

Статьи

Смена приоритетов

Журнал "Берега Москвы" №1 (22) 2010

Кризисный 2009 год завершился в большинстве стран с лучшими экономическими показателями, чем предсказывали аналитики. Но уже в начале 2010 года снова забили барабаны тревоги, предвещая новые проблемы, и в первую очередь – Европе. Тем не менее крупнейший смотр мировой яхтенной индустрии, Дюссельдорфское бот-шоу, открылся в январе 2010 год на оптимистичной ноте.

Да, количество участников сократилось больше чем на сотню, по сравнению с прошлым годом, но когда разговор идет о полутора тысячах экспонентов, такое сокращение можно считать незначительным. Все девять дней работы выставки в 17 павильонах кипела жизнь. 238 тысяч посетителей продемонстрировали стабильность интереса к водным видам спорта и отдыха.

Причем наибольшая активность покупателей была зафиксирована в парусных и чартерных павильонах – почти половина гостей, согласно опросам, приехали в Дюссельдорф ради парусов. Производители этого сегмента лодок постарались не подвести – почти все продемонстрировали новые, более комфортабельные версии организации внутреннего пространства салонов, улучшилось качество отделки, комплектация камбузов и так далее. Несколько мировых премьер показали, что судостроители уже озабочены не столько увеличением размеров лодок, сколько созданием наиболее комфортных условий отдыха на небольших площадях. Инженерная мысль ищет компактные и удобные решения. Так Dragon fly 28 – тримаран со складными поплавками – получил возможность при заходе в марину за 5 минут значительно уменьшать ширину лодки, позволяя ей занимать меньшую стояночную площадь.

Производители моторных лодок тоже угадали спрос на небольшие суда и активно продвигали концепцию «стартовой» лодки – небольшая по размеру (и, соответственно, не слишком дорогая), но комфортная для самостоятельного плавания начинающих судовладельцев. Сразу несколько известных верфей, в том числе Lurssen, представили подобные проекты.

Реклама «Заправьте ваш бак за 5 евро» для катера с электродвигателем, развивающего скорость до 27 узлов, не могла не привлечь внимания. Ведь стоимость топлива – существенная статья расходов судовладельцев.

Предпочтения покупателей показали, что, хотя от отдыха на воде европейцы отказываться не собираются, бюджеты на приобретение новых лодок тщательно выверяют с реальными потребностями. Так основные покупки шли в сегменте лодок до 12 метров. Продажи в среднем размерно-ценовом диапазоне остались почти на уровне прошлого года, а вот большие, роскошные мегаяхты сегодня популярностью не пользуются. Видимо, имиджевые покупки отложены до лучших времен. Переговорные процессы идут и здесь, что тоже уже неплохо.

В целом производители и дилеры, корректируя свои планы, смотрят в будущее оптимистично – покупатели демонстрируют лояльность, и Дюссельдорф пополнил портфели заказов. Например, Антон ван ден Бос, директор и совладелец голландской Neptune Marine Shipbuilding BV (яхты ELLING) рассказал, что выставка прошла для компании много лучше, чем можно было ожидать в текущей экономической ситуации – заключены новые контракты, интерес к ELLING – моторным круизерам, пересекающим Атлантику, только увеличивается, и верфь вместе с клиентами готовится к новым проектам путешествий.

Европейские тенденции яхтенного рынка пока сложно проецировать на Россию – яхтинг (точнее, моторинг) у нас относится скорее к имиджевым забавам и не закреплен традиционным образом жизни. Какой размер и «фасон» выберут для себя россияне, насколько сохранится их привязанность к отдыху на воде, покажут стартующие в феврале московские бот-шоу.

Сейчас смотрят

Олег Хоперский

Статьи по теме...

Одно

Лидер – спасет всех



Журнал "Берега Москвы" №1 (22) 2010

Вопросам безопасности на воде государство стало уделять все большее внимание. Это касается и технического оснащения спасательных отрядов.

МЧС требуются новые скоростные специализированные суда. Российские производители готовы конкурировать с зарубежными аналогами.

Рыбинская судостроительная верфь, входящая в холдинг «Еврояхтинг», сдала первый российский катер, специально спроектированный с учетом всех мировых стандартов для спасательных служб. Катер «Лидер 12М» многоцелевой – его можно использовать поисково-спасательным службам и для водолазных работ, и для тушения пожаров на воде, спасения и буксировки малых судов. Накануне отправки «Лидера» на место эксплуатации – акватории Белого и Баренцева морей, судостроители пригласили журналистов на тест-драйв в водах Рыбинского водохранилища. Катер действительно произвел впечатление продуманностью всех деталей внутри и снаружи, маневренностью на скорости, рассказами о его полной герметичности и остойчивости и приспособленности для спасательных операций (что, конечно, на тест-драйве не проверялось). Дальность хода при крейсерской скорости в 30 узлов – 500–600 миль. При малых скоростях запас хода существенно увеличивается.

Для того чтобы обеспечить трехминутную готовность к выходу в море в случае получения сигнала бедствия, «Лидер» оснащен предпусковыми обогревателями (Webasto).

Рубка с постом управления оборудована четырьмя креслами шведской компании Ullman. Этими креслами оснащены многие скоростные спортивные лодки и катера береговых служб, например Швеции, Голландии и США.

Комфортные кресла этой фирмы обеспечивают безопасность, снижая к минимуму риски травм во время ударов о волны на большой скорости.

«Лидер» может обеспечить полную автономность экипажу на 3–4 суток. Для выживания в суровых условиях северных широт есть все необходимое: 6 спальных мест, плита (работающая на солярке), холодильник, отопитель, мощный генератор, санузел с туалетом и душем, сушильный шкаф для гидрокостюмов. «Лидер» может принять на борт до 14 человек: штурман, помощник, 4 спасателя и 8 «потерпевших». Кстати, американский катер подобного класса может спасти в море только троих.

На воде катер вел себя превосходно. При разгоне «с нуля», через 15–20 секунд выходил на скорость в 33 узла. В салоне скорость почти не чувствовалась. На полной скорости, при переключении рычага управления в положение «заднего хода», за 1–2 секунды катер останавливается, проскочив не больше 10–12 метров. Разворачивается почти на месте.

После тест-драйва на «Лидере» хочется сказать: «Ведь можем, если захотим». Конечно, хочется увидеть катер после года-двух эксплуатации. Производители готовы дальше совершенствовать модель, работая в тесном контакте со спасателями. Верится, что госзаказ поможет развитию отечественной инженерной мысли, и в Рыбинске будут строить конкурентоспособные катера и для спецслужб и для частных клиентов.

«Лидер 12М»

Длина – 13,2 м

длина по ватерлинии 12 м

ширина с установленным рибом – 4,5 м

Скорость – макс 35 узлов

скорость крейсерская – 30 узлов

Двигатели Volvo Penta 2 по 575 л.с.

Водометы HamiltonJet

Мотопомпа 500 л/мин