

Боутинг по-портлендски

Андрей Великанов Портлендское бот-шоу, проведенное в январе 2016 г. в 56-й раз, считается крупнейшим на северо-западе США, и где, как не в Портленде, можно познакомиться с основными тенденциями наступившего года в водно-моторной и парусной индустрии. Тем более интересно это нынче сделать россиянину, вдоль и поперек напичканному историями о внешних врагах и непростых экономических реалиях.



Настроение

Сразу постараюсь рассеять миф о враждебности американцев в сторону России – более дружелюбного отношения, улыбок и желания пообщаться не встретишь порою и у нас в стране. А вот «непростые» экономические реалии оказались исключительно придумками нашего «ЦК» – по сравнению с 2014 г., в недавнем 2015 местный отдых на воде

значительно подрос и опосредованно «влил» 5.2 млрд долл. в экономику соседних штатов – Вашингтона и Орегона. За последний год только продажи алюминиевых катеров в этой части Америки выросли на 12%!

Мой давнишний приятель Пол Мейер, президент Stevens Marine, рассказал: «За последние пару лет рыбалка на северо-западе страны

улучшилась, занятость населения выросла, банки понизили кредитные проценты на ссуды под катера. Как результат – по темпам роста 2015 г. оказался для нас почти как 2007, и средняя мощность продаваемого подвесного мотора опять превысила 150 л.с.»

Перефразировать господина Мейера можно так: американцы вновь начали тратить, а значит, верфи

стали получать новые заказы, а ресторанички и ремонтные мастерские в маринах от Эверетта на границе с Канадой до Ньюпорта в южном Орегоне – нанимать персонал. Никто не ведает, как долго эта позитивная тенденция продлится, ведь на самом деле и у американской экономики в скором времени могут возникнуть серьезные проблемы. Но на портлендской выставке на каждом шагу можно было увидеть улыбающихся и потирающих руки менеджеров и надписи «продано» вдоль сияющих новеньким глянец бортов. Американцы – народ практичный, и грех не воспользоваться прилич-



ными выставочными скидками, которые уже давно стали неотъемлемой частью местной жизни.

Но жители США еще и очень придирчивы к качеству товара и выполнению компаниями гарантийных обязательств. Наверное, поэтому и в январе нынешнего года ни одного стенда с моторной китайской продукцией на Portland Boat Show не просматривалось. Были Mercury,

Yamaha, Suzuki, Evinrude, немного корпусов с подвесниками Honda.

В среде стационаров выделялся стенд американского Indmar, где в первую очередь внимание привлекал 575-сильный V8 Raptor. Созданный на основе 6.2-литрового «фордского» блока (который устанавливается на автомобили F 150 SVT и F Super Duty), этот движок считается самым быстрым и экономич-

ным в своем классе. Удивительно, но созданная в 1971 г. Риком Доу и его женой Донной компания до сих пор является чисто семейным предприятием, и при этом в ее модельном ряду на сегодня 28 различных стационаров морского применения.

Любая американская выставка – это своего рода лакмусовая бумажка, определяющая состояние и векторы развития рынка. Без перспектив возможных продаж никто из производителей сюда соваться не будет, хотя стоимость участия здесь в два раза ниже, чем в московском «Крокусе»... Может быть, именно поэтому в яхтенном разделе бот-шоу был выставлен всего один корпус, Beneteau Oceanis 38, ведь продажи новых парусных судов в этой части страны нынче очень усохли. Зато яхтенная жизнь была очень обильно представлена разнообразными клубами, включая чисто женский – Oregon Womens Sailing Association (owsa.net), в котором на сегодняшний день состоит 240 яхтсменок. Традиционно яхтсмены учили подрастающее поколение вязать узлы и мастерить деревянные кораблики. Как искренне сказал один из местных яхтенных дилеров, крейсерские яхты – это не для бизнеса, парус – это состояние души. Тут он имел в виду факт, что все представители винд-и кайтсерфинга, где год от года наблюдается значительный рост продаж, в 2016 проигнорировали портлендское шоу.

Вейки и каяки

Любой новичок, попавший на данную выставку, непременно обратит бы внимание на значительное скопление публики в двух совершенно разновеликих лодочных категориях – посетители постоянно толпились в «конюшне» рыболовных каяков или же в зале, где плотными рядами стояли красавцы-вейки. И тот, и другой сегменты рекреационного рынка – почти что чужаки на российских водных просторах, по сути дела, экзотика. Для американцев же это и есть реальная жизнь молодого поколения. Если средний возраст местного покупателя алюминиевого каютного катера – 53 года, круизной яхты – 59, то каяки и вейковые борты являются категорией интересов в возрастной группе от 20 до 40 лет.

Как сказал однажды дилер Nobie Kayaks из Сан-Диего, «фут каяка – это три фута аксессуаров»! То есть каждый реализованный борт приносит в три раза больше в продажах дополнительного оборудования. Это изречение можно смело отнести и к SUPам, особенно надувным. Стоячие доски нынче уже являются не только юношеским увлечением и за-

бавой, но и обязательным атрибутом гламурного стиля. Надувные «стоячки» (правда, в самом навороченном исполнении и очень фантазийных расцветок) теперь в обязательном порядке украшают палубы и кринолины самых дорогих и престижных круизных яхт. Интересно, что «эйрдековские» технологии сегодня глубоко проникли и в каячную среду благодаря компактности, легкости, эргономичности и относительной дешевизне (например, при собственном весе в 22 кг 2-местный 4-метровый Aquaglide BlackFoot имеет грузоподъемность 300 кг и стоит 990 долл.).

К тому же, владея каяком или доской, ты получаешь не меньше адреналина в единицу времени, зато не тратишь денег на регистрацию и горючее и, как тут говорят, «going back to your routes», то есть внимательнее относишься к природе и возвращаешься к истокам. А этот тренд, вкупе со всевозможными «зелеными технологиями», нынче у американцев очень в цене.

Катера для вейкборда занимают противоположную каякам нишу, где стартовая цена за верного коня начинается от 50 000 долл., уплаченных за мощность, комфорт, скорость и хо-



рошее настроение большой компании. Но именно это и привлекает современную американскую молодежь. Ведь вейковая лодка – это еще и логистически продуманное палубное пространство (там на 6–8 м длины иногда может набиться до 14 человек!), хорошая музыка, специальный капитанский пост с множеством приборов, кнопочным управлением маневрирования на рулевой колонке и





здесь же монитором заднего вида. Основные задачи такого катера – создать хорошую волну для буксируемого спортсмена и в то же время обеспечить приятное времяпрепровождение для развеселой компании. Именно поэтому минимальная мощность стационаров на катерах для вейкборда – 400 л.с., и звук из колонок должен быть соответствующим этому шумовому минимуму.

Вейкбординг стал настолько популярным в США, что здесь по нему начали проводить соревнования. В 2015 г. призеры Pro Wake Boarding Tour получили награду уже 163 000 долл.

Наибольшее количество зрителей в Портленде привлекали корпуса верфи из Теннесси – Supra (supraboats.com). Причем большинство из посетителей, и что очень от-

радно – молодых, со знанием дела толковали и об особенностях сабвуфера, и о стационаре Indmar Raptor, и о специальных транцевых плитах для создания волны (Supra Swell Surf).

Царство алюминия

В штате Орегон зарегистрировано 164 000 катеров и 7000 круизных яхт (это суда длиной от 40 до 65 футов) – довольно значительные цифры, если учесть, что в них не учтены большинство надувнушек и парусных яхт (если они используются только на внутренних водоемах).

Северо-запад США – это в первую очередь алюминий, и мы об этом неоднократно писали. Любой хороший проект в этой категории и по разумной цене будет тут обязательно востребован. Правда, соревноваться с американцами в исполнении могут далеко не все, и поэтому практически весь спектр алюминия в Портленде представлен исключительно местными и канадскими производителями. Хотя в прошлом году на выставке с успехом продались два водометных корпуса «Ка-Хем» из Красноярска. Меня спрашивали о Дмитрие Карманове и теперь. Но в 2016 г. сибиряки почему-то не решились вновь покорять Америку.

70% продаваемых тут алюминиевых катеров – каютные (релинговые





топы и бимини также входят в эту категорию), с большим уклоном в серьезную рыбалку. Это и есть специфика северо-западной части Американского континента, где не привезти за сезон домой двух-трех лососей считается невероятным событием. Рыба тут действительно ловится, запреты минимальные, а 2–3% банковского кредита без проблем позволят любому инженеру припарковать у дома трейлер с North River Seahawk OS 2300C.

Американцы покупают катера «пакетами», то есть корпус, мотор, вся начинка, включая работающий от солнечных батарей гальюн, встроенные подстаканники для колы и автомобильный трейлер. При всем уважении к российскому малому судостроению, если по ходовым качествам, дизайну, экстерьеру мы еще где-то рядом, то по внутренней отделке, электрике и навигации – как «Жигули» по сравнению с Audi. Есть, конечно, отдельные исключения, но если поставить рядом десять их «пакетов» против десяти наших и посмотреть на полученную на выходе цену, то сравнения явно будут не в пользу «красных крыльев». Вот подождите, как только отменят 40-процентный налог на ввоз зарубежных корпусов в РФ, так все будет как и с автомобилями: две трети из встреченных на дороге будут явно не тольяттинских кровей.

Для примера дам пару цифр – новенький 28-футовый алюминиевый полностью навороченный канадский хардтоп KingFisher с двумя Mercury 150 XL на транце и трейлером стоит 93 795 долл. (или в кредит 554 долл. в



месяц). Эта популярная нынче верфь из Британской Колумбии делает самые современные катера (Pre-Flex Hull Technology, compound angle box stringers) размером от 20 до 33 футов из алюминиевых сплавов марок 5052, 5086, 6061. Другой катер уже из дешевого сегмента. Как вам 16-футовый Smokercraft Osprey DLX с 50-сильным Mercury ELPT и, естественно, трейлером за 23 995 долл. Или 211 долл. в месяц. (Оба вышеперечисленных катера можно более внимательно посмотреть на stevensmarine.com)

Из brutальных новинок сезона можно выделить два экспоната. 19-футовый аппаратный Ram Drop Nose от верфи Custom Weld Boats (CustomWeld.com). Эта орегонская компания с почти 30-летней историей в основном специализируется на рубочных катерах длиной более 20 футов. В этом году они решили выставить чисто грузовой

борт, необходимый в первую очередь для заброски на дальние расстояния водным путем малых грузов (включая мотовездеходы). Интересно, что стоявший в зале 19-футовик оказался самым маленьким в семействе, а самым солидным в нем значится 44-футовый грузовой борт. В каталогах верфи есть интересный пассажирский катер Amazon Boat (на 52 человека), предназначенный для коммерческих перевозок.

Никого не оставил равнодушным и 26-футовый катер от Precision Weld (precisionweldboats.com). Если можно говорить об эксклюзиве на прошедшей выставке, то, несомненно, это был данный зеленый красавчик. Начиная от его 500-сильной стационарной турбированной дизельной силовой установки от Fiat и заканчивая джойстиком-рычажным управлением катером. Судно задумано для категории whitewater – то есть для



Фото автора

преодоления порогов самой высокой категории сложности. Конечно, джойстиковое управление подобными катерами далеко не новость, их первыми стали устанавливать на такие корпуса еще в 90-х годах прошлого века на верфи Bentz Brothers в Айдахо. Но вот размер самого катера и палубное возвышение в транцевой части явно добавит адреналина любому сумасшедшему, кто рискнет сесть на белый кожаный диван даже на пороге 4+.

Не оставлял никого равнодушным и 29-футовый РИБ, продемонстрированный Службой береговой охраны. Вот уж где космос, так это в кокпите данного алюминиевого болида – bluetooth, Wi-Fi и мониторы перед креслом у каждого пограничника. С двойкой подвесников Honda 225 V-Тес катер летает по волнам с максимальной скоростью до 70 миль в час. Шероховатости приземлений должны нивелировать специальное уретановое покрытие палубы и люлочные анатомически правильные кресла на амортизаторах. Катер стоимостью под 200 000 долл. был построен в Луизиане на верфи Metal Shark (www.metalsarkboats.com).

Эта верфь – постоянный поставщик судов практически для всех силовых структур США. Что, в общем, не удивительно, ведь они строят алюминиевые корпуса длиной до 75 футов!

И в дополнение

Было бы непростительно обойти вниманием композитные катера, правда, среди новинок в этом секторе можно отметить только небольшие камуфляжные катамараны Pacific Cat (12 футов, максимум 30 л.с.), позиционируемые как охотничьи. В остальном же на выставке показались привычные нам игроки рынка C-Dogu, Arima, Sundance. Народ ходил и приценивался к небольшим каютным проектам выходного дня, способным развивать скорость до 40 уз. Как, например, 21-футовая Arima Sea Ranger со 140-м Suzuki и трейлером за 55 700 долл. Встроенный бензобак тут рассчитан на 200 л топлива, что позволит комфортно провести уикенд недалеко от родных берегов.

Конечно, американцы обязаны были продемонстрировать кое-что

из разряда «crazy», и на сей раз в данную категорию попали два гоночных корпуса из Columbia Drag Boat Association. Это чисто американская зрелищная гоночная «муля» с нулевым призовым фондом, зато со своими болельщиками, лагерями и чемпионатами.

В среде гидроциклов, похоже, BRP напрочь перекрывает кислород остальным конкурентам. В Портленде были выставлены только байки этого бренда (впрочем, как и среди подвесных моторов, отдельный стенд был только у Evinrude). Молодежь тут крутилась вокруг дешевых, зато очень внешне ярких моделей Sea-Doo Spark. А вот товарищи поопытнее уже облизывали глазами Wake Pro 215, предназначенную, как говорит само название машины, для столь популярного ныне вейкбординга.

Ну а надувные лодки были представлены только здоровенным стендом Zodiac и Bombard, что еще раз подтверждало мысль: американцы вновь стали тратить деньги ☹



Portland Boat Show®

