



БЕЗОПАСНАЯ ГАВАНЬ

БОГДАН ПАРФЕНЮК, МАКС ЛЕРМАН

«boot Düsseldorf remains a safe haven for the international boating».
Этими словами немцы резюмировали окончание очередного «фестиваля водоплавающих» на берегу Рейна.



Имеют полное право гордиться: boot Düsseldorf не просто сохранил статус главного бот-шоу континента, но за все кризисные годы уменьшил флот и посещаемость всего на 15 и 10% соответственно. Сравнение №1: за это же время рынок продаж в самой Германии «просел» на 20%, а в соседних Голландии и Франции — на 30%. Сравнение №2: бывший выставочный «монстр» — Генуя бот-шоу — со времен благополучного 2008-го растерял 57% плавсредств и уменьшил посещаемость втрое (с 327 000 до 109 000 человек)! Немцы — мастера безупречной организации, что ни говори.

Итак, очередные 9 дней выставки: 1741 компания-экспонент; 1700 яхт, катеров и лодок; 240 200 посетителей; те же 17 павильонов, примерно так же насыщенных стендами и визитерами, — просто образец стабильности. Еще несколько цифр от педантичных организаторов: каждый второй из зашедших на бот-шоу интересовался парусниками, каждый третий — моторными судами, каждый четвертый — дайвингом, каждый пятый — чартером.

Общее настроение — сдержанный позитив. Юрген Трахт, генеральный директор



Премьера Azimut Atlantis 43

Ассоциации водных видов спорта (BVWW): «В целом спрос на новые яхты и катера, моторные и парусные, после депрессивного 2013-го года стабилизировался на обнадеживающем уровне. Снова растет популярность больших яхт. А на самые малые суда в Германии сейчас и вовсе бум, не в последнюю очередь благодаря повышению планки безлицензионного управления до 15 л.с.». Эти слова подтверждают знакомые финские производители лодок и катеров: «Пожалуй, это первый год с начала кризиса, когда никто из визитеров не жалуется на спад бизнеса. Как минимум, стабильность. А в Финляндии за прошлый сезон зафиксирован даже общий рост продаж. Небольшой, всего 3%, но он обнадеживает».

Очень любопытно наблюдать, как год от года меняется выставка. Подобно живому ор-



ганизму, медленно, но планомерно. К примеру, «худеющая» с 2009-го моторная экспозиция постепенно уступает место в 4-м павильоне «разбухающей» дайвинговой, которой тесно в третьем павильоне. Ныне масками-ластами-баллонами занята уже треть помещения, ранее бывшего полностью «катерным». От солидного когда-то рыбацкого форума почти ничего не осталось, его прямо-таки «затоптали» активисты-досочники: виндсерферы, кайтеры (самая быстрорастущая аудитория) и просто гребцы. А парусники, которым из года в год становилось все теснее в павильо-

нах 16–17, технично «вползали» в соседний 15-й, постепенно вытесняя оттуда весь «глиссирующий пластик» и напирая на редущую «голландскую диаспору»...

Кстати, результат именно последнего действа стал самым ярким откровением бот-шоу для завсегдатаев, которые входили в 17-й павильон и... застыли с открытым ртом: а где же парусники?! Организаторы произвели рокировку, окончательно отдав укротителям ветра большой 15-й павильон. Теперь здесь вольготно расположились даже катамараны. А стальные моторные круизеры ➤



Яркой новинкой бот-шоу стала 15-метровая Raparoma 46FF от голландской верфи Steeler

OPTIMUS360
BY SEASTAR

РЕВОЛЮЦИОННАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ СУДНОМ

- Optimus 360 — новая электрогидравлическая рулевая система
- «Острота» рулевого управления и усилие на штурвале меняются нажатием кнопки
- Возможность управления лодкой с помощью джойстика без необходимости установки подруливающих устройств
- Может быть установлена в том числе на двигателях с традиционными механическими приводами газа и реверса
- Подробная информация на www.moreman.ru



СЕТЬ ФИРМЕННЫХ МАГАЗИНОВ МОРСКИХ ТОВАРОВ «МОРЕМАН»
Интернет-магазин: WWW.MOREMAN.RU
Телефон единой справочной: +7 (495) 921-3362





из Страны тюльпанов снова смотрятся сплоченным блоком в укороченном 17-м, треть которого по-прежнему занимают спортивные и прогулочные швертботы и катамараны.

Павильон №6... Как же разительно он изменился с начала кризиса! От бывшего пафоса (сюда даже не все «люксовые» бренды пускали!) не осталось и следа: рядом со статусными Sunseeker, Princess, Azimut, Ferretti, Riva, Pershing теперь красуется «бюджет-люкс» Galeon, MC, Sealine, Prestige, Fjord, Delta, а от величия Sanlorenzo, Majesty Yachts, Mangusta, Drettmann и Dominator остались лишь скромные стенды с моделями... Эпоха «большого яхтенного шика» ушла в историю.

Зато в соседнем 5-м павильоне уже привычным «островом» стоят «непоколебимые» финны. Их умению кризисного выживания — со столь дешевой продукцией! — можно лишь позавидовать. Оказывается, выстав-

ляться группой — задумка их судостроительной ассоциации Finnboat. За это последняя оплачивает 25% вступительного взноса каждого экспонента, а с организаторами договаривается за всех сама, выторговывая оптовую скидку. Комплексная выгода плюс PR страны в целом. Хитроумные они, жители Суоми!

О тенденциях. Финансовые потери в сегменте небольших семейных круизеров (моторных и парусных), в кризисы страдающем больше остальных, верфи компенсируют несколькими способами. Первый — «люксовый»: строят хоть и небольшую, но непременно стильную (ретро или, наоборот, модерн) лодку по высшим стандартам качества и комфорта (мягкие диваны, дорогая обивка), максимально насыщая исполнительными электроприводами и всяческой техникой (как минимум — высококлассной акустикой). В качестве динги на суперяхту или разъезд-

ного катерка, который держат прямо на причале у своего загородного дома. Если это парусник, то обычно с углепластиковым рангоутом и соответствующими парусами, управление которыми выведено к рулевому на электролебедки, а в «пассажирской» части кокпита — мягкие диваны. В общем, этикетки суды-игрушки, которые покупает уже состоятельная публика, восполняя верфи «недобор» денег от среднего класса.

Второй способ — «антикризисная цена». Снижается она обычно за счет технологических ухищрений (поменьше ручного труда) или минимизации мебели и оборудования (яркий пример — парусники Varianta). Правда, у этой стратегии потом обнаруживается «обратная сторона медали» — короткая жизнь судна...

Но есть и третий способ — принципиально новые материалы/технологии. Взять хотя бы полиэтиленовые лодочки Whaly, которые делают в ротационных термоматрицах. Внутри засыпаются гранулы пластика, матрицу герметизируют и включают. Через непродолжительное время вынимают готовое судно! Несмотря на голландское (т. е. потенциально дорогое) производство, цены вполне «вкусные». При том, что полиэтилен ударов практически не боится — прочен и упруг.

Новые технологии внедряют не только на сами яхты, но и в механизм их рекламы и продажи. Именно этим блеснул стенд Dominator, где вместо «живых» моделей был выставлен презентационный стенд Virtual Reality. Посетителя приглашали в красиво оформленную круглую стойку с подвижным полом (вроде ►►



Премьера Nord Star Patrol 30



Премьера Velasco 37F

МЫ УСТАНАВЛИВАЕМ СТАНДАРТЫ



www.grizzly-marine.ru

Санкт-Петербург, пр. Энгельса, 33,
ТМ «Светлановский»
Москва, ТЦ Dexter, 78-й км МКАД

+7 (812) 955-49-54



бегового тренажера), надевали на него очки — и он «ходил по палубам и помещениям, рассматривая внутреннее и внешнее убранство судна». Все, кто пробовал, — остались очень довольны.

Что касается плавсредств, то самой, на наш взгляд, яркой новинкой стала Rapogama 46 FF от голландской верфи Steeler. Голландцы построили 15-метровое судно, бросающее вызов канонам яхтенной компоновки: салон расширен до бортов, его высокое остекление продлено до самого носа, в каюту владельца, — на борт морского лайнера похоже, потому и «панорама». Палуба же вынесена на уровень флайбриджа, и площадь у нее для такого судна необыкновенная: 45 кв. м! Как и размеры салона, который еще и с кокпитом лихо объединяется — только слайдерные двери раздвинуть... Реальный прорыв в морском дизайне. И это не только наше мнение: судно титуловано European Powerboat of the Year 2015 в категории «Траулеры».

Немного об остальных интересных премьерах, которые не отмечены отдельными статьями этого выпуска.

МОТОРНЫЕ ЯХТЫ И КАТЕРА

Galeon 560 Skydeck. Новую модель сделали на базе корпуса популярного 550 Fly. А Skydeck — это относительно свежий (но уже популярный) концепт, нечто среднее между флайбриджем (он есть, но укорочен и сдвинут в корму надстройки) и хардтопом (от которого

— большой сдвижной люк в передней части рубки). Довольно интересный компромисс.

Azimut Atlantis 43. Стильный итальянский дизайн, спортивный профиль и софттоп — огромный проем, закрываемый тентом. Если последний открыт, разница с орен-версией мизерная. Плюс, как обычно, два больших сандека и изящно оформленный интерьер.

Sunseeker Predator 57. Очередная новинка от англичан, со сдвигающейся под пол дверью между салоном и кокпитом (привет, Pershing!) и тремя каютами на нижней палубе. Экстерьер новинки хоть и вписывается в модельный ряд верфи, тем не менее вызвал

диаметрально противоположные реакции публики.

Velasco 37 F. Мы ожидали новую лодку с нетерпением после тест-драйва откровенно понравившегося Velasco 43. Но, видимо, экстерьер оказался слишком уж экстравагантным для публики: эксперимент с клиперштевнем и «траулерной» рубкой французы продолжить пока не рискуют. А дизайн серии «F» визуально почти не отличается от, например, Prestige. И интерьер тоже довольно типичен. Лодка хорошая, достаточно удобная, но без ожидаемой «изюминки». Очень жаль.

Marhex 375. «Скандинав» литовской постройки, конечно же, кабинный для всепогодности. А поскольку люди все больше ценят

свежий воздух и общение с природой, на лодке устроены сразу две равноценные обеденные (на 6 персон) группы: в кокпите и в салоне. Причем, над каждой — широченный сдвижной люк, т. е. даже в салоне можно наслаждаться лучами солнышка (если, к примеру, ветер холодный).

Мода меняется, а классика вечна. Это снова доказали голландцы, выпустив очередное «ретро» — Da Vinci 32S. Открытая лодка с высоким бортом в носу, глубоким комфортабельным кокпитом и носовой каюткой. «Мечта поэта», ценящего работу краснодеревщиков и все «старое-доброе». ➤





NEWSTAR
marine
+7 (495) 228-03-08
www.nsmarine.ru



Coaster 720 GT — еще один пример «изменяемости» под погоду. Небольшая (7,2 м) мотолодка польской постройки, с проходом-форточкой в лобовом стекле и развитыми боковинами рубки. А вот крыша рубки — софттоп, причем вся! В дождь или на ходу, когда забрызгивает, тент натянут, а в корме еще и тентовый полог пристегнут — кабина закрыта. На стоянке же теплым днем лодка полностью «раскрывается». Спальные места, столик и туалет — семейный мини-круизер.

Очень интересен принципиально новый Ахораг 28 — «пять в одном». 9-метровая мотолодка с универсальным носовым кокпитом (может быть как «грузовым», так и «пассажирским», с «солярием» или обеденным столиком) и защищенными бортовыми проходами («скандинав» ведь) — это общее для всех. А теперь — версии: Ореп — открытое судно с просторным рабочим кормовым кокпитом; ОС (Ореп Cabin) — открытое судно, но в кормовой трети — подиум с сандеком, под которым прячется небольшая каюта-каютка с двумя входами (с кормы и от водителя); Т-Тор — лодка открытая, но с хардтопом над постом управления; Cabin — над постом управления уже закрытая кабина с боковыми дверями, плюс просторный рабочий кормовой кокпит; АС (Aft Cabin) — та же кабина, но плюс каюта-каютка со входами из кабины и из кокпита. В зависимости от версии заводская цена (без нало-

гов) составляет 39–55 тысяч евро. Бренд абсолютно новый, не «раскрученный» еще, но за 10 месяцев уже продали 100 единиц; сейчас верфь ежедневно выпускает новую лодку. Впечатляет. Кстати, концепт — от создателей уже известных, тоже неординарных брендов Paragon и XO.

ПАРУСНИКИ

Discovery 58 — альтернатива знаменитым Oyster, тоже deck saloon похожего дизайна и тоже — английской постройки. Дизайн Рона Холланда, назначение — дальние плавания, вплоть до кругосветок. Еще на этапе проектирования нашлись сразу два заказчика, сделавших предоплату. Похоже, соотношение размеров, планировки, уровня изготовления и цены оказалось «в точку».



Итальянская Solaris 50. С скромным по размеру «полтинник» с экстерьером суперяхты: высокий борт без погниби, гладкая палуба большой площади, очень приземистая надстройка. Красиво. И, конечно, внутри полный комфорт на шестерых, с каютой владельца, которая раскинулась на весь объем в нос от подмачтовой переборки.

Sirius 40 DS — интереснейшая яхта от добротного немецкого производителя. По планировке представляет собой нечто среднее между Moody DS и Beneteau Sense. От первой — высокая рубка с периферийным остеклением и планировка салона, от второй — просторный одноуровневый кокпит и буквально три ступени на входе под палубу. Штурвал один, но на «качающемся» постаменте — на ходу его откидывают к облюбованному рулевым борту, на стоянке убирают с прохода. Несколько версий планировки (2–3 каюты), в том числе с кормовой каютой.

Dragonfly 25, самый маленький в семействе одноименных тримаранов. Концептуально ничего нового, но удивляют цифры: в сложенном состоянии (поплавки «подминаются под крылья» центрального корпуса, уменьшая ширину с 5,8 до 2,3 м) тримаран легко транспортируется даже легковушкой (вес с трейлером — всего 1050 кг), а на спуск на воду и подготовку к выходу уходит всего полчаса! Ну и возможность сэкономить на ширине занятого у понтона места — тоже большой плюс по нынешним временам.

Про другие экспонаты дюссельдорфской выставки читайте в отдельных статьях этого номера. И до встречи через год в павильонах boot Düsseldorf! ❖

ПОКУПКА И ПРОДАЖА ЯХТ

Без лишних слов.