



Come stai, Ломбардия?

Италия в обыденном сознании ассоциируется с историческим и культурным достоянием человечества, а также несравненной средиземноморской кухней. Но говоря о северных областях этой страны, нельзя не принимать во внимание их мощный индустриальный потенциал.

Сами итальянцы считают своих северян трудолюбивыми, что очень их характеризует с учетом скидки на общую присущую нации расслабленность и способность получать удовольствие от самого неспешного хода жизни. Впрочем, Европе сейчас не до отдыха – кому вытягивать из посткризисных трясины ее неразумные окраины как не промышленному центру? Держись ближе к заводской трубе – не пропадешь, гласит мудрость времен развитого социализма, и сознательные итальянцы-северяне изо всех сил поддают жару в своих топках.

Малое итальянское судостроение

распределено по всем просторам Апеннин, но как утверждает президент области Милано Гуидо Подеста, четверть его продукции производится в провинции Ломбардия (с ударением на «и», как здесь принято произносить). Для развития отрасли местные власти активно помогают бизнесу. Так, в мае Милан поучаствовал в организации небольшого бот-шоу MIDRO, безвозмездно предоставив ему зеленую гладь городского водного стадиона Idroscala, где представители российского бизнеса оказались желанными гостями наряду с представителями нескольких динамично развивающихся стран, которые принято называть уве-

систым именем BRIC. «MIDRO» – это оригинальный каламбур из двух слов: «Милан» и «гидро» как символ водной направленности события. Как пояснил Подеста на пресс-конференции, итальянцы знают толк в товаре для здорового и красивого образа жизни, спрос на который быстро растет в странах BRIC, в отличие от Европы, более озабоченной судьбой зоны евро и упреками «зеленых», всемерно ограничивающих давление обывателя на западную природу.

«Мы сами идем к людям, чтобы показать им, как можно отдыхать – весело и экологично», – так пояснил цель выставки представитель ассоциации



Зеркально-черный красавец от NeedYacht – маленькой семейной верфи из Кремоны

midro
LA NAUTICA
SOSTENIBILE

итальянских судостроителей UCINA Пьеро Форменти. С чего бы им не отдыхать на воде весело, когда местные правила требуют наличия водительской лицензии и регистрации только для судов более 10 м длиной и под мотором мощностью более 40 л.с.? Для меньших по размеру требуется лишь страховка да документ о соответствии нормам безопасности ЕС. Но суперяхт здесь и не держат. Ломбардия – край неморской, основные судоходные воды провинции сосредоточены в реке По и

лизируются значительно проще, ведь после их сжигания на мусороперерабатывающем предприятии масса твердого остатка минимальна. С той же целью поддержания чистоты природы предлагают листовую заполнитель для трехслойных конструкций, изготовленный из натуральной пробки. Или вот другой необычный материал – «гибкий мрамор», применяемый для отделки интерьеров фирмой Regolo Style. Это пластины тонко нарезанного натурального камня различных цветов, которые

главное – лодка-катамаран под 4-киловаттным мотором скачком выходила на глиссирование и под тихое жужжание и плеск носилась со скоростью около 30 км/ч. Желающих прокатиться по воде в жаркий день было предостаточно, поэтому неподалеку у розетки постоянно заряжался сменный аккумулятор. Отличная пляжная игрушка, жаль недешевая – около 6000 евро без двигателя. Чтобы получить наилучшие характеристики, изготовители пошли на максимальное облегче-



Sea Sight, она же Vista Mare – надувная лодка с невидимым днищем



Marine Cart – пожалуй, самый маленький глиссер с электроприводом

в нескольких чрезвычайно красивых горных озерах, среди которых известное многим нашим водномоторникам озеро Комо, где обитает живая легенда «Формулы-1» Ренато Молиари.

Экспозиция бот-шоу включала несколько понтонов с рядами катеров и моторных лодок, а также короткую «улицу» из стендов производителей вспомогательного водного товара. Часть экспонатов, такие как линейка «пакетных» РИБов Selva, внешне и конструктивно были вполне традиционными, оригинальность идей других заслуживает быть отмеченной на наших страницах. Кухня – кухней, но и в судостроении итальянцы все же пребывают в мировом авангарде.

К примеру, интересно новаторское применение льна в качестве армирующего материала для слоистых пластиков вместо привычного стекловолокна. «Льняные» корпуса служат так же, как и обычные стеклопластиковые, но ути-

наклеены на волокнистую монтажную подложку. Их можно гнуть как обычную тонкую фанеру, а прочны они настолько, что на листе гибкого мрамора, положенном между двух опор, можно безбоязненно сидеть. Компания известна сотрудничеством с такой именитой маркой, как Azimut-Benetti, а также она оборудовала лайнер Costa Crociere.

Внимания заслуживала пара маленьких лодочек-картопов Marine Cart простой конструкции, но с хорошо оборудованными местами для сидения. Одна из них, с 10-сильным подвесником на транце, выглядела вполне обычно, но вторая интриговала и вызывала желание прокатиться. Она была снабжена электромоторчиком Torqueedo с непривычно большим винтом и оригинальным тросовым приводом руля. Хозяин предупредил, что с «сектором газа» надо обходиться осторожно. Действительно, миниатюрный его рычажок ходил очень легко, но

ние конструкции и применили для корпусов лыжную технологию. Обшивка образована плоскими трехслойными заготовками из эпоксидного стеклопластика с пенопластовым наполнителем, собрана на герметике и заклепках, но благодаря округлым декоративным накладкам из формованного термопласта лодочка не выглядит примитивной.

Еще одна идея, которая витала в воздухе с самого момента рождения РИБа как класса, но все не находила достойного способа реализации, была наконец воплощена находчивыми ломбардийцами. Речь о лодке с прозрачным корпусом. Надувнушка с именем Sea Sight («вид на море») длиной 2.5 м выглядела на плаву как будто состоящей из одного светло-серого баллона без днища. Заключенный в нем жесткий корпус был целиком отформован из листа лексана, говоря по-нашему – поликарбоната толщиной 6 мм, достаточно стойкого к царапинам, но довольно

гибкого – под ногами он заметно «поигрывал», поэтому строители ограничили режим движения лодки плаванием под 2-сильным моторчиком. Тем интереснее было неспешно разглядывать зеленоватую водяную толщу и проплывающие внизу камни дна. Зато автор может авторитетно заявить: сплошной проход воздушных пузырей вдоль продольных реданов имеет место уже начиная со скоростей чистого плавания. Конструктор Тито Тегас рассказал, что предназначал прозрачную лодку в первую очередь в качестве бортовой шлюпки для крупных яхт, поэтому не особо задавался проблемой поддержания днища в хорошем состоя-



Компания Regolo Style готова поставлять эксклюзивные отделочные материалы вместе с оригинальными идеями по их применению

нии, хотя при общем применении она неизбежно встанет в виде ежесезонной борьбы с царапинами и обрастанием.

В целом же поликарбонат – очень стойкий к механическим и химическим воздействиям материал, и широкое его применение для лодочных корпусов ограничивает только высокая стоимость формовочного оборудования и необходимость выпуска больших серий для окупаемости производства. В расширении партий, а значит, снижении стоимости ему смогли бы поспособствовать и наши изготовители надувных лодок, заинтересованные в поставках таких днищ.

Не стоит полагать, будто ломбардийцы умеют делать только водопла-



Гuido Подеста, президент провинции Милано, лично презентовал выставку международной прессе

вающую мелочевку. На воде стадиона красовались и очень серьезные катера вроде зеркально-черного NeedYacht или презентабельного каютного максигриба под маркой Fly Boat. Здесь присутствовал и Паоло Молиари – брат известного гонщика и продолжатель семейного дела в качестве владельца компании Aigon Marine, производящей эксклюзивные моторные яхты.

Итальянцы знают толк в товарных свойствах дизайна и умеют применять его к самым разным техническим объектам, достигая непревзойденных результатов. Обсуждению специфики работы промышленного художника была посвящена вторая часть выставки MIDRO, которая прошла на живописных берегах озера Комо. Как охарактеризовал его председатель ассоциации дизайнеров-текстильщиков Фульвио Альвизи, «Комо – озеро идей». В 50-е здесь морской дизайн родился как промышленная отрасль. Доказательством его серьезности и состоятельности стали выступления нескольких мастеров по приданию формы и внедрению души в серийную продукцию верфей.

Приятно удивило, насколько итальянские дизайнеры, казалось бы, ставящие превыше всего критерий внешней декоративности своих изделий, понимают важность общинженерного подхода к разработке проектов судов. Дизайнерское отделение Миланского политехнического института готовит специалистов широкого профиля, разбирающихся во всем разнообразии технических задач, которые встают перед проектантом, пусть и не

на doskonaльном уровне. При отделении действует лаборатория судостроения, в ней студенты доводят идеи до практической реализации на опытных образцах. Как подчеркнул Умберто Фельчи, руководитель компании Felci Yacht Design, дизайнер по интерьерам обязан ходить на яхтах, чтобы не делать грубых ошибок в работе и быть в состоянии увязать художественный замысел с реальностью конструктивного исполнения. Другой мастер своего дела, дизайнер Ивана Порфири обратила внимание присутствующих на то, что работа промышленного художника в принципе малоприбыльна, но интересна, поэтому ей могут заниматься либо очень обеспеченные, либо очень независимые по натуре люди. К ней надлежит относиться как к миссии, заданию для себя, и не требовать того же от других. Интересно обозначил свою позицию дизайнер компании Sanlorenzo Yachts: «У классического судостроения слишком сухой понятийный язык, заимствованный из британской традиции мореплавания. Его необходимо расширять для того, чтобы привлекать в ряды судовладельцев-любителей новых людей».

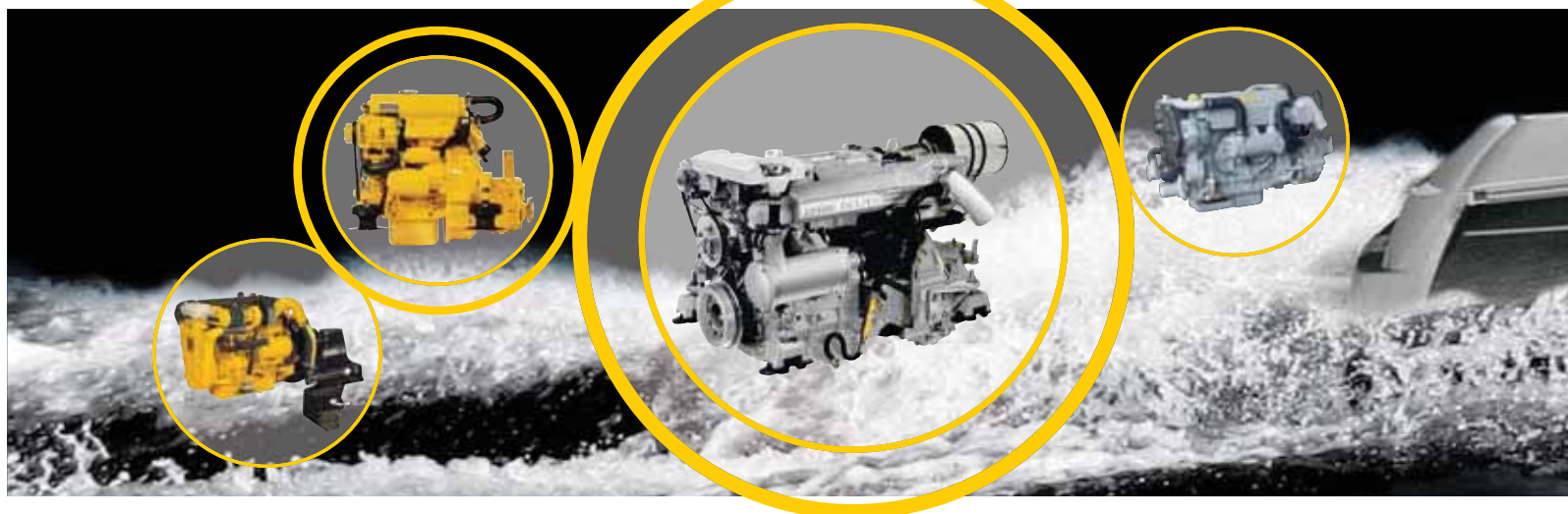
Стремление итальянских конструкторов строить лодки по принципу «от восприятия» в конце концов дает результат: они влюбляют в себя с первого взгляда. Согласимся, это важно не только для успешных продаж – ведь владельцу предстоит проводить на борту многие дни, и все это время он должен чувствовать себя счастливым. ■

А. Д. Фото автора



vetus[®]

www.vetus.com



Морские дизельные двигатели Vetus

Линейка дизельных двигателей мощностью от 12 до 231 л.с. отличаются моделями базовых силовых агрегатов и целевым назначением. Более мощные двигатели имеют одобрение РРР. Голландская сборка, простота в установке и надежность в эксплуатации, большой ресурс.

Полный ассортимент комплектующих и вспомогательного оборудования для установки и эксплуатации: дистанционное управление, валопроводы, муфты, гребные винты, выхлопные системы, фильтры-сепараторы, контрольные приборы и многое другое под одной торговой маркой – Vetus.

Каталог и контактные данные дилеров на сайте www.vetus.ru



Реклама

MAXWELL

A **VETUS** COMPANY



VWC3500



HRC8



HWC2200



Anchormax™



VWC1500



RC серия

ANCHORING EXCELLENCE

Входящая в состав VETUS новозеландская фирма Maxwell имеет почти 40-летний опыт производства лебедок. Ее имя стало признанным стандартом качества в области судового оборудования. Широкий ассортимент продукции Maxwell позволит Вам найти идеальное решение для своего судна, будь это парусная или моторная яхта, катер или рабочее судно. Подробную информацию о продукции Вы можете найти на www.maxwell.com, а список дилеров на www.vetus.ru

Возьмите друга на рыбалку



Любой рыбовод-любитель знает примету: сразу два спиннингиста в небольшой лодке – это к проблемам. Разойтись в тесном кокпите со снастями непросто, приходится использовать каждый квадратный дециметр площади. Лидер в производстве алюми-

ниевых лодок и катеров петербургская компания «Спортсудпром СПб» предложила выход из этой ситуации – новую экономичную модификацию лодки NorthSilver PRO 490 с открытым носовым кокпитом. Версию этой моторки с традиционной носовой палубой мы тестировали в №238, а теперь компания выпустила модификацию для тех, кто желает получить еще больше комфорта на воде. Два спиннингиста смогут получить в лодке максимально возможную свободу действий, оставаясь в равной степени защищенными высоким металлическим бортом.



В новой версии лодки сохраняются все опции «палубного» варианта. Есть стационарный топливный бак (70 л), светодиодные лампы в ходовых и якорном огнях. Возможна окраска лодки в камуфляж.





И СОСТОЯНИЕ ВОСХИЩАЮЩЕЙСЯ ДУШИ

Водно-моторная техника – это, в общем-то, своеобразный шаг к свободе, недоступной на асфальте автобана. Здесь пока еще можно порезвиться вовсю – с ускорениями, рваным темпом и т.п. Моторы YAMAHA для этого очень даже подходят.

Девиз компании YAMAHA звучит, казалось бы, не вполне понятно: «Создать Кандо – действовать в ритме Вашего сердца». Но все становится ясно, когда узнаешь, что по-японски «Кандо» – это «состояние восхищающейся души». Именно такого состояния и стремится достигнуть YAMAHA, создавая гармонию между своей продукцией и ее потребителями. Но никакой мотор не перенесет не то что сверхтяжелых, а даже самых простых условий эксплуатации, если не заливать в него специально разработанные технические жидкости. Такие, например, как продукты Motul, разработанные для водно-моторной техники.



Продукты серии **OUTBOARD 4 T** абсолютно точно соответствуют всем требованиям четырехтактных подвесных и кормовых двигателей YAMAHA. Синтетический продукт

выпускается в двух видах вязкостных диапазонов по SAE – 10W30 и 10W40, и может применяться в моторах мощностью до 300 л.с.. Для более скромных двигателей, развивающих до 90 л.с., подойдут минеральные продукты



серии **OUTBOARD 2 T**, созданные в соответствии со стандартом NMMA TC-W3. Напротив, для участия в «крутых» соревнованиях типа Формула 1 на воде, полная синтетика – биоразлагаемое моторное масло **OUTBOARD 2 T SYNTH**. Такие продукты обладают высочайшими защитными свойствами, и не приносят вреда окружающей среде.



Motul создает свои продукты согласно стандартам YAMAHA, улучшая их изо дня в день. Отметим, что для всех трансмиссий фирменных подвесных моторов отлично подходит **MOTUL TRANSLUBE SAE 90**. А обладателям гидроциклов предназначены три новых продукта. Так, для всех четырехтактных двигателей с наддувом подойдет **POWERJET 4 T**. Для двухтактников предназначен **POWERJET 2T**. А эстеровая



синтетика **600 DI-JET 2T** создана для сверхвысоких нагрузок, а потому часто используется в профессиональном спорте.

Понятно, что как YAMAHA, так и Motul – это старейшие заслуженные бренды, которым, в общем-то, ничего не нужно доказывать. Но эти компании потому и лидеры, что с давних времен настроены только на высшее качество своей продукции. Создать лучший продукт, идеально подходящий для самого требовательного потребителя – вот достойная задача, которую специалисты компаний решают ежедневно, разрабатывая новые и неповторимые технологии. Потребителю нужно только довериться этим именам – остальное сделают специалисты компаний. Только так и возникает «состояние восхищающейся души»!

www.motul.ru

