



Андрей Великанов. Фото автора

# Алюминиевый козырь ОТ «YAMARIN»

Как учит исторический опыт, водно-моторная индустрия выходит из кризиса последней и, как правило, в «голодные годы», многие мировые бренды, спасаясь от банкротства и увольнений персонала, вовсе не помышляют о выпуске новых моделей катеров и яхт. Поэтому неожиданное приглашение на презентацию и тесты катеров от наших финских соседей из «Yamarin» мы приняли с большим интересом.

**Н**о, прежде чем перейти к тонкостям дизайна и водным процедурам, хочется коротко напомнить историю этой известной торговой марки.

Во-первых, данный бренд принадлежит компании «Konekesko» (оборот в 2009 г. – 350 млн. евро), в свою очередь входящей в торговую империю «Kesko» (2009 г. – 8.5 млрд. евро),

имеющей более 2000 супермаркетов в Скандинавии, Прибалтике и России. Как шутят в Финляндии, в «Kesko» продается все, от детских сосок до надгробных камней.

Рекреационное направление в «Konekesko» родилось в середине 60-х гг., когда компания занялась дистрибуцией в Суоми продукции

«Yamaha Motors». Торговая марка «Yamarin» была зарегистрирована в 1972 г., и на сегодняшний день это – порядка 30 моделей композитных катеров длиной от 4 до 8 м, по праву считающихся одними из самых популярных в Скандинавии.

Бороздят финские «братья» и наши воды, но за ними давно закрепились

поговорка: «Yamarin» – всегда очень здорово, но очень дорого!».

### Неожиданное начало

Не часто увидишь на подобных мероприятиях президентов и исполнительных директоров громадных компаний, такое руководящее внимание случается лишь в те моменты, когда фирма хочет преподнести публике некий сногшибательный сюрприз. Именно так и вышло на этот раз – Пекка Лахти (председатель совета директоров «Konekesko») и Аатос Кивела (президент компании) пожаловали на презентацию не зря – всегда убежденный в правоте композита «Yamarin» выставил для журналистов два новых ... алюминиевых катера серии Cross.

– Почему же вы решили внедриться в совершенно несвойственную для фирмы тему? – интересуюсь у дизайнера проекта Кая Илманена.

– Алюминий всегда был особенно популярен в Скандинавии и России, к тому же динамика продаж таких корпусов даже в кризисные годы показывает, что покупательский спрос любителей морских удовольствий нацелен именно на алюминиевую зону. Например, наш «Buster» произвел в этом году порядка 4000 катеров, 1200 штук выпустил «Silver», шпионская же информация свидетельствует о том, что питерский однофамилец последней фирмы из Ахтари также имеет весьма приличные показатели продаж. И все это происходит в период мировой стагнаций водно-моторной индустрии.

– И как же вы собираетесь конкурировать с этими европейскими монстрами?

– Да очень просто, – белобрысый Илманен азартно смеется, хватая в руки карандаш и бумагу и сразу начинает аккуратно вычерчивать корпус нового катера. – Обрати внимание, все модели вышеперечисленных фирм в основном похожи на коммерческо-рыболовные или же военные прототипы. Мы же вышли с совершенно новой концепцией дизайна для алюминиевых корпусов и создали две модели серии Cross, специально для рекреационного использования. Хотя и конкуренты постоянно декларируют то же предназначение, но в новых моделях





«Yamarin» такая идея просматривается сразу. Думаю, что мы за год-другой станем «номером два» в алюминиевой категории на европейском рынке. Этому способствует и наше дизайнерское КБ, на сегодня оно самое сильное в Старом Свете. Например, путь от первого карандашного наброска до готового прототипа занял у нас всего год.

– А какой у тебя личный опыт в этой области?

– Я закончил Кораблестроительный институт в Турку и занимаюсь разработкой модельного ряда «Yamarin», начиная с 1993 года, и создал по видимому не менее 30 проектов. К тому же и сам ранее практиковался с алюминиевыми корпусами, когда пару лет работал на итальянской верфи «Canados», где строились суда от 12 до 35 метров.

В дизайнерских способностях Илманена усомниться сложно, ибо во время беседы он непрерывно чертит то реданы, то кокпиты, то кавитационные потоки за транцем.

– Ну хорошо, убедил. А какой еще козырь у твоих катерных «кроссоверов»?

– В отличие от конкурентов мы «гнем» металл марки 5083, и специалисты хорошо знают, что работать с этой маркой не так просто. На «кроссах»

толщина такого алюминия на днище и транце – 5 мм, бортов – 3 мм. В этом деле нам очень помогли разработки Мартина Хинделбранда из хельсинского Института технических исследований. Ныне мы даже можем гнуть и варить 50-миллиметровый алюминиевый профиль! К тому же, в компании очень сильно работают маркетологи, и у нас только от финских дилеров уже есть заказы на сотню катеров.

### Произвольная программа

На суд журналистской ватаги, главные действующие лица которой приехали из Швеции и Норвегии, организаторы представили два кроссовера длиной 6.25 м и шириной 2.30 м с одинаковыми четырехтактными 150-сильными ямаховскими двигателями. Принципиальная разница между моделями заключалась в пластиковом кокпите: один катер был с центральной консолью («Yamarin Cross 61 Center Console») и, соответственно, с двумя плотно прижатыми друг к другу сиденьями, другой же (Yamarin Cross 63 Bow Rider) с разнесением «человекомест» по бортам, ветровым стеклом по всей ширине кокпита с дверцей посередине.

Нас без церемоний разделили на группы и пустили в свободное плава-

ние по осенним водам Финского залива, правда, перед самым отходом я успел перекинуться словами с Весой Леппа, главным редактором журнала «Kippari», который тестировал катера накануне.

– Очень умный проект, корпуса отлично продуманы для прибрежного плавания в самых суровых условиях, – крикнул вдогонку финн и поднял вверх большой палец правой руки.

Официальная презентация серии Cross состоится только на февральской выставке в Хельсинки, по-этому тестируемые корпуса значились прототипами и, естественно, ни один прибор на панели ничего правдиво не показывал. Но журналисты – народ въедливый, и мы с помощью подручных средств замеры, что максимальная скорость обеих новинок чуть-чуть не дотягивала до 50 уз. Не смогли мы полностью оценить и внешние изыски обводов алюминиевых корпусов, они ведь были пришвартованы одним боком к пирсу, но то, что ложилось на глаз, производило самое добротное впечатление.

Оба катера стояли на волне, как влитые, но управлять «63-м» было несколько проще, ибо центр тяжести данной модели располагался несколько ближе к транцу.



Автор проекта Кай Илманен



«Кроссы» были оборудованы множеством рундуков, закрывающихся сверху аккуратными серыми сиденьями. В носу имелось тоже закрывающаяся «хранилка» для якоря.

По бортам катера в осеннем солнце сверкали надежно смотрящиеся стальные релинги.

Модель с центральной консолью выглядела чистым «американцем» для спиннинговой рыбалки, и мы не отказались от возможности выйти в открытое море по щучьему вопросу. Забрасывать блесну и перемещаться вдоль борта тут было, конечно, очень удобно, только вот переходить с точки на точку оказалось не просто – приходилось держать снасти в руках, ибо скандинавские конструкторы почему-то не предусмотрели ни одного места для бортового хранения спиннингов. Отсутствовала и площадка для установки троллингового или подруливающего мотора, без которого на Западе не обходится ни одна морская рыбалка – теперь совсем не в моде жечь бензин в 150-сильной топке на скорости 1–2 уз.

Эти претензии я тут же и высказал одному из финских напарников. Как нельзя кстати, им оказался Тармо Вуоярви, основной «локомотив» данного проекта, тот самый, который много лет

назад придумал логотип «Yamarin» в виде охотящейся касатки и, которая, как известно, является главным дельфиньим врагом. По-английски это



## Официальная презентация серии Cross состоится только на февральской выставке в Хельсинки

– Flipper, герой одноименного голливудского фильма, точь-в-точь как название некогда мощной судостроительной верфи. Ныне она входит в группу компаний «Bella», которая в прошлом году потерпела убытков на 8 млн. евро.

Консольный красавчик был оснащен цветным карт-плоттером, а нижняя кромка сидений могла подниматься под углом 90°, что давало возможность амортизировать колесами волну на полном ходу.

Оба катера оснащены 107-литровыми топливными баками, но, по словам Тармо, над их месторасположением надо еще поработать. Ведь «Yamarin» – это, в первую очередь, аэродинамика и хорошо просчитанная прочность, над которой сотрудники «Konekesko» теперь работают не только в тестовом режиме, но и на специальных трехмерных компьютерных программах. Как уверял господин Вуоярви, они готовы в ближайшем будущем одеть в алюминий как минимум 15 вариантов из модельного ряда фирмы, но они будут уже процентов на 15 дороже композитных.

Уверен, что у этих новинок будет большое будущее, но все зависит от цены, в Финляндии на модели «61CC» и «63BR» она заявлена в пределах 22 000–23 500 евро.

То, что будет с ценообразованием в России, пока не ясно, но, боюсь, что опять нашему соотечественнику новый «Yamarin» встанет в копейку. ■