

Баварские сокровища

Яхты посреди плюшево-зеленых холмов Шпессарта



Земля Бавария — самая большая территориально-административная единица Германии. Здесь, на этой земле, был создан первый манускрипт на немецком языке (800 г.), построен первый в стране каменный мост, созданы первые портативные часы (XV в.), напечатана первая германская почтовая марка (1849 г.). Не перечислять и фамилии тех баварцев, кто составил гордость страны: это Дюрер и Кранах, Глюк, Вагнер и Штраус, Фейхтвангер и Брехт. В XIX в. в Аугсбурге в мастерской Рудольфа Дизеля впервые в мире рыкнул на зевак столь популярный ныне силовой агрегат. А уж про знаменитую автомобильную продукцию местных моторных заводов и напоминать, видимо, не стоит.

С недавних пор слово Бавария появилось и в словаре многих яхтсменов. Собственно говоря, именно поэтому корреспондент “Кия” в составе российской делегации отправился в окруженный живописными плюшево-зелеными холмами городок Гибельштадт, который можно обнаружить разве что на хорошо раскрашенной “генштабовской” двухкилометровой карте. Здесь посреди сплошных картофельно-свекольных сельхозугодий и ухоженных виноградников, разграниченных аккуратными рядами вьющегося хмеля, с 1978 г. расположились корпуса крупнейшего в Европе судостроительного производства — “Bavaria Yachtbau GmbH”. Отсутствие воды (поблизости — ни намек на море, озеро, речку или хотя бы болото, а река Майн протекает километрах в 15 к северу отсюда) основателей фирмы, видимо, не смущало.

Яхты “Bavaria Yachts” — продукция этого производства — хорошо известны, а в 2000 г. к парусным судам добавились и полноразмерные катера “Bavaria Motor Boats”. Сегодня 25% мирового “парусного” рынка приходится на яхты (длиной от 30 до 50 футов) этой компании.

У проходной “Bavaria” нас с неподдельным радушием встретил управляющий директор компании Рудольф Мюллер, который свою должность трактует не иначе, как “специалист по всем проблемам”. За чашкой традиционного кофе энергичный Рудольф, вот уже почти четверть века работающий на руководящих должностях в фирме, засыпает российских визитеров благополучным цифирным конфетти.

— В прошлом году произведено продукции на 177 млн. евро, из которых 155.850 млн. приходится на парусники с изысканными обводами, интерьерами и отменными ходовыми качествами (1950 ед.). Катеров в пестрой колоде 2003 г. всего 247 (это около 21.150 млн.).

На предприятии трудится 620 человек (женщин — не более 30%), и, как вычислили немецкие счетоводы, в истекшем году на каждого приходится 300 тыс. евро овеществленного труда. Через год эта цифра будет уже побольше, ведь сегодня с конвейера ежедневно сходят 10–11 яхт (девяти моделей) и три катера (всего существует восемь моделей). Верфь принадлежит двум акционерам — Йозефу Миттлю и Винфриду Херманну. Последний имеет инженер-

ное образование и когда-то трудился на заводе по производству пластиковых оконных блоков.

— Планируем выйти на 2300 судов в парусном сегменте и 500 в моторном, — подвел черту под своим коротким вступлением директор и предложил пройти по верфи. — Думаю, путешествие будет наглядным и поучительным. Это, пожалуй, одно из современных и наиболее продвинутых с технологической точки зрения предприятий в мире. Только в цехах можно понять, почему по соотношению цены и качества нам нет равных. Ведь во многих странах название “Bavaria Yachts” ныне звучит как синоним престижной яхты.

Александр Маркаров*, владелец российской компании “Бавария Яхтс”, входящей в группу “Мореман” — эксклюзивного дистрибьютора “баварской” продукции на территории СНГ (www.moreman.ru, www.bavaria-yachts.ru), — степенно вышагивающий бок о бок с Мюллером, как яхтсмен, мастер спорта и кандидат технических наук задает ему такие вопросы, на которые директо-

* О яхтах с маркой “Бавария” он коротко рассказывал в “Кия” №175.

ру приходится отвечать не с наскока, а с солидной основательностью.

— Поставки в Россию растут с небывалой быстротой, — замечает Маркаров, — хотя, конечно же, нам пока еще тяжело соревноваться в абсолютных показателях с Италией, Испанией (250 яхт в 2003 г.), Норвегией или США (50 яхт и 5 катеров соответственно).

Сказать, что баварская верфь большая, ничего не сказать. Она просто громадная — это один цех, длина которого от стенки до стенки более 750 м! Так что вовсе не удивительно, что за время путешествия по гиганту немецкого судостроения мимо нас на довольно приличной скорости туда-сюда на велосипедах деловито пронеслся разного рода технический персонал. Трудятся баварцы очень толково и сноровисто, ни толчеи, ни суеты, ни лишних разглагольствований и препинаний. Сразу пришла на ум поговорка швабов (одна из основных этнических групп, населяющих Баварию): “Не работаешь — не получаешь”.

На верфи происходит процесс рождения судна от самого первого формовочного “а” до загрузки готовой к оплывтию яхты или катера на специальный трейлер. Исключение

составляют лишь моделирование и дизайн корпусов, которые уже много лет выполняет конструкторская фирма “J&J Design”.

На всех участках, даже там, где работают с композитами и смолами, довольно чисто и не шибко попахивает смолой.



Для этого установлены конвекционные системы циркуляции воздуха, прокачивающие не менее 360 м³ в час. В зонах работ со смолами, отвердителями, ламинатами и прочей химически агрессивной нечистью на полу настелены картонные квадратики, которые каждые две недели меняют на новые.

Все работники тут не только обуты в специальные штиблеты и одеты в белые спецбрюки, но в обязательном порядке наряжены в скафандры, соединенные трубкой с поясным респиратором.

Основной армирующий материал, используемый на верфи, исключительно германского производства. На некоторых участках судна, например, в килевую часть, кладут по 20–25 слоев армирующей ткани, делая своеобразный ламинатный “перекрест”. В первой трети корпуса используют даже дорожный кевлар, в районы наибольшего напряжения на палубе ставят алюминиевые пластины, а те места, где надо в будущем что-нибудь привинтить или закрепить, усиливают фанерными составляющими. Идет фанера и на скулы, и на привальный брус. В отдельные части палубы и подкаютные пространства закатывают для лучшей термоизоляции пенополиуретановые листы, которые одновременно повышают жесткость корпуса. Все фанерные или деревянные элементы судна производят тут же на высокотехнологичной итальянской линии, причем раскрой листов ведется на станке с ЧПУ. Каждая доска покрывается шестью слоями лака и в про-



Производственный корпус просторен, как, пожалуй, нигде более



Используются самые разнообразные армирующие материалы



В подготовленную матрицу уже напылена цветная полоса ватерлинии



Рабочий орудует валиком, прямо в который по шлангу подается смола

цессе окраски сушится по два часа в двух различных термокамерах.

— Как вы, наверное, знаете, — продолжает экскурсию директор, — антропометрические данные у баварских “маломерок” совсем не крошечные. В катерном сегменте это 7.8–11.8 м (наибольшая модель — “37 НТ”) в длину, а у яхт — 10.3–15.4 м (“Bavaria 49”). В ближайших планах верфи построить и 40-футовый катер.

Теперь вам станет ясно, почему на “Bavaria” пришлось совершить целый поход вокруг рабочего стола размером 6×18 м, а голые корпуса устанавливаются в специальные металлические тележки-подставки, движущиеся от одного участка к другому по рельсам. Во многих местах над неоперившимися заготовками колдуют могучие роботы — фрезерные станки с ЧПУ и пятью степенями свободы.

Мюллер подвел нас к установке, что сверлила практически все отверстия в корпусе, от люка до крепления лебедки. Их всего ничего — около 500. Еще три года назад над этой операцией бились около четырех часов четверо работников. Теперь же все делает за 45 минут один ску-



Для крейсерского варианта яхты — один киль, для гоночного — другой

чающий оператор при помощи, правда, компьютерной установки.

— Именно благодаря сочетанию ручного конвейерного производства с передовыми технологиями, компьютеризацией производственного процесса и преданностью квалифицированных рабочих фирмы обеспечивается низкая себестоимость продукции верфи в целом. В результате базовая модель 49-футовой яхты тянет всего на 180 тыс. евро, а вершина модельного ряда катерной линейки — “37 НТ” — с

двумя дизельными стационарами от “Volvo Penta” (по 298 л.с. каждый) стоит 215 095 евро.

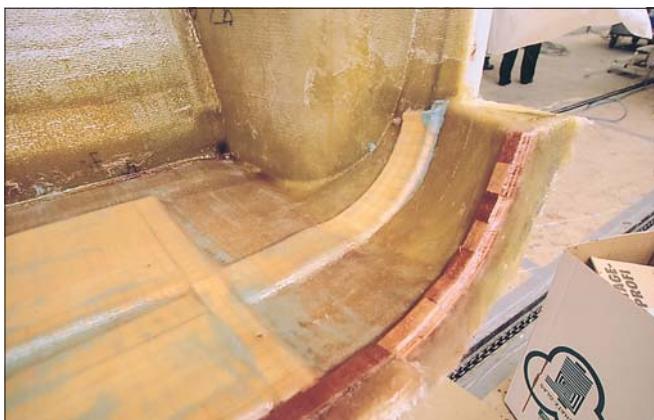
Ласкала глаз и добротная внешняя отделка всех “Баварий”: если металлическая, то обязательно надежная блестящая нержавейка, если деревянная, то либо наборная тиковая рейка, либо богато глядящийся шпон и массив красного дерева. Вся сантехника итальянская, паруса датские (“Elvstroem”), инструментарий — от “Raymarine”, двигатели — исключительно “Volvo Penta”.

Дизели или бензиновые стационары на катера ставят по желанию клиента.

На верфи имеются три линии сборки — две яхтенные и одна катерная. На каждом участке мастер расписывается в сборочной ведомости за выполненную операцию, что значительно повышает персональную ответственность работников за качество в случае возможных рекламаций.

К слову сказать, каждое судно тщательно инспектируется и лицензируется представителем Регистра Ллойда, ведь изделиям “Bavaria” присвоен наивысший для прогулочных судов рейтинг LRQA.

В ходе знакомства с организаци-



Набор корпуса образован закладными элементами из морской фанеры



Формовщики экипированы, как водолазы — в “легкие” и “тяжелые” костюмы



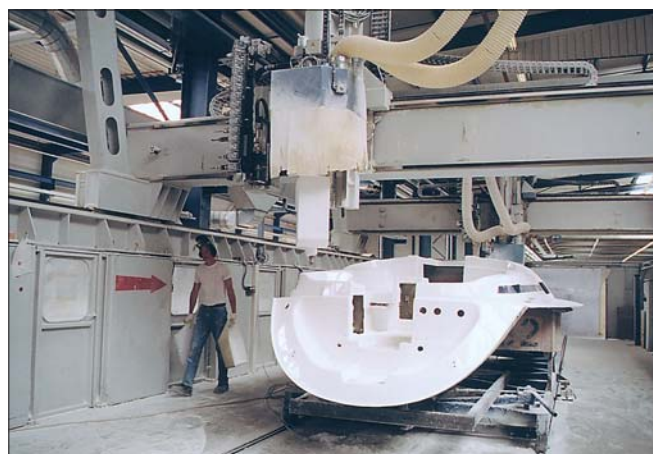
Оборудование монтируется в секции корпуса еще до установки палубы



На монтаже оборудования — бригада наших бывших сограждан



Тиковые настилы приклеиваются с использованием "вакуумного мешка"



Роботизированная установка для вырезания отверстий в секциях



Шеренги готовой продукции под открытым баварским небом...



...и она же в открытом, отнюдь не баварском море

ей швабского производственного процесса я совершенно случайно обнаружил объявление на русском языке, прикрепленное к двери главного корпуса: "Поскольку нам был дан на то повод и в связи с повторными официальными выговорами, мы еще раз обращаем внимание на запрет курения во всех производственных внутренних и внешних помещениях предприятия. Нарушение этого правила приведет к последствиям, вытекающим из трудового договора". Подписана сия цидуля была, конечно же, нашим экскурсоводом Р. Мюллером. Оказалось, что после развала СССР в этой области Баварии обосновалось немало репатриантов, для которых немецкий так и не стал родным...

— Сколько времени уходит на выполнение заказа в целом? — интересуемся мы.

— Около двух месяцев с момента заключения контракта на поставку. Тут очень многое зависит от очереди на выпуск лодки конкретной модели. Лучшее время заказа — середина лета, в этом случае клиент получает лодку еще в сентябре, причем по очень льготной цене. Худшее время для заказа — весна: очередь в это время уже настолько велика, что можно прождать до конца июня и

при этом купить яхту практически без скидок.

— Какого же направления намерена придерживаться "Bavaria" в ближайшем будущем?

— О, это предельно просто! Яхтенный рынок сегодня преисполнен оптимизма по отношению к чартерам и недорогим гоночным яхтам среднего класса. И наибольшим спросом пользуются суда в 30–40 футов. Именно поэтому с конца прошлого года мы приступили к выпуску крейсерско-гоночных яхт серии "Bavaria Match". Их вы сможете увидеть и протестировать завтра в Испании. Среди быстро растущего катерного сегмента фаворитами фирмы считаются 29- и 32-футовые модели. На их долю приходится более 60% выпускаемой продукции. Но если говорить в целом, то верфь всегда будет придерживаться своей философии — минимальная цена при эксклюзивном качестве.

— Но почему все-таки "Bavaria" разместились среди лугов и холмов?

— Все очень просто, — смеется седоватый директор, — городская земля в Германии очень дорогая, в деревне же все попроще, и персонал, а это жители мест, расположенных в радиусе 50 км от предприятия, более преданный. Большинство ра-

Основные данные яхты "Bavaria 42"

Длина, м:	
- максимальная	12.99
- по КВЛ	11.40
Ширина, м	3.99
Высота мачты, м	17.90
Осадка, м:	
- со стандартным килем	1.80
- со спортивным килем	2.15 (опция)
Водоизмещение, кг	9200
Масса балласта, кг	3000
Площадь парусности, м ² :	
- стандартный грот с рифами	45.80
- сворачиваемый в мачту грот	40.20 (опция)
- генуя	58.00
Двигатель	"Volvo Penta D2-55", 55 л.с.

ботников трудятся на верфи по 15–20 лет. К тому же Гибельштадт удобен в транспортном отношении, недаром же еще в 1805 г. Наполеон поставил в Баварии камень с надписью: "Центр Европы". К примеру, доставка яхты от заводских дверей до Москвы займет меньше недели.

Балеарские испытания

На следующий день наша делегация летела в город Пальму, что находится на одном из Балеарских островов, принадлежащих Испании с конца XV в., чтобы в деле опробовать продукцию немецкого предприятия.

Суть неожиданного ангажмента состояла в том, что в главном морском клубе острова "баварцы" имеют

не только чартерную компанию, но и держат собственную гоночную яхту с командой. Любой заезжий турист, а Пальма всемирно известен райской погодой, шикарными морскими ландшафтами и элитной вечерней тусовкой, может не только заказать чартер, но и пройти полноценное обучение и потренироваться вместе с командой “Bavaria-Racing”. Цены на чартер зависят от сезона, самые высокие — с 1 июля по 14 сентября, влияет на них и размер судна. Однодневный круиз на “BMW 37” обойдется в эти сроки в 1200, а недельный уже в 8400 евро. Если нужен грамотный шкипер, то надо добавить еще полторы сотни за полный день. Теперь понятно, что за публика добропорядочно и чинно шаркает румынками по обласканному солнцем каменным набережным залива Де Пальма. На причалах стоимость “парковки” тянет на 12 евро за метр судна в день.

Гонщики располагаются тут же, на пирсах, и служат живым рекламным инструментом “Bavaria”. Какникак, а их команда “YATES-3”, выступающая по версии IMS на яхте

“42 MATCH”, в 13 последних гонках заняла семь первых мест и пять раз приходила к финишу второй или третьей. Это позволило экспертам признать “42-ю” наиболее успешным серийным круизно-гоночным проектом на яхтенном рынке 2004 г.

История создания этой “матчевой” серии выглядит довольно забавно. Чарльз Линнеман, эксклюзивный дистрибьютор “Bavaria” в Испании, испытывающий глубочайшую неприязнь к аксиоме, что повышение скорости в яхтенном спорте всегда связано с увеличением капиталовложений и уменьшением комфорта, в 2002 г. по собственному проекту успешно переоборудовал под гонки 36-футовый круизер. Руководству верфи идея расширения рынка за счет сочетания отдыха и спорта пришла по душе, и уже в январе текущего года на выставке в Дюссельдорфе красовалась 42-футовая гоночная версия линии “MATCH”. О дальнейшем вы уже слышаны — кубки, шампанское и долгожданный поцелуй от принцессы Софии...

Вместе с дизайнером журнала “Yachting” Сергеем Игнатьевым мы спалили не одну пленку, обследуя все закоулки и шхеры на “42-й”. Сперва обращают на себя внимание широкий наголоватый корпус, эргономично продуманная палуба со множеством приамбасов для работы на кренах и большой штурвал, позволяющий точнее отслеживать движение яхты. Она на тонну меньше обычной, а вот площадь парусов значительно увеличена. Мачта, как и у всех “гонщиков”, сквозная, опирающаяся на киль.

Внутри — не только значительных размеров кают-компания, мастерски отделанная красным деревом, но еще три вместительные каюты и галюн. Думаю, что

человек шесть тут без тесноты и обид смогут провести даже двухнедельную автономку. Тем паче, что на борту есть и холодильник, и душ, и газовая плита с умывальником.

По выходу из марины нас по правому, наветренному, борту обходит белоснежная королевская яхта “Фортуна” — подарок щедрых майоркских бизнесменов наследному испанскому принцу Фелипе и Летиции Ортиц, которые собирались в июле приехать на остров.

“42-я” несется в бейдевинд очень ходко — при скорости ветра 6.7 уз наша составляет 6.4 уз. Очень неплохо. Яхта ведет себя стабильно и не уваливается даже на самых экстрагантных румбах. Вначале “YATES-3” шел галсом на близлежащий остров Кабрена. И мы, вероятно, достигли бы заветных бастионов, но ветер неожиданно сменился, Маркаров подал команду, и тотчас вверх поднялся легкий нейлоновый спинакер, уверенно направивший яхту на мыс Эндерокат. Говорят, владелец “Моремана” гонялся в 14 лет и, видимо, был прежде знаком с “баварскими” гонщиками, так что ненужной толкотни при передаче руля на юте не наблюдалось. Параллельным курсом следовала 37-футовая “BMW” под двумя 300-сильными дизельными “Volvo Penta”.

Данная модель — тоже новинка фирмы, которая сменила в ряду 38-футовую (12 м) лодку, но, несмотря на уменьшение длины судна (а на яхте есть не только уютный салон и галюн с душем, но и две просторные каюты), условия обитания остались комфортными. Как говорил ранее Мюллер, снизилась лишь цена готового изделия.

А поздним вечером мы с обгоревшими мордасами сидели в крохотном ресторанчике “Фланагон”, что стоит на набережной, прямо напротив пальмовской марины и бурно обсуждали с ребятами в рубашках “Elvstroem” из гоночной команды “Bavaria” проекты возможной постройки 35-футовой яхты с укороченной мачтой для российского рынка.

Андрей Великанов
Фото автора



НАШИ МАГАЗИНЫ:
МОРЕМАН в ТЦ Экстрим, г. Москва, ул. Смоленская, д. 636, 1-й этаж, пав. Б1
МОРЕМАН в я/к Аврора, Московская область, г. Долгопрудный, ул. Набережная 22
МОРЕМАН в ТЦ Спортхит, г. Москва, Сколковское шоссе д. 31, 1-й этаж
ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН: www.moreman.ru
Телефон единой справочной службы: (095) 101-3362

МОРЕМАН

BAVARIA