

Алексей Даняев, фото автора

# Августов показывает лицо



«Павильонные» бот-шоу стали делом почти обыденным. Посмотреть-поговорить, конечно, удобнее под теплой крышей. Но если хочешь узнать о лодке по максимуму – нет ничего полезнее флот-шоу с открытой водой и многими претендентами на покупательское внимание одновременно. Дисциплинированные европейцы это давно поняли и теперь наравне с плановыми предсезонными шоу проводят «покатушки». К странам, сделавшим ставку на «мокрые» выставки, присоединилась и Польша.

**В** «КиЯ» №241 и 242 мы сообщали о презентации продукции маломерного судостроения для журналистов, производимой в польском воеводстве Подлясье с центром в городе Августов, где сконцентрировалась значительная часть судостроительного потенциала страны. В этом

году организаторы повторили мероприятие, заложив добрую традицию.

Стеклопластиковая отрасль в Подлясье в последние 20 лет только растет, причем около 70% продукции идет на экспорт. Большая часть лодок пополняет местные базы отдыха. Туризм на водной системе Подлясья, соединен-

ной каналами со знаменитыми Мазурскими озерами, набирает популярность в Европе.

Презентация новых моделей этого года для журналистов из Восточной Европы прошла в конце июня. Продукция польского судостроения у нас довольно хорошо известна по таким



моторным и парусным брендам, как Galeon, Delphia, Haber, Maxus. Но в Подлясье есть множество успешных производств, о продукции которых мы пока знаем мало, а это было бы совсем нелишним. Поляки умеют строить лодки на хорошем европейском уровне при заметно более низкой стоимости, чем, скажем, в Италии или Скандинавии, при этом у них в активном выпуске есть такие модели, которые не найти среди общеевропейского «мэйн-стрима» – катамараны, мотосейлеры, а также водоизмещающие и полуглиссирующие катера. Отрадно также познакомиться в единой дружной компании коллег-журналистов из стран, бывших прежде в составе СССР и СЭВ, и обнаружить, что между нами осталось много общего – и не забытый еще русский язык, и общий круг интересов, и песни вечером под гитару.

Прошлые публикации об августовском бот-шоу на озере Нецко (от названия реки Нетта, в него впадающей) касались парусной части экспозиции. В этот раз поговорим о моторных лодках и катерах из Восточной Польши.

### Степенно и с комфортом

Несмотря на обилие внутренних судоходных путей, в России практиче-



ски отсутствует рынок водоизмещающих моторных «круизеров». Новые катера строятся только дорогие и только под заказ, а в бюджетном секторе царят самострой и переоборудование бывших спасательных шлюпок – со всеми сопутствующими грехами. Та группа наших потребителей, которая в состоянии приобрести качественный водоизмещатель заводского производства, еще не освоила



Основные данные Navigator 999: длина габаритная – 10.0 м, длина наибольшая – 8.83 м, ширина – 2.99 м. Масса (без двигателя) – 3200 кг. Вместимость – 12 чел. Макс. мощность ПМ – 150 л.с.



стиль неспешного отдыха с семьей на борту комфортабельного катера. А поляки давно и со вкусом путешествуют по своим рекам и озерам на красивых и удобных «хаусботах» – так они называют довольно крупные тихоходные катера вместимостью в одну-две семьи. Но мы-то знаем, что это никакие не хаусботы – это настоящие крейсера европейской катего-



Основные данные Northman Courier 970: длина габаритная – 9.96 м, длина наибольшая – 8.60 м, ширина – 2.99 м. Масса (без двигателя) – 3300 кг. Вместимость – 6/8 чел. Мощность ПМ – 29–55 л.с.





**Основные данные Northman Nexus 850:**  
длина наибольшая – 8,50 м, ширина – 2,9 м.  
Масса корпуса – 2300 кг. Вместимость –  
5 чел. Мощность ПМ – 10–30 л.с.

шен жесткой крыши над головой, но может укрыться от дождя под тентом размером во весь компактный кормовой кокпит.

Непонятно, по какой причине двое из этих троих предпочли ретростиль во внешности. Возможно, он ценим европейцами. Винтажный Navigator явно унаследовал дизайн с начала 60-х, да и его конструктор Михал Блашковский уже немолод. Салон под продолговатой рубкой с «авиационным» вытянутым остеклением занимает практически все внутреннее пространство, и носовые спальные места отделены от него символической полупереборкой. Под камбуз отдан весь правый борт, прокачной гальюн – прямо под консолью управления. Отделка тиком выглядит классно – ни одного острого угла, и текстуры подобраны аккуратно. Снаружи, в устроенном почти по-яхтенному кокпите со съемным столом тоже уютно, настил палубы – из рейки ироко, присутствует наружная версия камбузной тумбы с мойкой и платформа за кормой. Именно платформа дает обозначенную в названии модели длину, а так, по корпусу у судна только 8,9 м длины. Установленный в корме дизель Mercru в 75 л.с., работающий на наклонный вал через угловой редуктор, выглядит излишне мощным для 3 т водоизмещения. Опциональное

подруливающее устройство позволяет вольготно маневрировать при подходе на малой скорости. Ход при 2000–2200 об/мин вполне крейсерский: скорость 6,3–6,5 уз, расход топлива в районе 4 л/ч, шум в кокпите щадящий – в районе 74 дБ, а в салоне при этом еще тише, можно разговаривать не напрягая голоса. Полной мощности хватает, чтобы разогнать судно до 8,8 уз при 3200 об/мин, но расход при этом уже зашкаливает за 14,7 л/ч – режим движения только для тяжелых внешних условий. Заводская цена представленной комплектации составляет около 65 000 евро, хотя возможны исполнения с существенно более низкой стоимостью. Небольшая верфь строит лодки уже 50 лет, выпуская по 4–6 корпусов в год.

Впрочем, поляки знают толк в интерьерных работах. Конкуренент «Навигатору» – Courier 970 – выполнен еще кондоее, в стиле классических канальных «голландцев». Спальные каюты отделены от салона нормальными переборками, отделка – махагоновая, кокпит с водительским постом накрыт пластиковой крышей на трубчатых стойках. Палуба из искусственного тика, видимо, более практична для charterной лодки. Борт огорожен прочным нержавеющей релингом, а не тросиком на стойках, как на Navigator. Вместо привального бруса – стильный толстый канат. Кормовая платформа не нависает над водой, она работает полноценным продолжением днища, поэтому и судно получилось более быстроходным. Вооруженный дизелем Vetus в 33 л.с., катер при 2000 об/мин достигает скорости 8,3 уз, а благодаря хорошей изоляции шум в кокпите не превышает 74 дБ даже на полном ходу в 9,8 уз при 2700 об/мин. Кокпит «Курьера», правда, не такой уютный, без стола и бара. Но качественное исполнение и хорошие ходовые качества дали основания строителям запросить за данную комплектацию 75 000 евро.

Наконец, третий претендент на внимание любителей длительных спокойных путешествий – Nexus 850. Эта модель резко отличалась меньшими размерами, современным дизайном, а также использованием

рии «С», которым по силам не только реки, но и моря.

Целых три водоизмещателя в списке тестовых судов не могли не вызвать желания сравнить их между собой на воде. Два из них – производства верфи Northman из Венгожева – Courier 970 и Nexus 850, третья – Navigator 999 от одноименной компании из Илавы. Все имеют близкую длину, от 8,5 до 9,7 м, и схожую компоновку, отработанную, видимо, спецификой европейских ВВП с их низкими мостами, а также популярной формой отдыха на чартерных, прокатных катерах. У них всех невысокая рубка над просторным салоном в полный рост, где можно собраться за столом сразу всем путешественникам, и две небольшие спальные каюты – в носу и корме. Пост управления располагается снаружи, сразу за надстройкой; рулевой зачастую ли-



**Основные данные Atlantic Marine Adventure 660:** длина – 6.61 м, ширина – 2.52 м. Масса корпуса – 1300 кг. Вместимость – 8 чел. Макс. мощность ПМ – 150 л.с.

цевой платформой конструктор Яцек Дашкевич остроумно приладил кронштейн для крепления пары велосипедов, незаменимых в путешествиях по европейским городам-весям. 30-сильный Mercury Bigfoot позволяет достичь скорости в 7 уз, но, как утверждали строители, замена подвесника на вдвое более мощный поднимет и достижимую скорость – в те же два раза! Следовательно, Nexus 850 воплощает собой качественно другой тип крейсера, способного достигать переходного режима движения, а это значительно расширяет возможности для путешественников – можно и уложиться в более короткие сроки, и

подвесного мотора вместо стационарного дизеля. Яхтсмену-эстету она, пожалуй, резанет глаз: кажется, что яхтенную рубку с чертами модного минимализма пристроили к высокобортному скуластому катерному корпусу. Из-за меньшей длины судно не ощущается плавучей кают-компанией, общее расположение более «упакованное», традиционное для катеров. Носовая каюта зрительно объединена с салоном, зато кормовая, благодаря высокому борту, получилась вместительной и имеет собственную дверь. Отделка интерьеров тиком выполнена тщательно, не хуже чем у «Курьера» и «Навигатора». Благодаря применению подвесника удалось сберечь ценные жилые объемы, и по обитаемости эта восьмиметровка поспорит с иным 30-футовиком. Кроме того, над тран-

смелее выходить в открытые воды с таким запасом мощности и скорости. Жаль, водитель на своем верхнем посту защищен от непогоды даже слабее, чем на однотипных собратьях по тесту. Благодаря применению ПМ, а также относительной простоте палубного оборудования верфь может давать клиенту широкий выбор ценовых вариантов, начиная от немногим более 24 000 евро. Очень привлекательно для лодки такого размера.

### Быстро и весело

Значительная часть водной экспозиции в Августове состояла из моторных судов, мало отличающихся от того, что принято называть мэйнстримом – хорошо продаваемых образцов с отработанными техническими решениями, конкуренция между которыми идет большей частью по критерию «цена/качество». Такова продукция верфи Sealife, расположенной неподалеку от самого Августова и действующей с 1994 года. С виду обычное производство, каких тысячи, но – настолько чистое, что на крыше формовочного цеха свил гнездо аист. С поляками из Sealife сотрудничают европейские представители Yamaha и Suzuki, а также американцы Walker Bay, при этом завод обладает собственными конструкторами и строит катера в открытых и каютных компоновках под брендом Atlantic Marine.

Каютный катер Atlantic Marine Adventure 660 под подвесником Suzuki 140 – пластиковый «рыболов»

**Основные данные Sea Wave 6.5 Cruiser:** длина – 6.25 м, ширина – 2.5 м. Масса корпуса – 1000 кг. Вместимость – 8 чел. Макс. мощность ПМ – 150 л.с.





Основные данные Pegazus Escapade 600: длина – 5.98 м, ширина – 2.54 м. Масса корпуса – 1050 кг. Вместимость – 6 чел. Макс. мощность ПМ – 150 л.с.



с прогулочными функциями, что видно по обширному кокпиту, стаканам для удилец на корме и по мягкому лежку на крыше рубки. Внутри есть спальные места, стол и биотуалет. Типичный представитель идеологии «много за мало», простой по конструкции, хорошо оборудованный и доведенный до товарной кондиции строго там, где это действительно нужно. Зато и стоит на рубли не миллион, как у наших судостроителей, а немногим более 600 тысяч. Правда, эта цена не включает доставку, интересы дилера и таможни.

Схожей идеологии держатся и открытые «дэйкруйзеры» под маркой SeaWave, производимые компанией Yacht-Pol и хорошо известные в южной Европе. Шестиметровый SeaWave Cruiser добротно оборудован и под 150-сильной Yamaha демонстрирует отличные ходовые качества, гоняя по глади озера за 80 км/ч.

Отдельного внимания заслуживает разработка компании Pegazus из Августова – катер-хардтоп Escapade 600. В этом судне парадоксально сочетаются необычность идеи и самобытная внешность с тщательной проработкой деталей и знанием водной практики. Строитель Escapade 600 Ярослав Жи-

валевский – ученик известного конструктора Яцека Центковского. Учитель сказал ему: эту идею реализовать невозможно, но Ярослав настоял на своем. Судно представляет собой многоцелевой развлекательный снаряд для проведения выходных на воде.

Самая «изюминка» проекта заключена в развитой пластиковой крыше, опирающейся на систему стоек и прозрачный «стакан» остекления. Она совмещает функции башни для буксировки вейкбордиста и лежанки для приема солнечных ванн, но – остойчивость катера с умеренной килеватостью в 13.5° и шириной 2.54 м настолько высока, что на полном ходу на крыше могут возлгать два человека без малейшего ущерба для безопасности движения – и с непередаваемым ощущением полета над водой. Журналисты, не побоявшиеся сполна прочувствовать авторский замысел, получили незабываемые впечатления. В прочих деталях судна – от корпусных конструкций и вплоть до самых мелочей – читаются продуманность и забота о клиенте.

Польша наращивает свою значимость как контрагент мировых производителей малотоннажки, и неизбежно расширение поставок на евторынок оригинальных брендов «сделано в Польше». Их надо знать, что называется, в лицо. В этом польза подобных мероприятий и для производителя, и для возможного дилера, и для перспективных потребителей лодок из Подлясья. ✎

