городке Вест-Линн.

Там не было ни одного мудреного токарного станка, пресс-формы и даже

привычного раскроечного стола. Весь нехитрый технический арсенал американских рабочих состоял из молотков, кувалд, киянок, напильников, струбцин, тисков, шлифовальных кругов, деревянных распорок и разнообразных сварочных аппаратов. Именно на этой верфи видишь, как обычная мускуль-

ная сила создает уникальный продукт и немалую прибавочную стоимость.

Прежде, бывая на иностранных заводах, я повсюду встречал пролетариев, внешне уже мало отличающихся от компьютерщика-программиста средней руки. «Моушиновских» же работяг прямо из цеха можно было смело отправлять на съемки фильма вроде «Ленин в Октябре», ибо это был типичный пролетариат. Думаю, что не ошибусь, если скажу, что условия труда и зарплата на питерском «Сильвере» Виктора Кожина гораздо приличнее, чем здесь.

– Да-да, не удивляйся, – уловил мой вопросительный взгляд бессменный руководитель фирмы. – По эффективности квадратного фута цеха, уверен, мы занимаем первое место в мире. А если пересчитать на цену выпускаемой продукции, то минута работы каждого из 26 моих сотрудников стоит 7 долларов.

Марк, видимо, гордится этими производственными достижениями, хотя лично мне последняя цифра ничего не говорит.

– В чем же принципиальное отличие «Motion Marine» от прочих солистов алюминиевого Голливуда?

– Во-первых, любой катер строится, «как для себя». За 20 лет мы выпустили всего около 500 корпусов\*, во-вторых, алюминия на борту у нас больше, чем у кого-либо, в-третьих, корпуса собираются исключительно на полу, без оснастки, ведь даже если вжал металлический лист в постель, то, выйдя от-

туда, он все равно одно будет «играть» на распрямление, в-четвертых, здесь не увидишь и грамма экструзии – чистая сварка и изнутри, и снаружи, в-пятых, оригинальная система стрингеров и реданов, в-шестых...

– Не торопись, – с извинениями преврал я монолог американца. – Давай за-

держимся на пятом пункте – он и в России всегда был камнем преткновения.

– Ну, если коротко, то днище каждого катера состоит из цельного листа алюминиевого сплава 5086 толщиной 3/16 дюйма (4.8 мм). После загиба на угол килеватости 14 градусов мы двусторонней сваркой соединяем этот лист с бортами толщиной 1/8 дюйма (3.2 мм) из сплава № 5052. Затем по всей длине корпуса изнутри пускаем четыре параллельных стрингера, которые привариваем к транцевой части, а также к днищу. Но секрет последней операции состоит в том, что стрингерный шов делаем не сплошным, а прерывистым, в шахматном порядке длиной по 8 дюймов (200 мм), то с одной, то с другой стороны балки. Далее к этому продольному скелету сверху привариваем через каждые 20 дюймов (500 мм) алюминиевые же шпангоуты, к которым опять же крепим алюминиевую палубу толщиной, такой же, как борт. Я долго экспериментировал с палубными модификациями и остановился на алюминии, который несколько дороже, зато на века, как и весь корпус катера, которому мы даем пожизненную гарантию.

– А где располагается бензобак?

– Он у нас, конечно, тоже из алюминия и приварен в подпалубном пространстве к тому набору, о котором я только что говорил. Потом все пространство под палубой заполняется

\* Последние пять лет «Motion Marine» производит от 50 до 60 корпусов в год.



пеной и покрывается битумной мастикой, так что ни грамма лишней воды в наших корпусах быть не должно. Как нет и внутренних коррозионных противоречий между сплавами различных металлов, поскольку мы никогда не заземляем аккумулятор на корпус, а изолируем все соединения нейлоновыми шайбами. То есть все «моушеновские» катера электрически нейтральны, что, как мне кажется, имеет большое значение на рыбалке.

Пока Марк произносил все эти слова, мы, не торопясь, обошли весь цех и приблизились к закутку, где стояли рулоны толстой ПВХ ткани, а рядом в полном беспорядке сгрудились капитанские кресла.

– Это тоже наше производство, – довольно улыбаясь, поглядел на меня владелец мануфактуры. – Все, что предлагают поставщики, меня не устраивает, вот и приходится самим кумекать в этом направлении. Даже этот складной подлокотник я лично придумал. В спинку вставлена анатомическая пластиковая пластина. Здорово, правда?

Марк в эти минуты выглядел, как

ребенок, хвастающийся перед приятелем заморской новинкой.

Хотелось бы поведать о чудейственных нанотехнологиях, компьютерном дизайне и ЧПУ пятого поколения, но ничего этого вокруг и в помине не было. Так что приходится честно признать, что кулибины существуют и в наши дни.

### Финты на воде

Широченная река Виламете – один из притоков еще более полноводной Колумбии – протекает не более чем в километре от фабрики. Когда-то здесь были неприступные пороги, но после успешного завершения работ местным «ГОЭЛРО», лососи уже не взмывают ввысь над каменистыми грядами, а минуют затопленное препятствие по рыбоходу.

Недалеко от плотины нас ждали два аккуратненьких катера размерами 24×7×36 и 26×8×36 футов, младшенький был запряжен 150-сильным «Mercury Optimax», а тот, что поболее – спаркой «Verado 250».

– Есть какие-то предпочтения при

установке движков? – поинтересовался я.

– Абсолютно никаких, – ответил Марк. – Иногда по желанию клиента ставим даже дизельные стационары, я же считаю, что и «Optimax», и «Verado» оптимально согласуются с моей концепцией катеростроения.

Внешне все «моционы» можно сразу отличить по двум вещам: далеко вынесенному транцу\* и довольно странному уголку, приваренному по всей длине скулы от носа до транца. Очень оригинально смотрится и окраска бортов и кабины.

– Мы первыми в нашей индустрии применили вынос силовой установки за транец, – комментирует Ольденштат. – Случилось это в 2000 году, тогда эта идея вызвала скепсис конкурентов. Я же таким решением просто хотел увеличить пространство в кокпите при использовании стационар-

\* Вначале так устанавливали стационары, теперь же крепят и подвесники. Выносными транцами мотолодки, например, «Казанка 2М» и «Казанка-5», оборудовались еще в советские времена.





ного двигателя, но потом выяснилось, что кормовая центровка заметно улучшает ходовые качества катера, и данная новация стала фирменным знаком «Motion Marine». То же самое и с профилем толщиной 0.19 дюйма (4.8 мм), приваренным под углом 90 градусов к скуле. От рассекаемой носом воды, направляемой не в стороны, а к транцу, возникает дополнительная подъемная сила. Краска по борту – тоже специального пошиба. Ее я усмотрел на выставке военных достижений. Именно так обрабатывают вертолетные винты американской армии, воюющей на Ближнем Востоке, на деле это вовсе не краска, а виниловое покрытие!

– Интересно, а Марк Ольденштат что-нибудь запатентовал в своей жизни?

– Конечно, нет! Считаю это бесполезным занятием, все равно кто-то да скопирует, а такой небольшой фирме, как моя, не хватит средств судиться с плаггиаторами.

Вступать на борт любого катера «Motion Marine» очень удобно, ведь алюминиевый планширь шириной 8 дюймов покрыт шероховатым черным винилом.

Внутри кокпита все как положено: рундуки, ящики для рыбы, стаканы под спиннинги, в рубке – туалет и фирменные анатомические сиденья, которые легко трансформируются в кровати. Везде очень просторно, ведь ширина палубы более чем достаточна.

Все релинги выглядят настолько надежно, что на них можно без боязни

выполнять самые сложные гимнастические упражнения – я лично проверил, а по хардтопу 26-футовика даже всласть попрыгал.

В общем, катера фирмы весьма добротны, почти как люксовый «Hummer», только алюминиевый.

– Сколько же стоят такие красавицы?

– Производство мое, как понимаешь, не массовое, поэтому цена базовых 6.5-метровых моделей без рубки начинается от 25 тыс. долларов. А уж далее, как клиент пожелает. Вот, например, звезда NBA\* Брайан Грант заказал трехпалубный 36-футовый катер категории VIP, который обошелся ему со всей начинкой в 650 тысяч долларов. Вроде дороговато для алюминия, зато такого рыболовного стилинга ни у кого нет! В рубке между лососевыми поклевками можно хоть дискотеку устраивать – вся аппаратура от «Bose», к звуку не подкопаешься. «Motion Marine» может построить катер, как говорится, «под ключ» со всей необходимой начинкой – эксклюзивными спиннингами, катушками и даже элитным винным погребок в придачу. В мире богатых такие «мелочи» играют не последнюю роль.

Правда, на «покатушках», как ни подстегивал я «моцион», как ни пытался создать искусственный «трудняк», но все одно – никакого экстрима не испытал, как и ни малейшего намека на «кобру» при выходе на глиссирование. И это при

том, что на 150 силах с двумя пассажирами и поднятым «тримом» я выжимал 45 миль/ч, а на двух «Verado» в тех же условиях – целых 64 мили/ч. При таком режиме 26-футовый катер расходует 130 л топлива в час, а при крейсерской скорости в 35 миль, в зависимости от винта и загрузки, – от 37 до 60 л.

Интересно, что, даже крутясь на приличной скорости на одном месте, винты воздух не захватывают, видимо, благодаря приваренному к скуле профилю катер просто прилипает к воде. В общем, по-моему, то была самая безопасная «пилюля», что я когда-либо проглатывал.

– Как же «Motion Marine» переживает надвигающийся кризис? – уже в конце дня я остороженько затрагиваю весьма щекотливую для американцев тему.

– В худшем случае подсократимся наполовину, – деловито рассуждает седой 53-летний главный конструктор, дизайнер, владелец и испытатель Марк Ольденштат. – Но учти, что в последние годы наш основной заработок мы получали от обслуживания и переоборудования уже построенных катеров. Глобализация и повышение цен на энергоносители привели к тому, что прибыль обычного корабеля в США уже не превышает 12%. Ну а если будет совсем плохо... – Тут он на секунду задумался, а затем показал руки, – они всегда помогут!

Я мельком взглянул на его ладони и про себя отметил, что их хозяин – явно не Ротшильд.

\* Национальная баскетбольная ассоциация.