

ГЕНУЯ-2011.

ЧТО ГОД ГРЯДУЩИЙ НАМ ГОТОВИТ?

АЛЕКСАНДР РЫСКИН

Итальянцы — признанные законодатели сегодняшнего большого яхтенного стиля. Поэтому в последнее десятилетие всем стало ясно: главную яхтенную выставку Италии — Геную — серьезным игрокам рынка яхт и катеров нельзя игнорировать. Именно от Генуи ждем мы сегодня отваги в дизайне и смелости технологий. И генуэзская выставка, прошедшая в октябре 2011 года, не явилась исключением: здесь отчетливо стали видны новые тренды рынка, способные определить моду и направление развития яхтинга на следующее десятилетие.

В ряду таких европейских яхтенных выставок, как Дюссельдорф, Гамбург, Саутгемптон, Хисва, Канни, итальянская Генуя всегда занимала свое особое, очень важное место. Место, кстати, абсолютно заслуженное Италией. Где бы был современный яхтинг, если б не итальянский дизайн? Смелые линии «Бенетти», «Ферретти», «Першинга», «Ривы» в последнее десятилетие произвели революцию, которая коснулась всех стран и всех яхтенных стилей. «Принцессы», «Фэйрлайны», «Сансикеры», «Карверы» и «Ривьеры», получив итальянский импульс, обрели второе дыхание. И сегодня, проектируя любую современную лодку, оглядываясь на итальянцев приходится любой, даже самой консервативной верфи. »



На генуэзской выставке, прошедшей в октябре 2011 года, отчетливо стали видны новые тренды рынка, способные определить моду и направление развития яхтинга на следующее десятилетие.

Что отличало яхтенный мейнстрим последнего десятилетия, начавшегося в конце девяностых годов и продолжавшегося до конца нулевых? Прежде всего, это стремительный рост всех сегментов глиссирующих яхт: от больших RIBов и малых 25–30-футовых катеров до 40–65-футовиков и дальше, в класс мегаяхт, живущий в размере 70–150 футов и выше. Здесь мы видели гонку скоростей и размеров, взрывной рост интереса к флайбриджным лодкам, революционное остекление кабин, хищные линии хайтековского дизай-

на, внимание к каждому кубическому сантиметру внутренних объемов, авиационно-космические компоновки рубок и мостиков, прорыв на яхтенный рынок навигационных комплексов большого флота, повсеместное использование плоттеров и радаров, интегрированные комплексы компьютерного мониторинга судовых систем... Именно в эти десять лет кондиционер из атрибута мегаяхт стал рядовой опцией почти любой средней и малой яхты, а появление стабилизаторов качки обеспечило массовый прорыв слабого пола к штурвалам самых современных лодок...

Эти десять лет установили новые стандарты для всех размеров глиссирующих лодок. Сегодня это большая купальная платформа, зачастую — подъемная, с гидравликой; про-

сторный кокпит, отделенный от салона сквозными дверьми остекления, превращающими всю основную палубу в единое пространство; новый сладостный стиль по-автомобильному округлых консолей в интерьерах всех палуб; появление тикопластов вместо тика; внедрение тканей вместо кожаной обивки; новые очертания радарных арок; новые гелкоуты и новые смолы, повышающие прочность пластиковых корпусов... и скорость, скорость, скорость — 30, 40, 45 узлов... Это нормально сегодня даже при размерах в 70, 100 и более футов.

В какой-то момент казалось, лодки достигли той степени совершенства, что новым тенденциям дальше просто некуда развиваться. И тут грянул первый европейский кризис »



Надежные стальные моторные яхты траулера типа длиной до 70 футов для семейных путешествий и бизнес-встреч. Технология semi-custom позволяет заказчику реализовать свой вариант планировки с просторными каютами, оснастить судно двигателями желаемой мощности и требуемым навигационным оборудованием.



ООО «ПОЛЯРНАЯ ЗВЕЗДА»

141500 Московская область, Солнечногорск,
Ленинградское ш. 62-й км, влад. 1
Тел./факс: +7 (495) 642- 8646, 994-1127, 994-1345
E-mail: info@ polar-star.ru
www.polar-star.ru



2008 года. Для многих верфей это была лотерея на тему «быть или не быть...», и она еще не закончилась. За выживание на рынке сегодня идет настоящая война. При всем драматизме этой войны, в ней выигрывают почти все потребители рынка, выигрывает сам яхтинг, получающий стремительный импульс к развитию новых тенденций и технологий, выигрывают покупатели яхт. И дело не только в том, что цены на многие лодки сегодня становятся более разумными. Важнее — появление новых концепций, которые особенно отчетливо проиллюстрировала последняя Генуя.

Что же изменилось за последние два года, чем удивляет нас сегодняшний яхтинг, каким станет он уже завтра?

Первой сенсацией генуэзской выставки стали «Аркадия» и «Гринлайн». Это, похоже, серьезная заявка на новый тренд. Гибридные лодки, дизель-электроходы. Сама по себе технология дизель-электроходов — сенсация столетней свежести, ровесница подводного флота. Все подводные лодки, за исключением атомных, работают на этих принципах. Подлодка всплывает и «бьет зарядку» батарей под дизелем, а, уходя под воду, идет под электромоторами, автономность которых обеспечена группой мощных аккумуляторов. Применительно к яхтингу данный принцип означает тишину и экологичность хода, экономию топлива, двойное резервирование по двигателям. Но это еще не весь «изюм». Есть и принципиальная новизна, не доступная ранее никаким подлодкам. Солнечные гальванические

панели нового поколения, имеющие малый вес, большую электроемкость и космическую прочность, стали сенсацией этого года в «Аркадии». Даже в пасмурную погоду от двух до семи киловатт электричества даром достаются вашей яхте. Можно неделями жить на якорях, не запуская моторов, — этого хватает на все судовые системы, включая последовательный запуск опреснителей и кондиционеров. Лодка, оборудованная этими панелями, в полной тишине живет в энергоизбыточном режиме неделями. Но и это еще не все... Обе яхты — прямые конкуренты легендарного голландского «Эллинга». Универсальные обводы, позволяющие в одном корпусе совмещать высокую автономность тихоходов-траулеров с быстротой глисеров, похоже, становятся новой яхтенной модой. Все на ваш выбор. Хотите — траулерные десять узлов с траулерным же расходом топлива и трансатлантической автономностью плавания. А хотите — реальные шестнадцать узлов для тех, кому не надо так далеко, а важно — только сейчас и быстро.

Второй сенсацией минувшего года, впервые заявленной в Дюссельдорфе и громко прозвучавшей в Генуе, стали новые траулерные яхты от «Азимут». Это действительно чудеса. Верфь, сделавшая себе имя на современных глissерах передового дизайна, рискнула вторгнуться на поле, где законодателями ев-

ропейской моды всегда были голландцы. Но время траулеров, похоже, наступает стремительно. Люди хотят далеко ходить, пересекать океаны и моря и не тратить лишних денег на топливо. Мореходность траулеров общеизвестна, так же, как и фантастическая автономность этих экспедиционных яхт, способных на одной заправке пересекать Атлантику. И факт, что сначала французская «Бенето» с ее 44-й моделью поймала этот тренд, а теперь и «Азимут», вышедший в 2011 году сразу с двумя траулерами в линейке от 50 до 70 футов, говорит о том, что уже на январском Дюссельдорфе-2012 нас ждут подобные сенсации от других участников рынка. Такие вызовы нельзя игнорировать, на них надо отвечать достойно и быстро. Заявка «Азимута» громко сказала миру, что монополия голландцев на экспедиционные яхты в Европе, похоже, кончается — отныне такие лодки будут делать все, это концепт и тренд нового времени, определяющий моду предстоящего десятилетия. И хотя такие голландские верфи, как легендарный «Де Альм», знаменитые «Мунен» и «Федшип», уповавшая на крупновскую сталь своих лодок, уверенно смотрят в будущее, расслабляться им явно не дадут: пластиковые траулеры европейских верфей наверняка в самое ближайшее время составят конкуренцию и «Азимуту», и уважаемым голландцам. »



LIFE . STYLE . SPIRIT

Балтика
Россия / Санкт-Петербург

Адриатика
Черногория / Тиват

SPRIT OF YACHTING
HOLLAND YACHTS

www.hollandyachts.ru

Но и скоростной сегмент рынка сдаваться отнюдь не собирается. Серия премьер «Принцессы», «Сансикера» и «Фэйрлайна» демонстрирует нам, что любой яхтенный объем содержит в себе резервы полезного пространства, которое можно использовать еще полней. Так, пересматриваются концепции купальных платформ: уже в стандарте появляются гидравлические трапы, а сами платформы с ростом размерений постепенно становятся самостоятельными зонами отдыха, оборудованными креслами, соляриями, шезлонгами... Увеличиваются кормовые кокпиты, превращаясь в полноценные средиземноморские патио, все больше опций оказы-

вается внутри стандартных комплектаций. Да и сами корпуса, их обводы становятся все более скоростными и экономичными. Шаг за шагом начинают одерживать победу сторонники вентилируемых корпусов, когда выход на глиссирование и само движение происходят не в воде, а в слое воздушно-водяной эмульсии, что дает почти мгновенный выход на глиссер уже при низких оборотах машин и ощутимую экономию топлива. Пока это только пристрелка — до настоящих вентилешек еще предстоит преодолеть дистанцию. Но процесс, как говорится, пошел, захватывая все скоростные сегменты от рыбаков и RIBов до больших круизеров. Глиссирующие корпуса

уже пришли и в парусный круизный яхтинг. Хотя парусникам как наиболее массовому сегменту европейского рынка в кризис не слишком повезло. В наиболее бюджетной части этих яхт — 32–45 футов — у всех, от «Баварии» до «Дюфура», наблюдается сокращение экспозиции. Впрочем, это коснулось всех верфей: и моторных, и парусных.

Тон на выставке задают не малыши, а настоящие мини-линкоры. В линейке мегаяхт все в порядке с премьерами: тут и «Мангусты», бьющие наповал своей роскошью и размером, и уже упомянутая «Аркадия» во все свои 85 футов, и огромный 150-футовый «Айфос», поражающий воображение всей выставки почти авианосными габаритами, роскошью купального патио на откидной гидравлической корме, объемом гаражей для водной техники, многопалубной симфонией интерьеров, самой современной навигацией,

утверждающий незыблемость и непоколебимость сегмента мегаяхт в любой кризис. Эти лодки продавались и будут продаваться независимо от Доу Джонса. Те, кто покупает эти линкоры, почти всегда «на плаву», и деньги на себя-любимых у них были, есть и, видимо, будут.

Кстати, именно на мегаяхтах я заметил повсеместное распространение полезной навигационной новинки, которая уже завтра шагнет во все остальные сегменты и типоразмеры. На всех больших лодках завелись антенны тепловизоров в дополнение к обычным радарам. Это радует, потому что наличие тепловизоров в разы повышает безопасность мореплавания в узкостях и резко снижает риски потери членов экипажа, оказавшихся за бортом. Яхтсмены знают, что человек в морских волнах перестает быть виден уже за полкабельтова, а иногда в считанных метрах

от борта голову пловца уже не разглядеть. Но датчик тепловизора покажет вам пеленг и расстояние до светящейся на экране цели на расстоянии до полутора миль и днем и ночью. То, что еще недавно было принадлежностью лишь военной авиации и танков четвертого поколения, сегодня становится инструментом безопасного плавания на яхтах для нас, гражданских леди и джентльменов. И это последний отмеченный нами тренд уходящего года... Согласитесь, не так уж мало всех этих новинок для одной европейской выставки. Будем ждать сюрпризов от Дюссельдорфа-2012. Семь футов нам в новом году! ❖

