



Стоит побывать на нескольких наших рядовых стоянках, чтобы убедиться – да, сегодня наш прогулочный флот возрождается, количественно растет. В первую очередь это происходит за счет модернизации старых, проверенных временем моделей, но не редкость уже и новейшая импортная техника.

Все больше появляется и отечественных новинок, однако среди них ярких самобытных проектов, к сожалению, еще мало; в основном это или подражание западным аналогам, или лодки со смешением разных стилей и направлений. Некоторые из них, лишенные выставочного глянца, после нескольких первых навигаций представляют собой не очень приятное зрелище: выцветший пластик, протертый форштевень, расшатанный транец с самодельными подкреплениями, помятые борта. По рассказам владельцев, случается, что на волне лопаются обшивки, дают течь сварные швы.

Адресуя эти вопросы к производителям, мы все чаще слышим один и тот же ответ: «Дело – в проблеме кадров, которая с каждым годом становится все острее». Сегодня в стране специалистов для малого судостроения никто не готовит; более того, с подготовкой кадров и для большого флота дела обстоят не лучшим образом. Поэтому каждая фирма пытается решать эту проблему самостоятельно: или ищет талантливых самоучек, или приглашает старых опытных специалистов, которых становится все меньше. Об этом мы говорили с руководителями успешных фирм, которые на рынке уже не одно десятилетие. Вячеслав Чурайло (фирма «Литек»), Борис Ершов (фирма «Курс»), Николай

Мнев (фирма «Мнев»), Константин Белорусов (фирма «Стрингер») – все в один голос признают эту проблему наиострейшей. Многие из них готовы найти средства, чтобы создать собственную базу для подготовки молодых ребят для своих производств.

Результат нехватки кадров – это и низкое качество проектирования, и технологическая отсталость, и отсутствие свежих идей. Нам могут возразить, что и в советские времена не было учебных заведений, которые готовили бы строителей именно для прогулочного флота. Формально это так. На самом же деле кораблестроение в стране было настолько хорошо развито, что из среды судостроителей-профессионалов появилось много подлинных энтузиастов малого флота с очень сильной подготовкой. По всей стране создавались центры по проектированию и производству лодок и катеров со своими неформальными лидерами. Из их числа – легендарный Р. Алексеев в Горьком, который открыл эру крылатых судов, и В. Нелипа в Феодосии, первые сварные «Крымы» которого до сих пор в строю. Это и такие известные питерские конструкторы, как В. Вейнберг, А. Оскольский, Ю. Зимин, И. Сиденко, В. Алексеев, Д. Курбатов, чьи имена до сих пор на слуху. Подобные центры появлялись не только на производствах, которые работали в основном на оборону, но и в крупных кораблестроительных институтах. Достаточно вспомнить студенческое КБ Ю. Крючкова в Николаевском институте и СКБ «Океан» Б. Царева в питерской Корабелке, из которых вышли многие нынешние конструкторы; большой вклад внесла и знаменитая судомодельная лаборатория Г. Александровского в том же ЛКИ.

В полную силу в ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова работал сектор малотоннажного судостроения под руководством Ю. Голдобина. Высокую планку проектирования малых прогулочных судов поддерживала и специализированная секция при НТО им. акад. А. Н. Крылова. На любой стоянке были свои Кулибины: вспомните триклин А. Чукавина или гидролет А. Бакшинова.

Отечественный водно-моторный и парусный спорт дали много вы-

дающихся специалистов. Сегодня они практически все востребованы в дилерских центрах иностранных компаний, а то и за рубежом.

Уходят гуру, а передать свой опыт некому. А ведь талант проявляется рано. К четвертому-пятому классу многих школьников захватывает тяга к техническому творчеству. Судомодельные и морские кружки и центры юных судостроителей при Домах пионеров и секциях детского творчества прошли многие нынешние конструкторы старшего поколения. Сегодня обо всем этом приходится говорить, к сожалению, в основном в прошедшем времени.

За годы перестройки система профессиональной подготовки и неформального обучения кадров была подорвана, многие формы образования и работы с детьми исчезли вообще.

По общему мнению, уровень подготовки специалистов в судостроительных институтах заметно снизился. Если в 70-е гг. конкурс в такие вузы достигал семи-восьми человек на место, то сегодня нередко случается и недобор. И это притом, что образование стало коммерческим, где судьбу молодого инженера зачастую решают не его способности и упорство, а кошелек родителей.

Растущий прогулочный флот требует все больше высококлассных специалистов. Кто их будет готовить завтра? Пока на этот вопрос однозначного ответа нет. Некоторый оптимизм внушает создание Национальной ассоциации морской индустрии, в задачи которой должна входить и разработка системы подготовки кадров для судостроительной отрасли. Но главную надежду все-таки вселяет принятая государственная программа подъема уровня отечественного судостроения, в том числе и создания флота для внутренних водных путей.

В наши дни появились новейшие технологии; передовые школы проектирования перешли к компьютерному моделированию, отработаны целые серии программ по проектированию, в том числе и малых судов. И это надо сделать достоянием целой отрасли. Как тут не вспомнить вечно живой лозунг: «Кадры решают всё!»