

33 × 33

FINNBOAT SMALL BOATS FLOATING SHOW

БОГДАН ПАРФЕНЮК, АРТЁМ ЛИСОЧКИН
ФОТО КАРИ ВИЛЕНА

Наверное, это самое нестандартное бот-шоу в мире. Его экспоненты не разукрашивают стенды и не привлекают посетителей — они по-деловому заправляют стоящие у понтонов суда и готовятся отдать швартовы. А посетители не бродят, оценивая взглядом товар (мол, стоит ли подойти) — они спорно расходятся каждый на «свою» лодку. Всего пять-десять минут — и понтоны опустели: внушительная эскадра из 33 вымпелов, пришедшихся аккуратно на 33 заезжие персоны, разошлась разными маршрутами, чтобы снова собраться совсем в другом месте...

Идеальные условия для знакомства с характером катера или яхты — конечно же, простор с волной и ветром. Динамика разгона, ходовой комфорт, шумность, вибрация, безопасность на маневрах — ну как их проверить у причала марины и тем более в выставочном павильоне? А взялся за руль — и лодка сама покажет свои повадки, сильные и слабые стороны, удобства и неудобства...

Но на борт выставленного на бот-шоу судна каждый день приходят десятки людей, и каждому дать порулить невозможно физически: ни времени, ни топлива не хватит. Как быть? И хитроумные финны сделали мероприятие не для всех (кто знает, сколько в толпе посетителей стенда потенциальных покупателей?), а для горстки профессионалов рынка — журналистов-тестеров. Их детальные отзывы наверняка прочтет больше народу, чем пришло бы на выставку. И отзывы эти однозначно объективны: даже если сам чего не заметил — подскажут коллеги, которые за

ужином «перемывают кости» каждой лодке. У плохо продуманного или некачественно построенного судна здесь шансов просто нет — всё высмотрят.

Правда, найти изъяны у «финна» — задача непростая: в Суоми знают толк в судостроении. Озер и островов здесь столько, что на работу или отдых по воде добираются чаще, чем мы — автомобилями. Одних только дач (большинство — на берегу) более полутора миллионов, и это на 5 миллионов населения. Потому 2-3 лодки в семье — нормальная практика. Причем, лодки крепкие (берега в каменюках), мореходные (волна тут злая), уютные (холодный ветер с дождем — норма жизни) и исключительно прагматичные (как иначе при ежедневном-то пользовании?). Не только мы так думаем: свыше 80% построенных плавсредств (от малых до 200-футовых) уходят на экспорт более чем в 40 стран мира.

Все крупные верфи Европы и Америки строят новые суда по принципу «с дизайнерского компьютера — в производство». Заказчика стараются впечатлить свежими идеями

и модным дизайном — веление времени. И только в Скандинавии до сих пор куда не торопятся: сначала создают прототип, на нем экспериментируют с компоновкой и расположением всех элементов, иной раз годами добиваясь предельного совершенства. А уж потом на конвейер. Причем в производстве финны столь же консервативны — пластик «кладут» монолитом, вручную и с запасом, а металл проваривают с обеих сторон. Технологии и культура сборки такова, что даже через десятки лет корпус не «дышит» и не дребезжит. Применяемые материалы, системы и механизмы — всегда от надежного производителя и многократно проверены.

Наверное, сама природа сделала финнов вот такими — трудолюбивыми и щепетильными до мелочей. И бот-шоу для лучших в мире лодок организовано безупречно — с этим согласны все коллеги, с которыми пришлось сию тему обсуждать. Маршруты «заездов», расписание пересадки журналистов, снабжение любой информацией и удобство в работе — ни малейшей накладки, комар



носу не подточит. Вдобавок ко всему исключительно дружелюбная и почти семейная обстановка — комфорт во всем. Вот потому и съезжаемся в Финляндию, как на праздник, несмотря на огромный объем предстоящей работы. Шутка ли: задокументировать результаты испытаний и впечатления от полутора-двух десятков плавсредств всего лишь за три «ходовых» дня?! Это осознают и организаторы, приглашая (мероприятие закрытое) представителей лишь лучших СМИ.

Проводит это сугубо профессиональное действо Федерация финской судостроительной промышленности Finnboat (Finnish

Marine Industries Federation Finnboat). Каждый четный год — так называемое «большое» бот-шоу. Но что хорошо для «больших» верфей, то не всегда по душе строителям малых лодок. Поэтому в промежутках между «большими» Finnboat эпизодически проводит и «малые» бот-шоу. Условия допуска: только новые лодки, только с подвесными моторами и длиной до 6–7 м. Место действия — озеро Ванаявеси в полутора часах езды от Хельсинки...

Конечно, попытайся мы хотя бы вкратце рассказать здесь о каждой из протестированных лодок, нам попросту не хватило бы журнального объема (впрочем, это вовсе не говорит о том, что в следующих номерах мы не уделим внимание наиболее интересным экспонатам). Поэтому сейчас попробуем лишь кратко перечислить основные тенденции финского малого судостроения, которые удалось подметить в ходе этого неординарного мероприятия.

Во-первых, совершенно разные по концепции, покупательской аудитории и экономике лодочные бренды



стали вдруг объединяться под одним «флагом»: один из наиболее ярких примеров — союз Yamarin (включая относительно новый бренд Yamarin Cross с алюминиевыми корпусами) и Suvi. Вроде и ценовые категории абсолютно разные, и рыночные ниши, однако живут себе теперь вместе, не тужат, взаимно раскручивают друг друга.





Во-вторых, хорошо известные (в том числе и у нас в России) фирмы либо полностью меняют конструкцию и обводы корпусов, скромно сохраняя прежнее название (фанатам лодок Buster, в частности, отныне советуем повнимательнее смотреть на модельный год), либо разнообразят модельный ряд за счет новых планировочных модификаций.

В-третьих, среди представителей многочисленного «алюминиевого» флота наблюдается стремление к «приукрашиванию действительности»: те же лодки Faster, которые могли в свое время поспорить с отечественной маркой Master за правообладание рекламным слоганом «лодки для сапог», обзавелись множеством украшательских финтифлюшек, блестящих наклеек и вообще откровенных сервисных излишеств вроде крышки бардачка на газонаполненной стойке.

В-четвертых, все активнее привлекаются к делу «варяги» (как ни странно звучит это применительно к Суоми) — в ходе тестовых заездов довелось плотно пообщаться с конструкторами из Швеции и Норвегии, взявшими на себя полное обновление модельных рядов весьма известных финских фирм.

В-пятых, тестовые лодки отнюдь не бало-

вали мощностью. «Горячие финские парни», подарившие миру столько звезд водно-моторного спорта и автогонок, теперь вроде как предпочитают более или менее спокойное и экономичное перемещение в пространстве. Отсюда и соответственным образом «заточенные» лодки — взять хотя бы нашего старого знакомого Yamarin Cross 60 Cabin, который при своих весьма мореходных обводах прекрасно чувствует себя под скромной «соткой».

И, наконец, посты управления практически всех лодок от мала до велика были рассчитаны на установку полноценных навигационных мультидисплеев с довольно большими экранами, так что прихваченные с собой из дома карманные навигаторы были вскоре упрятаны обратно в багаж.

Впрочем, одну лодку для полноценного теста мы все-таки безоговорочно нашли. Кому-то может показаться странным, что мы остановили свой выбор на самой маленькой лодке тестового флота, но, для начала, это был яхтенный тендер, что специфике нашего издания вполне соответствовало. Однако аргумент это не единственный. Не будем вас далее интриговать — просто переверните страницу. ❧

