

«Варяг» на страже традиций

Специализированных верфей, издавна строивших деревянные суда промышленным способом, и в прежние-то времена было немного, а сегодня мы едва ли ошибемся, сказав, что на всю огромную страну осталась одна – Петрозаводская верфь деревянного судостроения «Варяг». Так сложились звезды, что именно у карелов проявились предпосылки к сохранению деревянного судостроения, и мы уже писали о верфи «Варяг» в №226 за 2010 г., а в этом году она уже отметила свой четвертьвековой юбилей.

О новых достижениях уникальной верфи рассказывает ее директор Павел Мартюков:

– Наш «Варяг» – это тот случай, когда совпали хобби и работа. Деревянное судостроение – ниша довольно узкая, и в этом и плюс, и минус. Наладить серийный выпуск однотипных деревянных судов технически возможно, но найти для них столько покупателей маловероятно, на практике производство получается или единичное, или, в лучшем случае, мелкосерийное. Размеры судов тоже самые разные – от лодки до линейного корабля, и это требует наличия своего проектного отдела,

знания самых разных технологий и специфических конструктивных решений, подготовки высококвалифицированных рабочих, владеющих несколькими специальностями. Кроме того, у нас разнообразное деревообрабатывающее оборудование и хорошо работающая служба снабжения, которая обеспечивает поставку широкой номенклатуры материалов и судового оборудования.

В прошедшие пять лет (с прошлой публикации – прим. ред.) мы не стояли на месте и продолжали проектировать и строить деревянные суда. За это время было построено несколько десятков хорошо известных шлюпок типа ЯЛ-6, а также около двадцати судов других типов: шлюпки, лодки, моторные и парусно-моторные суда, в том числе традиционно строим исторические суда. Чтобы проектировать и строить подобные суда, надо хорошо знать историю судостроения, по крупицам собирать полезную информацию о разных типах судов. Мы историю знаем и любим, поэтому со стапелей верфи сходят драккары, ганзейские когги, голландские яхты XVII в., русские речные ладьи и суда Петровского времени.

Из построенного за последнее

время наиболее интересны две реплики «дедушки русского флота» ботика «Св. Николай» – для детского морского центра в Новгородской области и для Национального парка «Плещеево озеро», а также реплика 14-весельного гребного катера из известного альбома М. Кишкина «Атлас чертежей гребных шлюпок для судов Русского Имперского флота» 1886 г. издания. Ходовые испытания показали, что гребной катер обладает прекрасными мореходными качествами как под парусом, так и на веслах – настолько искусны были предки, что ничего ни добавить, ни убавить...

Что касается более серьезных парусно-моторных судов, то за эти пять лет мы построили две славянские ладьи для международной научно-исследовательской экспедиции «Хождение из Руси в Сербску землю», два моторных 12-метровых прогулочных катера для Москвы и Национального парка «Паанаярви», а также два научно-исследовательских судна для МГУ им. Ломоносова, предназначенные для проведения биологических и геофизических исследований в акватории Белого моря.



Постройка реплики 14-весельного гребного катера Российского Императорского флота, 2014 г., длина – 10.4 м, ширина – 2.4 м, площадь парусности – 51 м²



Древнерусская ладья «Славяна», 2011 г., длина – 12.0 м, ширина – 3.1 м, осадка – 0.7 м, площадь парусности – 28 м², мощность двигателя – 20 л.с.

Реплика первого линейного корабля российского флота «Гото Предестинация», 2011–2014 гг., длина – 38,5 м, ширина – 9,5 м, осадка – 2,5 м, водоизмещение – 475 т



185005. Республика Карелия, г. Петрозаводск, ул. Онежской флотилии, 43. Тел./факс: (8142) 733 580, varyag@onego.ru, www.varyag-onego.ru

Научно-исследовательское судно «Профессор Зенкевич», 2015 г., длина – 18,4 м, ширина – 5,1 м, осадка – 1,7 м, водоизмещение – 50 т, мощность двигателя – 175 л.с.



Последние же три года ушли на постройку самого крупного из наших судов – реплики первого линейного корабля российского флота «Гото Предестинация». 58-пушечный корабль впервые был спущен на воду в 1700 г. в Воронеже, строился по европейскому образцу, но с учетом плавания в мелководном Азовском море. В итоге получился корабль, о котором современники писали: «весьма красив и изряден пропорцией...». Инициатором постройки реплики «Гото Предестинации» выступил губернатор Воронежской области А. Гордеев. Чтобы обеспечить требования Речного Регистра, было решено строить судно с металлической нижней частью и деревянной верхней. Работа была чрезвычайно трудной и очень интересной и, безусловно, требует публикации отдельной статьи. Ее итогом стало появление в центре Воронежа у Адмиралтейской набережной одного из немногих кораблей-музеев и первой в нашей стране реплики линейного корабля. Судно самоходное, построено по правилам Речного Регистра.

В последнее время идет много разговоров о возрождении внутреннего туризма. В нашей стране с ее тысячами километров морского побережья, многочисленными озерами, развитой речной сетью развитие водного туризма поставлено в один из приоритетов. И весьма перспективным представляется использование для этих целей реплик исторических кораблей. Все построенные нами суда, в том числе исторические, соответствуют всем современным требованиям к самоходным судам, оснащаются дизельными двигателями, дизель-генераторами, средствами навигации, системами и устройствами, но регистрируются они, как правило, в ГИМС. К сожалению, на сегодняшний день у Морского и Речного Регистров отсутствуют правила для постройки подобных судов, что не позволяет использовать их в коммерческих целях. Надеюсь, что эта давно назревшая проблема будет решена, что, в свою очередь, придаст мощный импульс развитию внутреннего водного туризма в нашей стране **✎**