



ГЕНУЭЗСКОЕ КРЕЩЕНДО

БОГДАН ПАРФЕНЮК

Тем, кто на этом бот-шоу уже бывал, наверняка и в страшном сне не приснится, что Средиземноморье могло лишиться своей самой масштабной яхтенной выставки. А ведь могло! Если бы не умение одной энергичной синьоры организовывать и убеждать...

Считаете, преувеличиваю? Нисколько: прецедент уже был — в итальянском автобизнесе. Организаторы международного автосалона в начале 2000-х решили отменить его на годик-другой, чтобы «переждать» кризис рынка. В итоге страна, производящая Fiat, Ferrari, Maserati и Lamborghini, так и осталась без приличествующей ее статусу выставки!

А ведь после 2008-го рынок яхт и катеров Италии упал на немыслимые 70%, что не могло не подкосить и Genoa Boat Show: за последующие пять лет выставка «ужалась» в 2,5 раза по плавсредствам и более чем втрое — по числу посетителей. Отсюда ушли не только «иностранцы», но и большинство основных итальянских производителей. Крах назревал.

Надо сказать, выставка — хоть и частный бизнес, но властями оценивается как мероприятие государственного значения, всегда проводимое под «эгидой» национальной ассоциации UCINA Confindustria Nautica с почтенным Паоло Вителли во главе. Обвал рынка привел и к изменениям на «ходовом мостике» UCINA: владелец Azimut-Benetti сложил полномочия, а вскоре их приняла Карла Де-

мария, представляющая менее «денежную», зато более многочисленную группировку итальянских судостроителей. О Карле говорили как о мессии: «Если не она, то кто?..».

Говорили не просто так: новая глава Ассоциации действительно нашла аргументы и движущие силы, которые вернули на выставку как экспонентов, так и посетителей. И если в 2014-м бот-шоу «сработало» лишь на популяризацию индустрии в целом (в первую очередь — для собственных граждан), то через год итальянцы начали покупать.

Нынешняя Salone Nautico уже достаточно ярко демонстрирует рост как числа участников (800 стендов против 760 год назад),

так и визитеров (127 190 проданных билетов, на 9,2% больше, чем в 2015-м). Все прошлогодние экспоненты дружно увеличили инвестиции в нынешнее бот-шоу, а, к примеру, английских судов здесь было больше, чем на втором по значимости английском бот-шоу в Саутгемптоне. Конечно, итальянской водной индустрии очень повезло: действительно эффективные шаги, предпринятые Ассоциацией и организаторами выставки, были вовремя усилены общим оздоровлением экономики Италии. Но важен факт: итальянский рынок катеров и яхт в 2015-м показал годовой рост 17,1%, хотя аналитики ожидали не больше 12%.

Вернемся к выставке, возросшую эффективность которой связывают, в числе прочего, и с переносом на сентябрь. Причина на поверхности — погода: плавсредства хорошо продаются, когда светит солнце, а в начале октября она уже капризная. Участники бот-шоу отмечают, что новая дата проведения весьма удачна: после Канн, перед Монако.

Еще один козырь нынешнего бот-шоу — тест-драйвы. В этом году мотолодки, катера и яхты выходили из марины — на минуточку! — 2416 раз! Самая действенная популяризация яхтинга — дать визитеру попробовать самому. Понятно, что у большинства потом «руки чешутся», особенно если присутствовавший на тесте ребенок дергает за штанину: «Пап, купи!». Кстати, о последнем весьма действенном стимуляторе покупок: UCINA в рамках бот-шоу организовала целый ряд мероприятий для детей, в итоге порядка 2000 мальчишек и девчонок погонялись на парусных M32, около 1000 пришли на экскурсию по выставке с классом, более 3000 «порулили» на яхтенных симуляторах, еще 650 детишек осваивали в бассейне надувную доску (SUP)...

И традиционные преимущества Salone Nautico, просто обрекающие выставку на успех, никуда не делись. Одна из главных — возможность выставить мега- и суперяхты: они в большинстве своем и так «живут» на Средиземном море — надо лишь пройтись своим ходом до Генуи. Второе — время года: во многих европейских странах навигация заканчивается, и самое время задуматься о следующей. А заказ серийного судна крупнее 30 футов нужно делать осенью, иначе к будущему сезону не успеть. Третье: итальянское малое судостроение — пир души эстета. Если ваш стиль яхтинга не требует героики и длинных переходов, душа просит чего-то изысканного, а общественный статус обязывает обладать «пафосным» судном, — ваша яхта, скорее всего, должна быть родом из Италии. Выбор шикарный: даже в кризисные годы на Salone Nautico выставляли более 1000 плавсредств (в «процветающих» Каннах — всего 550). ➤

Наконец, о неубиенном козыре генуэзского бот-шоу, который выделяет эту выставку из ряда подобных. Это сам город. Ну вот честно: что делать в Каннах, кроме дегустации французской кухни, шопинга и стандартного селфи на красной дорожке?! А в столицу Лигурии можно смело брать даму сердца: насыщенная туристическая программа ей гарантирована.

Генуя, некогда столица могучей средневековой республики, сохранила артефакты былого великолетия. Дворец дождей, кафедральный собор, античный порт, дворцы Виа Гарибальди... Фонтаны площадей и узкие улочки, чуть не каждая — со своей историей. Их нараспев рассказывают обожающие свою работу генуэзские гиды. «Вам какую Геную показать: яркую или жуткую?» — интересуются лукаво. Даже обычные магазины в центре города хранят антураж былых времен: зайдешь — а там статуя!

И не историей единой. Например, недалеко от бот-шоу выстроен современный дельфинарий, рядом — морской музей с настоящей подводной лодкой. А еще нужно знать, что «карма» города — калейдоскоп выставок и фестивалей. Словом, сюда можно ехать всем семейством: интересно будет и взрослым, и детям.

Но снова вернемся к выставке нынешней, а точнее — к ее яхтам и катерам. Вот что заинтересовало конкретно меня.



WIDER

Новую верфь, которая строит люксовые яхты (32–165 футов) по самым передовым технологиям, основал в Анконе создатель бренда Pershing Тилли Антонелли. Первое же творение собрало целый ряд призов и титулов. На 56th Genoa Boat Show это судно оказалось самым большим. И, пожалуй, самым интересным.

Wider 150 (дизайн Фульвио де Симони) — 47-метровая легкосплавная суперяхта. На ее корме — собственный пляж площадью 90 кв. м с откидными балконами и 7-метровым бассейном. Последний заодно служит «доком» для комфортабельного 32-футового тендера (тоже Wider). Апартаменты владельца — на главной палубе (в нос от салона),

во всю ширину корпуса, площадь 75 кв. м. Их «изюминка» — откидной (из борта) балкон 5,6 кв. м с убирающимся под палубу настилом. Все четыре гостевые каюты — VIP, очень просторные, в больших санузлах имеются даже биде. На носовой палубе отдельный кокпит с хардтопом; последний на ходу опускается, плотно закрывая кокпит от брызг и ветра. На флайбридже — «терраса-солярий» с джакузи. В ходовой рубке — на редкость эргономичный пульт управления с трехсекционной приборной панелью изменяемой конфигурации.

Эта яхта — электроход, ее движет пара днищевых поворотных колонок с электромоторами по 531 кВт. Отсюда беспрецедентная маневренность и «бесшумность»: на экономичных 10 узлах в мастер-каюте — как в библиотеке, всего 43 дБ. А еще судно может часами идти на аккумуляторах — всю ночь или когда гости на кормовом «пляже» (ни выхлопа, ни шума, ни вибрации).



Питающие судно четыре генератора на 10 узлах потребляют всего 67 л/ч (при включенных кондиционерах и прочем комфорте), автономность на таком ходу составляет 4700 миль. Максимальная скорость 14,1 узла при автономности 2000 миль.

И да, судно действительно красивое.

SUNDECK 550

Одна из мощных общеевропейских тенденций последних лет — экономичные траулерные яхты. Beneteau Swift Trawler, Azimut Magellano, Absolute Navetta, Cantieri Estensi Maine, Seafaring... Появились даже верфи, строящие только «траулеры». Sundeck Yachts — одна из таких.

Верфь молодая, ей всего 3 года. В прошлом году спустили свою первую модель — Sundeck 550. Основные «фишки» яхты:

- все сделано в Италии: корпус, мебель, системы и механизмы. Даже двигатель — Fiat! (исключение — навигация от Raymarine);
- судно создается «под клиента» (semi-custom), вплоть до планировки помещений;
- экономичность: на 7 узлах расход топлива составляет 1 л/милю. Но если нужно — развивает уважительных 25 узлов!

Верфь небольшая, в год собирают до 10 судов. Но качество отменное, это видно по всему. На стенде — две модели различной планировки: 3 каюты + 2 санузла и 4 каюты + 3 санузла. Цена — 1,1–1,2 млн евро без налогов за полностью оснащенное судно (включая гиростабилизатор, тиковую палубу, кондиционер, навигацию...).

EVO 43

Первой модели (и самому бренду) молодой верфи всего год. Но за это время уже нашлись желающие продавать ее в Испании, Голландии, Бельгии и США. Ибо проект интереснейший, из ряда вон выходящий.

Главная его идея — трансформируемый кокпит. На стоянке достаточно нажать кнопку — и борта в корме разъедутся, увеличив кормовую площадку (самую обитаемую часть



дневного круизера) на 40%! «Умный» дизайн кокпитной мебели в сочетании с электроподъемником позволяет сконфигурировать здесь обеденную группу, сплошной «солярий» или различные сочетания лежанок с диванами. Кормовая платформа на гидравлическом подъемнике служит широкой сходимей, «удлинителем» кокпита, «слипом» гидроцикла или даже погружным «пляжем».

В передней части кокпита — привычные для дневного круизера диваны и ветбар приличных размеров. Под палубой — салон (трансформируемый в двуспальное ложе), большой гостевой санузел и мидель-каюта. С мощным кондиционером, бимини (тоже поднимается электроприводом), гидравлически оперируемым якорным рундуком и прочими «наворотами» лодка стоит 750 тыс. евро (без налогов), при базовой цене 560 тыс. (с IPS 600). Исполнение — «под клиента», качество заслуживает уважения, верфь способна строить до десятка таких судов в год.

AMER CENTO QUAD

В Италии умеют и любят строить люксовые суперяхты custom, специализирующихся на этом верфей — великое множество. Amer Yachts — в их числе.

Компания основана еще в 70-х синьором Фернандо Америо. Сейчас в Санремо строят

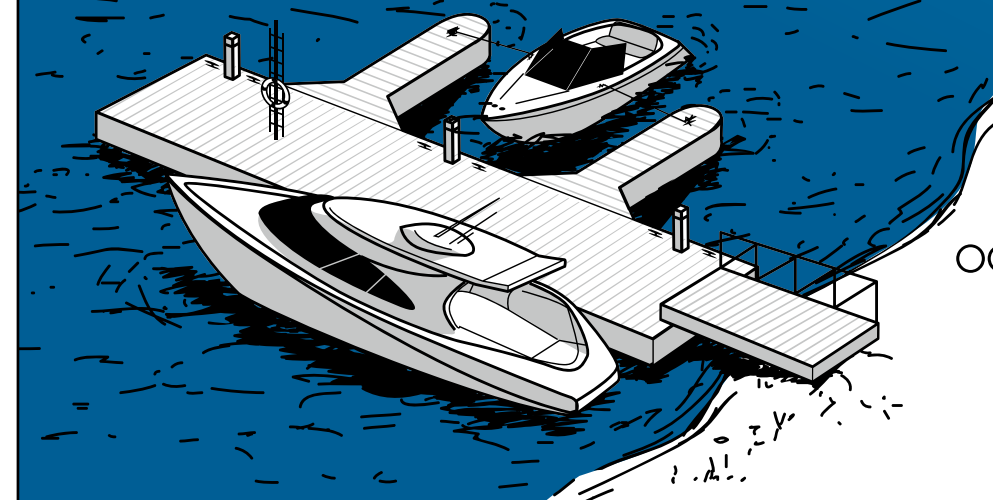


до трех моторных яхт (94–136 футов) в год. О репутации верфи говорит хотя бы факт «дружбы» с Volvo Penta: на новых яхтах «обкатываются» новейшие IPS. Amer Cento Quad сегодня — самая большая в мире яхта со шведскими приводами (4 × IPS 1050). Главные причины такого выбора — экономичность (6,5 л/милю на 10 узлах и 18,1 л/милю на 22 узлах) и простота/интуитивность управления,

что позволяет владельцу самому наслаждаться пилотированием и даже швартовкой.

Мастер-каюта — перед салоном на главной палубе. Внизу — четыре комфортабельные гостевые каюты и просторные помещения для команды (явный расчет на использование в VIP-чартере). В отделке использованы винтажные материалы. Получилось необычно и интересно. Цена — порядка 8,7 млн евро.

ЯХТ-КЛУБЫ ЧАСТНЫЕ ПРИЧАЛЫ ПРОЕКТИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВО



ООО «МАРИНА ДЕВЕЛОПМЕНТ»
8 (495) 77-242-77
8 (925) 095-75-55
www.marina-d.ru



VISMARA MARINE

Столь же виртуозны итальянцы в постройке стильных парусных яхт «под клиента». Хороший пример — верфь, с 1984 года строящая суда по проектам Алессандро Висмара (последний также работает с Perini Navi и Baltic Yachts). Меня особо заинтересовала разнообразность его проектов: моторные и парусные, гоночные и круизные, современные и винтажные... Два совершенно непохожих парусника красовались на стенде компании.

Vismara V50 DS — deck saloon, явно для путешествий супружеской четы. Пара двигателей — для надежности и экономичности. В корме — гараж для динги и остроумно упрямый трап-сходня. Козырек рубки прикрывает сидящих в кокпите от дождя и брызг. На уровне кокпита — салон, его панорамное остекление дает круговой обзор. В нос от салона — 2–3 каюты, на усмотрение владельца.

Vismara V62 — performance cruiser. Сэндвичевый карбоновый корпус, отформованный на эпоксидной смоле. Широочный свободный кокпит, очень низкая надстройка (у рулевого изумительный обзор), высокая энер-





говооруженность. Под палубой — стильные и комфортабельные помещения, каюта владельца — в носовой части корпуса. На этом судне успешно гоняются и активно отдыхают.

ADVANCED YACHTS

Еще одна высокотехнологичная верфь, активно использующая карбон, эпоксидку и вакуумную формовку. Получившиеся очень легкими корпуса отлично разгоняются даже в слабый ветер. Стоявшая на стенде A80 уже успела выиграть трансатлантическую ARC!

Забавный факт об этой яхте: владелец (бизнесмен из Гонконга) настолько доверял строителям, что прилетел принимать судно (прошлой осенью) с молодой малоопытной командой (капитану было всего 22 года) и идеей сразу (без испытаний!) уходить на Карибы. Руководители верфи переглянулись и оставили на яхте своего капитана-наставника: «Мы отвечаем за вашу безопасность, а судно совсем новое и вашим экипажем не изученное...». К чести судостроителей,

за время двукратного пересечения океана поломок не было в принципе. Следующий большой поход (сразу после выставки) — вокруг света. Уже без «фирменного» капитана.

Заказчик явно понимает, как должна быть «распланирована» яхта для океана: хозяйские апартаменты — под кокпитом, во всю ширину судна, тут просторно и (главное!) меньше всего качает. Яхта насыщена электроприводами; натяжка такелажа — гидравлической; бушприт, оснастка, подножка рулевого и

еще много чего на палубе — как на яхтах VOR. В то же время в кокпите — большие мягкие «солярии», в корме — тендер-гараж, камбуз оборудован по-итальянски, в каютах — комфорт и уют. Мечта яхтсмена-стайера!

R-30 DAYSAILER

Открытый (без надстройки) 9-метровый парусник с длинной ватерлинией и эффективным вооружением — дневные круизеры сейчас в тренде. Но внимание привлекает визуальный нонсенс: просторный кокпит зачем-то разделен непонятной дугой, а на корме — ни штурвала, ни румпеля! Оказалось, эта дуга — и есть штурвал. А такая его конфигурация идеальна для яхтсмена-инвалида, коляска которого свободно вкатывается через открытый транец и фиксируется в центре кокпита. Тут же, под руками — лебедки, стопора и ручка двигателя. Словом, помощь рулевому понадобится только при швартовке в марине. Опционально предусмотрена даже наклоняемая платформа, «отрабатывающая» крен: сделано все, чтобы человек забыл о своих проблемах и наслаждался полноценным яхтингом. Снимаю шляпу перед создателями!

О выставленных на 56th Genoa Boat Show новинках знакомых россиянам брендов лучше и полнее расскажут местные дилеры и статьи-презентации нашего издания. А я напоследок приглашаю вас на Salone Nautico 2017 — тут действительно интересно. ❖





ПОКОРИТЕЛЬ СТИХИЙ

Anytec 747 CAB

Алюминиевый корпус и мореходные обводы делают Anytec универсальным катером, созданным покорять стихии



Эксклюзивный дистрибьютор в России
Москва | +7 (985) 995-43-33
Санкт-Петербург | +7 (919) 995-43-33
Тверская обл., Завидово | +7 (916) 995-43-33
salon@grandmarine.ru
www.grandmarine.ru