



В этом номере под рубрикой «Свое дело» мы публикуем материалы о производстве надувных судов с маркой «Мнев и К» и металлических, точнее — композитных, мотолодок «Silver». В них обобщается положительный опыт работы этих производств в современных условиях, и нам показалось, что это знаковое событие для отечественной прогулочной индустрии. Мы говорим, что в последние годы наш прогулочный флот на подъеме, и не только за счет хлынувшего через границы импорта, но и благодаря поднимающемуся отечественному производству. Причем этот рост происходит благодаря возрождению старых традиционных производств и возникновению новых открывающихся предприятий.

Заводы «старой закалки» медленно и трудно поднимают разрушенную отрасль малого судостроения. Из 30 относительно крупных предприятий, тех, кто еще пытается что-то выпускать, осталось меньше 10. Большая часть технологического оборудования отстает от передового уровня уже на десятки лет. Заводчане, долгие годы нацеленные только на проблемы сохранения производства, с трудом «включаются» в рыночную экономику, где оказалось труднее продать, чем сделать. На новый качественный уровень, необходимый для реализации изделий, им выйти очень трудно.

Сегодня складывается переломная ситуация, когда совершенно новые производства, организованные по частной инициативе и на пустом месте, начинают опережать наши традиционные центры и по качеству, и по количеству — серийности. И это уже не единичные случаи, можно говорить о тенденции.

Многие из старых водномоторников с ностальгией вспоминают советское прошлое нашего маломерного флота — большие партии выпускаемых лодок и моторов, их сравнительно низкую и доступную цену. Действительно, в «золотые семидесятые» промышленность бывшего СССР выпускала около 150 тыс. подвесных моторов в год, свыше 120 тыс. прогулочных судов (надувные лодки, выходящие серийно около 500 тыс. штук, вообще не учитывались), из них около 50 тыс. штук мотолодок. Стоимость серийной мотолодки в среднем составляла от 400 до 900 руб. при средней зарплате по стране около 150 руб.

Но для выпускающих эти лодки и моторы крупных оборонных предприятий это была чужеродная продукция, которую они должны были директивно выпускать как непрофильные товары народного потребления. И если на заводе среди ру-

ководства или специалистов находились энтузиасты отдыха на воде, дело шло более-менее успешно, а вот при формальном отношении к работе, когда всем было безразлично, что выпускать — лодки или сковородки, и результат оказывался соответствующим. Естественно, никакого сравнения с зарубежной техникой тех лет такая отечественная продукция не выдерживала. Совершенствовать те же металлические клепаные лодки, а именно такие моторки можно было выпускать очень крупными сериями, никто не спешил из-за необходимости заменять дорогостоящее прессовое оборудование и оснастку. Да этого никто и не требовал. Неудивительно, что выпускались наши «Казанки» и «Прогрессы» десятилетиями почти без изменений.

Моделей же сварных лодок, которые легче модернизировать под современные требования, из-за технологических трудностей сварки тонкостенного алюминия было совсем немного, а из них удачных — вообще единицы (это, например, первые модели «Крыма»). У остальных же всегда были те или иные проблемы с прочностью корпуса. Особенно много нареканий приходило на «рвущийся» металл днищевой обшивки «Сарепты», «Крыма-3» и др.

Доступная цена тоже была лукавой, не отражающей истинных затрат. Работая под боком у оборонного производства, на которое тогда денег никто не жалел, всегда можно было получить и хорошее оборудование, и дешевый материал, и квалифицированную рабочую силу, да и большинство затрат списывалось на него.

С распадом Союза пострадала в первую очередь экономика мощных оборонных предприятий, которым стало уже не до производства ширпотреба — прогулочных судов и моторов. За годы перестройки мы привыкли ругать капитализм со звериным лицом, обвинять его во всех бедах, обрушившихся на нашу страну.

Но не надо быть крупным экономистом, чтобы заметить производства, созданные и управляемые фанатиками своего дела в условиях свободной конкуренции и рыночных цен, — они начинают все больше вырываться вперед. Некоторые старые предприятия этого соревнования уже не выдерживают. Популярные, добротные «Амуры» с какого-то момента стали отставать от требований сегодняшнего дня. Сегодня, по нашим сведениям, стоит вопрос о закрытии катерного цеха на заводе в Комсомольске-на-Амуре. Очень жаль.

Мневская надувная флотилия сегодня не только успешно конкурирует с уфимскими и ярославскими лодками, но и опередила их по многим показателям. Те же русские «Сильверы» смогли установить такую высокую планку качества, которая недоступна ни одному из отечественных производителей традиционных дюралек. Новые производства — это не карликовые заводы и не отверточная сборка, а серьезные, хорошо оборудованные предприятия, годовая программа которых уже соответствует крупным сериям советских времен.

Конечно, не надо думать, что это все далось само собой. Все происходило на наших глазах, например, трудный старт «Сильвера», когда под последний кредит закладывался уже собственный дом. Тот же Н. Мнев хорошо помнит и бессонные ночи, когда ребенок спал в коляске в соседней комнате с цехом, и первые поездки на загруженном до потолка надувнушками «рафике» в Дюссельдорф за международным признанием. Но все это — невидимые миру слезы. Хотя по-другому, наверное, успех и не приходит. И, может быть, сегодня в нашей индустрии прогулочного флота рождаются свои Морозовы и Елисеевы...



ТЕСТ
ВОДНО-МОТОРНЫЕ

Первым делом – водометы

Водометы очень популярны в Сибири, и неудивительно, что алюминиевые катера «Томь», которые строит одноименная верфь в г. Юрге (Кемеровская обл.) оборудованы именно такими пропульсивными установками, причем собственного производства. Двигатели тоже отечественные — конвертированные УМЗ-4218 от автомобилей УАЗ.

Новый «Walkaround» от «Silver»

До сих пор модификация с этой популярной у рыбаков компоновкой имела только у «второго лица» в стане «Silver» — мотолодки «Shark». Теперь ею обзавелся и флагманский «Eagle». Новинка была испытана с запредельным 250-сильным мотором, который разогнал ее до 90 км/ч.



ТЕСТ
ВОДНО-МОТОРНЫЕ

Дальнее плавание образца 45-го года

Окончание воспоминаний одного из старейших российских яхтсменов (член Центрального ленинградского яхт-клуба с 31.12.1944 г.), посвященное плаванию... в Петергоф.



Моторная мегаяхта «Catwalk»

Рассказ о крупнейшем судне Дюссельдорфской выставки, большой моторной яхте со своеобразным дизайном интерьеров.



Шхуна из танкерной шлюпки

В портах страны можно приобрести списанные шлюпки серии «СШР» и им подобные, оборудованные дизелем «4ЧСП», которые отслужили свой нормативный срок на судах морского флота, но еще пригодны для эксплуатации в более легких условиях. Разумеется, для нужд частного владельца их придется переоборудовать. Своим опытом переоборудования шлюпки в моторно-парусный бот для многодневных путешествий делится петербургский художник Олег Ширинкин.



Финал гонки «Volvo Ocean Race» – триумф и трагедия одной команды

Голландская команда «ABN Amro» выиграла труднейшую гонку, потеряв при этом одного члена экипажа. Наш рассказ о заключительных этапах состязания.



Бруно Пейрон в погоне за новыми рекордами

В самом конце мая известный французский гонщик вновь попытался отобрать у Стива Фоссетта один из принадлежащих ему рекордов.



Тюнинг «Оби-5»

Наш читатель из г. Хвалынска А. Платонов делится опытом усовершенствования и доводки катера «Обь-5», приобретенного в начале 2004 г. Приведены многочисленные эскизы и фотографии.

Гонки на призы журнала «Катера и Яхты»



Традиционные — 7-е по счету — открытые водно-моторные соревнования на призы журнала будут проводиться 10 июня на акватории напротив 5-го павильона «Ленэкспо» в рамках IX Петербургской бот-шоу. Соревнования пройдут в 10 классах мотолодок в двух дисциплинах: «кольцевой» гонке (по пять кругов для каждого класса) и выборочно — в гонке «на выносливость» (по три круга на время).

Главный судья соревнований — В.Д.Ребриков