

Сюрпризы «Генуэзской республики»



Андрей Великанов ■ Италии еще и в помине не было, зато на всех картах мира существовала Генуэзская республика, владения которой в пору своего расцвета достигали даже Крымского полуострова. Уже в III веке Генуя была одним из важнейших портов на Средиземноморье, тут родился Христофор Колумб и возникло знаменитое итальянское кораблестроение, а 1 августа 1931 года здесь был спущен на воду знаменитый океанский лайнер Rex, установивший рекорд пересечения Атлантики (4 дня и 13 часов).



Рыбы – дело серьезное

В этом городе в обязательном порядке останавливались русские аристократы, отправлявшиеся в гранд-тур по Европе. Поэтому совершенно не удивительно, что 51 год назад именно в Генуе была организована боутинговая выставка (Salone Nautico Internazionale), за полвека своего существования ставшая одной из самых грандиозных на нашей планете.

Морская индустрия является одной из важнейших в экономике Италии (в 2010 году этот сектор оценивался в 3.4 млрд евро, а в 2008 – 6.2) и многие яхтенные бренды, произведенные на Аппенинах, давно стали синонимом качества и эстетики во всех ипостасях. Итальянские катера и яхты известны далеко за пределами страны – сейчас 80% продукции местных верфей идет на экспорт (три года назад экспорт составлял 50%).

Поэтому совершенно не удивительно, что Генуэзской «лодочной» выставке придается такое большое значение не только в Лигурии (Генуя – административный центр этой области), но и в Риме – «51 Salone» открыл министр транспорта Италии Атеро Маттеоли (он, кстати, прибыл в старый порт Генуи на борту пограничного катера). За 10 дней это шоу, по-

священное в нынешнем году 150-летию объединения Италии, посетили десятки политиков и звездных «селебрити», включая президента и генерального секретаря UIM (Рафаэлле Хинелли и Андреа Дини). Работу выставки освещали 2000 журналистов из 27 стран, а в самой Генуе проводилось множество общественных и культурных мероприятий.

Мировая боутинговая индустрия ныне переживает не самые лучшие времена, и Италия тут не исключение, хотя сухие цифры, полученные в пресс-центре впечатляют – 1300 участвующих фирм (35% из-за рубежа) и 226 000 посетителей (на 13% меньше, чем в 2010 году). И тут можно было найти товар на любой вкус и цвет – при входе на выставку даже стоял синенький катамаран Dubai Victory Team – чемпионский гоночный болид с двумя 12-цилиндровыми движками, позволяющими развить скорость в 250 км/час.

Я облизывал глазами Генуэзскую выставку впервые и был готов к любой неожиданности, но даже во сне не мог предположить встречи с мощнейшей «надувной» экспозицией. Такого не встретишь нигде в мире – даже все гранды моторостроения (Mercury, Yamaha, Honda, Evinrude, Suzuki) на первом плане своих экспозиций дер-

жали добротные РИБы, а чуть поодаль стояли привычные российскому глазу компактные надувнушки. Про местную Selva и говорить нечего – площади этой компании были одними из самых презентабельных и богато оформленных, где у этого исконно местного производителя я насчитал порядка двадцати надувных бортов.

Пытливый итальянский народ по привычке прошлых лет, конечно, бродил по дорогим мегаяхтам, а на 50-метровую «моторку» CBI 50 Aifos (от верфи CBI Navi), даже выстроилась приличных размеров очередь. Тем не менее, в большинстве своем то были обычные зеваки, а вот реальный покупательский интерес оказался в значительно более скромных метрах и лошадиных силах – 60% представленных в Генуе корпусов оказались длиной менее 8 метров!

К тому же оказалось, что почти 2/3 итальянского морского бизнеса приходится на мелкие фирмы, где число работающих не превышает 10 человек, а оборот менее 2 млн евро.

Уж никак не мог себе представить, что просоленные загорелые мореманы станут интересоваться гребными досками (SUP), весельными деревяшками или же складными отечественными каяками (www.qajaq.it).



Ральф Шлафер
и его нанотехнологический проект

Любые кризисные времена богаты на разнообразные новинки и неожиданные конструкторские решения. Тем более, что лозунг начала десятилетия «мощнее – быстрее – дороже», вдруг резко сменился на «меньше – экономичнее – дешевле». Давайте же взглянем на «Генуэзскую боутинговую республику» именно с этого ракурса.

Двигатели

Австрийцы из Steyr Motors порадовали легким двухцилиндровым дизельком МО Hybrid 32 (1067 см³, 80 кг, 36 л.с.), оснащенным магнитным генератором. Этот движок станет неопределимым подспорьем для маломерного судостроения, ведь его можно устанавливать как в горизонтальной, так и в вертикальной плоскости, что даст возможность конструкторам свободно «поиграть» подпалубным пространством.



Хотя весовая пальма первенства среди дизельных малышек принадлежит немецкой фирме Faymann Diesel – их одноцилиндровый 4-тактный агрегат весит всего 39 кг (290 см³, 22 или 25 л.с.)! Это движок выпускается как с водяным, так и с воздушным охлаждением.

Одна из стационарных новинок уже отправилась в нашу страну. Это 12-цилиндровый агрегат 4V 21 итальянской компании Seatek мощностью 1500 л.с. Его приобрели «в Петербург» для алюминиевого катера, подготавливаемого силовикам. По словам представителя компании, теперь наши МЧСовцы будут выходить на глиссирование за 4 секунды и развивать 58 уз.

Среди подвесных моторов ничего реально свежего не случилось – Yamaha несколько обновила 115 мо-

дель, Suzuki показал DF 8 AR с «ремонтотом», а про удивительную новинку Mercury 150 мы уже рассказывали в прошлом номере.

Паруса

Общий объем мирового парусного рынка в сегодняшней итальянской интерпретации можно понять, анализируя такие цифры: всего на Генуэзской выставке демонстрировалось 2000 корпусов, из этого числа парусников было всего 126. Хотя данный показатель, конечно же, значительно выше штатовского, где выставочная доля классических яхт в последнее время редко переваливает за 5%.

Флагманом данного раздела «Генуэзской республики» заранее называлась 31-метровая красавица Comet 100 RS (верфь Comar Yachts), созданная известными дизайнерами Андреа Валичелли и Алессандро Назаретом. Пожалуй они добились максимума в эргономическом совершенстве – трудно найти иные решения для хранения надувного «тендера» и парусного вооружения, планировки кают-компания.

Эх, если бы такой проект, да пятью годами раньше!

Сегодня же решившийся на покупку народ в полную меру толпился лишь вокруг гораздо более скромных

Italia 10.98



Alpa R 18S



парусных водевилей типа Lazer, Hobie Cat или очень качественного 5.5-метрового шверта Alpa R18 S от Анжело Пайарди (www.paiardi.com) за 9000 евро со всей парусной оснасткой.

Из прочих яхтенных новинок я бы выделил два проекта – Italia 10.98 (Italia Yachts) и Dinamica 940 (Dinamica Yachts srl).

Дизайнеры Italia «на все сто» постарались совместить люксовую начинку со спортивным характером яхты. История рождения Dinamica гораздо экзотичнее – идею создания самобытной элегантной яхты подал и финансировал известный в прошлом спортсмен Рольф Шлафер.

Используя самые современные материалы, он хотел сделать нечто непохожее на прочих парусных собратьев. Побывав на борту и вправду ощущаешь

себя не на паруснике, а на острове высокомодульной дизайнерской мысли.

Концепцию Шлафера воплотил в жизнь известнейший Клаудио Маллетто, чьи яхтенные корпуса выигрывали 11 мировых и 15 национальных первенств.

И чего теперь удивляться, что Dinamica 940 уже признана лучшим парусным проектом Италии 2011 года и номинирована Академией ВМФ страны на звание лучшей яхты Европы (результат станет известен на январской выставке в Дюссельдорфе).

Катера

Единственное, чего нет в Италии – это алюминиевых катеров, а вот разномастного пластика здесь видимо-невидимо.

Но не побоюсь ошибиться, если

скажу, что в нынешних экономических реалиях итальянцы в первую голову интересовались... РИБами!

Хотите верить или нет, но в Италии на данный момент существует 101 фирма, выпускающая такую продукцию, и 42 верфи имеют за пазухой на сто процентов замкнутый цикл, то есть и клеят баллоны, и формуют корпуса.

Как сказал владелец компании ZAR Пиеро Форменти, в этой области судостроения Италия как минимум на 20 лет опережает все прочие страны.

«Откуда такое странное название?» – спрашиваю у экспрессивного Пиеро.

«Наша семейная компания была образована в 1979 году моим отцом Джузеппе. Тогда она называлась Formenti boatyards и основным товаром фирмы были классические надувнушки. В на-



Надувнушка длиной 21 метр



Пиеро Форменти

На тесте GardaSolar с конструктором судна Алберто Поццо



Каяк по итальянски

чале 90-х мы задумались об изготовлении РИБов и первой мыслью было назвать серию Napoleon.

Но мне имя французского императора показалось чересчур длинным и было решено остановиться на русском Царь (Zar) – в те годы я увлекался историей семьи Николая II.»

«И чем ваши корпуса отличаются от прочих?»

«А разве не видно? – Тут итальянец складывается вдвое и быстро ползет вдоль своего нового корпуса МАКО 68. – Глубокое мореходное V, выдвинутый вперед киль, аэродинамические ниши, надувной борт не касается воды! Благодаря оригинальному дизайну корпуса мы можем использовать менее мощные моторы, нежели аналогичные проекты конкурентов. Зато по дизайну кокпита и качеству «Царю» нет равных! Итальянцы это понимают и, как результат, в 2011 году наше произ-

водство выросло на 12% по сравнению с предыдущим годом.»

Такие заявления проверить трудно, но тот факт, что на стенде ZAR-Formenti всегда было многолюдно, заставлял кое о чем задуматься.

«Раз у вас все так хорошо, то почему в Генуе не видно китайских надувных лодок?»

От этого вопроса Пиеро вначале опешил, но буквально через мгновение ожил, завращал всеми мимическими мышцами лица и яростно покрутил указательным пальцем у виска, что видимо по итальянской жестикеуляции значило – «руссо дура!»

«Да кто ж их тут покупать-то будет? В Италии китайцам не пробиться, у нас и Zodiac порою бледно смотрится!»

Комментировать такие высказывания не стану, «братская дружба» итальянцев и французов известна давно. Но почти со слезами признаю – когда

разглядывал пайол, стрингера, уключины, транец и швы у обычной 340-ой надувнушки фирмы Arimar, как-то очень тоскливо засосало под ложечкой. Ведь лодка стояла под тысячу евро, что вполне сравнимо с нашими отечественными брендами, рожденными в Поднебесной.

Capelli, Pirelli, Nuovajolly, Sacs, Heaven, 4XC, Marlin, Magazzu, Valiant, Joker, Lomac, Monte-Carlo, BWA, MarCo, Altamarea, Explosion – все выставленные в Генуе надувные бренды перечислить просто невозможно, ведь тут можно было встретить и коротышку ростом 1.86 м и 22-метрового гиганта. Такой же был и ценовой разброс – от 400 евро до полутора миллионов, причем стоимость 5-, 8-метровых корпусов была вполне сравнима с нашими отечественными образцами. Туго же придется нашим хлопчикам, когда РФ вступит в ВТО. Крупные верфи представляли и профессиональные РИБы, например Capelli предлагал зрителям специализированную для военно-технических целей линейку Tempest.

Забавный диалог состоялся у меня на стенде фирмы Siner G, производящей самые-самые навороченные водометные тендерные РИБы AerMarine (до 3.5 м). Тут и тиковая отделка, и кевларовые релинги, и управляемый дистанционным пультом складной транец. Соответственно и цена: 20–23 тысячи евро.

Узнав, что я из России, генеральный менеджер фирмы Андреа Орселли радостно воскликнул: «Да у меня множество русских клиентов».

«А из каких городов?» – Я был искренне удивлен, ибо видел эти лодочки впервые.

Серия Capelli – Tempest выпускается для силовиков



Тендеры AerMarine



GardaSolar GS 4

«Сейчас не вспомню, почесал затылок господин Орселли, но в основном с юга Франции».

Хотя в сторону нашей страны сейчас смотрит практически любой западный производитель, им почему-то кажется, что у русского Ивана самый светлый завтрашний день и с деньгами все в порядке. Помочь найти дистрибьютора в России просил любой встреченный капиталист, который разглядел на моем бейдже магическую надпись «Power and sail boats. Russia».

Были на выставке и глубоко «советские» модели типа 5-метрового каютного катерка (www.smartliner.com) или же классической сицилийской лодки с деревянным рулем под крохотный стационар (www.calemaboats.com).

Уключины и лавки, транец также деревянные, правда такого качества, что

хоть сегодня неси в Эрмитаж. Впрочем, некоторые лодки этой фирмы предназначены для коммерческой рыбалки сетями. Ничего не попишешь – в Италии сплошь да рядом сходятся в одну точку утонченное искусство и вековые жизненные традиции.

Как было отмечено выше, Европа начала активно «не тратить» деньги, и моментально на этом фоне разнотравным букетом стали распускаться всяческие энергосберегающие проекты типа GardaSolar GS 4 – четырехместный пластиковый корпус, управляемый электродвигком, который заряжается от солнечных батарей. Концепцию пузатого тримарана озвучили в 2010 году молодые итальянские инженеры Альберто Поццо и Алессио Занолли.

Под своевременный экологически правильный проект (замена стекло-

пластика полиэтиленом) деньги нашлись быстро, и к нынешней выставке ребята «сваляли» 6 готовых корпусов (грузоподъемность 400 кг, максимальная скорость – 6 уз).

Управляется катер весьма чувствительным джойстиком, но с непривычки в тесноте итальянских гаваней маневрировать достаточно сложно – никак не поймать нужную скорость при коротких поворотах и не запомнить, что торможение осуществляется нажатием на кнопку заднего хода.

Безусловно, у этого катера есть будущее, особенно на водоемах, где запрещены бензиновые двигатели или для проката на пляжах.

С мыслью о сохранении природных запасов создавались и швейцарские катера Marinekart. Только в отличие от итальянцев, здешние дизайнеры ори-

4 местный катер швейцарцев



ентировались на немецкий двигатель Totqueedo или на маломощные подвесные моторчики.

Главной целью альпийских судостроителей конечно были скоростные показатели 4-местного скутероподобного катера длиной 338 см и весом 55 кг. Данные тестов показали что с 4 ваттным электромотором и при двух пассажирах можно выжать 10 уз, а с 10-сильным подвесником – 23!

В Генуе – все есть!

Когда организаторы обещали, что на выставке можно будет найти свой золотой ключик, они нисколько не преувеличивали.

Ну где можно увидеть двухместный водный велосипед на трех баллонетах? Его представила компания Ambrosio (www.bicidamare.it).

А кто мог представить, что в Италии производятся весьма качественные спиннинговые катушки – мультипликаторы. Оказывается, еще с 1958 года семейная фирма Паоло Станзерла – Everol (www.everolreels.com) выпускает отличные мульти и даунриггеры для морской рыбалки.

Не меньше изумления вызвал надувной мостик – трап Airgangway, выполненный на эйрдековской основе (260×75 см, выдерживает 200 кг). В собранном состоянии трап весит 10 кг и укладывается в небольшую сумку.

Я уже привык, что ни одна значительная боутинговая тусовка не обходится без авиационной капли меда. Случилось так и в Генуе, правда это все – таки была классическая летающая лодка – двухместный бразильский самолетик SeaMax со 100-сильным бен-

Такой трап выдерживает 200 кг



зиновым двигателем Rotax 912S и со складывающимися крыльями!

Максимальная скорость аппарата – 255 км/ч, грузоподъемность – 300 кг. Он может приземляться как на воду, так и на сушу и по желанию клиента может быть оборудован баллистическим спасательным парашютом.

Стоит такая забава 108 000 евро и в сложенном состоянии (демонтаж крыльев занимает всего 10 минут) может спокойно поместиться на бытовом автомобильном трейлере или в тендерном отсеке яхты, ведь длина самолетика 6 метров, а ширина в собранном состоянии – всего 175 сантиметров!

Я покидал бурлящую Генуэзскую республику как раз в тот день, когда рейтинговые агентства пригрозили Италии грядущим дефолтом. Вот бы нам такой кризис! ■

