

Павел Игнатьев. Фото автора и фирмы «Дизайн Группа РИКОШЕТ»

Удачный «Рикошет»

Для любого российского яхтсмена, а особенно для того, кто успел застать времена СССР, слово «рикошет» ассоциируется с появлением 20 лет назад первой парусной яхты типа «Рикошет-микро» (№ 126), ставшей самым распространенным в стране типом парусных судов. Точный объем производства этой небольшой лодочки, заполнившей и акватории солидных яхт-клубов, и причалы кооперативных стоянок, ни тогда, ни сегодня в точности оценить невозможно. Помимо изготовителей официальных ее корпуса пиратским образом в течение многих лет «перепечатывали» десятки кооперативов и отдельных энтузиастов. Одно можно сказать определенно: «Рикошет-микро» входит, как минимум, в первую десятку массовых яхт «всех времен и народов», если не в первую пятерку.

Подобный успех, сделавший бы на Западе честь (и неплохие деньги!) любому конструкторскому бюро, в СССР оказался холостым выстрелом. Имя молодому коллективу он создал, а вот денег особых не принес: вскоре за «катастрофкой» последовал распад страны со всеми известными последствиями. В условиях стремительно нарастающей тогда бедности граждан и фактической ликвидации системы профсоюзных яхт-клубов парусные яхты оказались одним из последних по востребованности товаров на нашем «диком» рынке. Тем не менее год распада Союза стал и годом создания КБ «Дизайн Группа РИКОШЕТ» («ДГР»), на сегодня — крупнейшего яхтенного конструкторского бюро на территории СНГ.

Создание КБ оказалось не напрасным — несмотря на все трудности 90-х гг., в стране начали потихоньку появляться более или менее обеспеченные энтузиасты парусного спорта. Основанная в те же годы екатеринбургская фирма «Спрей» стала бессменным «фирменным» строителем этих с маркой «Рикошет» и одновременно крупнейшим яхтостроительным предприятием России вообще. Этот тандем оказался первым на российском яхтенном рынке объединением такого масштаба: до «ДГР» парусные яхты в столь широком ассортименте в России никто не проектировал, до «Спрея» стеклопластиковых яхт «на потоке» в таком количестве никто не строил.

Фактически фирма «Дизайн Группа РИКОШЕТ» совершила прорыв в отечественном яхтостроении, не просто создав самую широкую в стране линейку яхт, но и переведя дело из кустарного проектирования «дома на коленке» в серьезный бизнес. Численность конструкторского коллектива «ДГР» сейчас такова, что ставит ее в один ряд с известными



Ю.А.Ситников — генеральный директор ООО «Дизайн Группа РИКОШЕТ»

мировыми конструкторскими бюро, признанными лидерами рынка. Без преувеличения можно сказать, что «ДГР» изменила лицо современного российского паруса и, кроме того, успешно работает на мировом судостроительном (правда, не яхтенном) рынке, что и вовсе выделяет эту компанию на фоне остальных яхтенных КБ современной России. Нынче «ДГР», как и ранее, проектирует парусные лодки серии «Рикошет» (в том числе разрабатывая эксклюзивные проекты 70- и 80-футовых лодок под конкретных российских заказчиков); создает рабочие катера для России и стран СНГ. Но одним из важнейших для компании направлений является разработка крупных судов — танкеров, контейнеровозов и других — для западного рынка по контрактам с несколькими испанскими компаниями. Это — факт подлинного, на полном серьезе, признания за рубежом и качества российской конструкторской судостроительной школы, и профессионального уровня работы фирмы.

Но крупные суда находятся вне рамок интереса «КиЯ», поэтому вернемся к яхтам. «Рикошеты» хорошо зарекомендовали себя на национальных регатах самого высокого уровня — от Петербургской парусной недели и чемпионата Санкт-Петербурга до Онежской регаты (также «работают» они на регате «Ява-Трофи»). Только в прошедшем сезоне, например, «Иероглиф» («Рикошет 900») выиграл Онежскую регату с разгромным счетом (шесть первых приходов и один второй в семи проведенных гонках) и чемпионат Петербурга с похожим результатом (четыре первых места и одно второе в пяти гонках). Любопытно, что во всех случаях за рулем яхты был ее создатель — наш старый знакомый, основатель «ДГР» и его бессменный руководитель Юрий Ситников.

Мы встретились с этим человеком, самостоятельно «сде-



лавшим себя», в его новом офисе на третьем этаже крупнейшего яхт-клуба страны, и взяли у него интервью.

— *Юра, расскажи читателям, с чего началась история бюро «Дизайн Группа РИКОШЕТ»? Много ли из тех людей, с которыми ты начинал 16 лет назад, остались сейчас в бюро?*

— Как и открытие Америки, все началось с ошибки. Многие тогда думали (а на дворе был 1990 г.), что стоит зарегистрировать свой кооператив, все сразу будет в шоколаде. После успеха «Рикошетамикро» у меня был приличный пакет заказов на несколько проектов, выполнить которые в свободное от основной работы время уже не представлялось возможным, да и одному без помощников не справиться. Переговорив с несколькими знакомыми яхтсменами и конструкторами и заручившись их согласием, я и начал организовывать свою фирму. Поначалу нас было человек пять-шесть, потом семь-восемь, и в таком виде фирма просуществовала несколько лет, пока из-за кризиса не стали иссякать заказы на парусные яхты, а заказы на катера и различные суда еще только обозначились. Вместе с этим начался и процесс смены первого состава. Трудности преодолеть остались не все — работа неблагодарная, да и шоколад

оказался твердым и горьким.

Из тех, с кем организовывали фирму, до сих пор работаем только мы с женой Еленой — надежным помощником и главным специалистом по финансовым и налоговым вопросам. Есть двое специалистов, которые пришли в фирму в первые годы ее работы сразу после окончания Корабелки — это Андрей Волков, ныне главный конструктор проектов, и Дмитрий Винокуров, теперь — начальник отдела судовых энергетических установок и систем.

— *Как можно определить критерии, по которым ты сегодня подбираешь новых людей себе в команду?*

— Умение работать в команде уже подразумевает многие необходимые качества — и коммуникабельность, и исполнительность, и выдержку, и желание достичь результата. Сам я трудолюбив и неравнодушен к подобным себе — всегда сделаю для них все, что в моих силах, и помощь окажу любую, если потребуется.

Найти сейчас готового специалиста в нашей области — проблема. В основном приходится брать относительно молодых специалистов, обучать, натаскивать. А поскольку у некоторых амбиции превышают мои возможности немедленно обеспечить им квартиру, машину, а заодно и отдых в рабочее время, мы с такими без сожаления расстаемся.

Поэтому текучесть кадров у нас напоминает фильтрацию — пустая мелкая порода проскакивает (причем иногда даже незаметно), а вот «самородки» оседают в фирме.

Живая и интересная работа, возможность применить свои знания и получить видимый результат — вот что должно привлекать настоящего инженера. Раньше многие наши ведущие специалисты буквально «просиживали» рабочее время на вторых-третьих-пятых ролях, прекрасно понимая, что

рано или поздно их проект окажется в корзине для бумаг. У нас работник уже не просто инженер какой-то категории, а главный конструктор проекта. Сначала делает эскизы, считает, разрабатывает документацию, затем наблюдает за постройкой и, наконец, выходит на ходовые испытания корабля своего проекта. И неважно, что некоторые из этих судов можно погрузить на палубу «Волго-Балта» или перевозить в кузове грузовика, тем не менее, это настоящие суда, со всеми обязательными атрибутами.

Безусловно, и зарплата должна быть адекватна реалиям жизни, но только по труду.

— *КБ «ДГР» сегодня — что это? Пожалуйста, расскажи о его структуре, опыте работы, немалом об используемом оборудовании и программном обеспечении.*

— За несколько последних лет у нас сформировалась достаточно четкая структура фирмы. Во главе каждого проекта стоит главный конструктор проекта. У нас их трое — уже упомянутый мною Андрей Волков, а также Александр Шмелев и Сергей Круглов. Руководит их работой и разрабатывает концепции большинства новых проектов главный конструктор Владимир Варламов. В его ведении — также работа трех отделов: корпусного (руководитель — Сергей Толстогузов), судовых устройств (Максим Каверин), судовых энергетических установок и судовых систем (Дмитрий Винокуров). Всего же на фирме работают в настоящее время двадцать три человека.

Расчеты по теории корабля выполняются с использованием программного обеспечения, одобренного Российским Морским Регистром судоходства, большую часть документации традиционно выполняем в AutoCAD, основной объем работ по испанским заказам, а именно 3D-моделирование обводов корпуса, корпусных конструкций, а также оборудования и систем — в системе FORAN, ранее арендуемой, а теперь приобретаемой непосредственно у ее разработчика — испанской фирмы «SENER».

— *Как у тебя складывалась в 80–90-х гг. соперничество с И.Сиденко — единственным, кто реально мог составить тебе конкуренцию?*

— Постановка вопроса не совсем корректна. Напротив, Игорь лидировал, а мы составляли ему конкуренцию. Сначала он выстрелил из «Револьвера», но не тут-то было: «Рикошет»! Затем последовал обмен удачными «ударами» в «четвертьтонном», «полутонном» и «однотонном» классах, постепенно наращивая силу, размерения новых про-

«Рикошет 3500» — эскизный проект 35-метровой парусной яхты. Вид на кокпит яхты.





Кокпит «Рикошета 1220». Солидно!



Юрий Ситников — капитан яхты «Иероглиф». Яхтинг преображает!



Интерьер «930-го» — ну и чем он хуже западных лодок?

ектов. Да, мы были соперниками, но... Есть человек, и есть его проекты. Яхта его проекта могла выиграть у нашей, а могла прийти к финишу и второй, но Игорь всегда был однозначно первым: личность, умница, талант от бога, сенсэй. Немеряно было выпито крепкого кофе в 80-х гг. в кофейне на улице Дзержинского (это у нас называлось «пить кофе у Феликса»), когда часами узким кругом «посвященных» слушали Игоря, его образные и совершенно нестандартные трактовки отечественных и зарубежных парусных новостей. Немного о рокмузыке, еще меньше о политике с явным уклоном в диссидентство. Великолепное чувство юмора, острый сарказм и молниеносная словесная реакция. Ох, и доставалось же от него тем, кто хотел с ним поспорить, особенно парусным функционерам! Но в отношении к соперникам пределом дозволенного считались тонкая ирония в оценке очередной твоей работы и старт левым галсом чисто по носу у всего флота!

Соревнование с Маэстро, а именно так мы его и звали за глаза, начинавшееся уже с чертежной доски, выплескивало в кровь такую порцию адреналина, что даже сейчас, когда я вспоминаю об этом времени, пульс удваивается. Сказать о том, что мне безумно жаль, что его нет сейчас с нами, значит не сказать практически ничего. Помолчим...

— *Как родился твой самый первый известный проект — это, наверное, «Рикошет-микро»? И кто, кроме тебя, еще работал над ним — «авторов на сцену», как говорится?*

— «Все! Пора строить микротонник», — сказал Никита Бельтюков в 1984 г., прочитав статью в «КиЯ», посвященную яхтам этого класса. Именно с его «поддачи» и возникла идея спроектировать и построить первую в стране серийную яхту «Микро». Талантливый дизайнер, заложивший основу оформления всего модельного ряда «Рикошетов», яхтсмен, участвовавший затем во многих гонках яхт класса «Микро», к сожалению, в конце «трудных» 90-х, несмотря на уговоры, покинул фирму.

И еще одному человеку «Рикошет-микро» обязан своим рождением — это Григорию Непочатых. Будучи главным конструктором Ленинградского завода спортивного судостроения (ЛЭЗСС), он, поверив в успех нашего дела, убедил свое руководство в целесообразности запуска в производство парусной яхты на заводе, занимавшемся исключительно катерной тематикой.

По прошествии двадцати лет объявились и новые «подельники», которые, оказывается, буквально «кровь проливали» за идею «Микро» в середине 80-х, правда, не уточняют — чью именно...

Сегодня, вдобавок, идут разговоры о намерении ВФПС развивать «национальный класс микромонотип» (!?) на базе одного из новоиспеченных проектов. Делается все это кулуарно, по-семейному. Но уж если на то пошло, то я как «законопослушный налогоплательщик» хочу участвовать в конкурсе на выбор такого проекта, а если конкурса не будет, то знать — почему?

— *А как началось сотрудничество с испанцами? Хоть это и вне профиля нашего журнала, но всетаки интересно, ведь КБ — фактически первая российская конструкторская группа, в таком объеме работающая на западный рынок. Как вы вышли на этот рынок?*

— Может показаться, что это случайность, но я в случайность не верю. К тому времени (а это был 2001 г.) мы уже пытались найти способы выйти на зарубежных заказчиков. Основой для такого контакта должна была послужить судостроительная система автоматизированного проектирования FORAN, с которой мы познакомились во время презентации, проведенной у нас в офисе фирмой «SENER». Стало очевидно, что, освоив эту программу, мы существенно укрепим свои позиции. Наше стремление было, по-видимому, настолько сильным, что буквально через несколько недель после презентации мне позвонил из Москвы совершенно незнакомый человек (оказавшийся в последующем самым заурядным посредником) и сообщил, что некая испанская компания (название было строго засекречено!) ищет в России небольшую конструкторскую фирму для работ в системе FORAN. И завертелось! Что до перспектив, то, к сожалению, именно с Западом я и связываю перспективы, а хотелось бы с Россией и особенно с Санкт-Петербургом.

— *Вернемся к «Рикошетам». Я заметил, что их водоизмещение заметно ниже, чем у «среднестатистических» европейских яхт и ближе к таким «крутым» лодкам, как «Shipman» или некоторым проектам «Baltic yachts». Ты сторонник облегченных быстроходных крейсеров? Какой видишь идеальную или близкую к ней яхту?*

— Облегченная яхта — да, но не за счет прочности и долговечности. Скоростная — да, но не ценой надежности и



«Рикошет 940» — серебряный призер регаты в Мармарисе



«Рикошет 1220» на ходовых испытаниях



«Рикошет 930» на чемпионате Петербурга 2005 г.

безопасности. Энерговооруженная, но не до потери здравого смысла. Спортивная, но не до фанатизма. Функциональная, но не отменяющая таких понятий, как дизайн, стиль и комфорт. И всегда изящная и узнаваемая. Пожалуй, так можно сформулировать нашу концепцию. В настоящее время появилась целая гамма таких яхт, которые в той или иной степени близки этой идее. Особенно среди серийных 40–50футовых яхт типа «Swan 45», «Dehler 44», «DK 46» (№ 202), «X 41» и, разумеется, «Рикошет 1220».

Нельзя сказать, что западные проекты являются для нас прямыми прототипами и что мы не пытаемся адаптировать наиболее удачные находки западных конструкторов. Во всем мире происходит взаимное проникновение и перемешивание идей интересных и оригинальных, что не должно вызывать отрицательных эмоций, если это не тупое копирование. Приятно, что некоторые элементы и нашего дизайна стали появляться, например, у Роберта Хэмфри. Что поделать — информационная диффузия.

— Кто из зарубежных конструкторов для тебя образец? Насколько внимательно в КБ конструкторы анализируют сегодняшнее состояние яхтостроительного дела на Западе?

— Не сотвори себе кумира. Да и сам не возгордись без меры. Брюса Фарра помнишь? Я никогда не фанател от его лодок, но и не буду кидаться в него камнями за неудачу в ходе последней гонки VOR, как сделали многие. Наш принцип полностью отвечает хорошей морской практике: не знаешь своего места точно — считай себя ближе к опасности. Я с большим уважением отношусь к работам многих мастеров нашего цеха, но без идолопоклонничества. Этому меня научила многолетняя работа с иностранными фирмами. Мы не дурнее, просто у них денег существенно больше.

Но если уж кому-то хочется конкретики, то могу сказать, что мне более всего импонируют работы Марка Миллза и Германа Фрерса, а если еще конкретнее, то уже упомянутые проекты «DK 46» и «Swan 45» соответственно. Про такие яхты можно сказать одно — порода! Хотя очень сильные проекты есть в классе custom у «Judel&Vrolijk», один только «Baltic 61» чего стоит! Среди фирм, выпускающих серийные яхты, вряд ли кто может сравниться по качеству и стилю с финской фирмой «Nautor's Swan». Ну, а по части новаций, разумеется, нет равных «Wally». Лука Бассани — безусловный лидер, но не бог.

— В практике КБ были случаи, когда ваши яхты сталкивались «на одной дорожке» с лодками известных зарубежных КБ?

— Так это происходит постоянно. На каждой регате обязательно «схлестываемся» с импортными лодками, и наши неоднократно становились призерами. Можно вспомнить и многолетнюю питерскую дуэль между «Рикошетом 900» и «GibSea 31» или призовые гонки яхт «Рикошет 940» в Турции. Такие схватки, пока не очень многочисленные, повода к разочарованию нашей продукцией судовладельцам не дают — выглядим достойно. Правда, и победами «за явным преимуществом» тоже похвастаться не можем — они нами добываются только в острой и бескомпромиссной борьбе. Кстати, борьбой с тем же Марком Миллзом (естественно, заочно) и его «MAT 12» запомнится прошлогодняя регата «Marmaris Race Week» экипажу «Рикошета 1220», по ходу гонок не раз приходившего на финиш раньше и «Beneteau First 40.7», и «Beneteau First 47.7», и «X 412». Согласись, ходки — не из последних. Но лучшие результаты наших яхт еще впереди — я уверен.

— Будет ли упомянутая серия «Рикошет 1220» иметь продолжение или головная лодка так и останется эксклюзивом?

— Первая яхта этого проекта была спущена на воду осенью прошлого года на Черном море и практически сразу же ушла в Турцию для участия в традиционной регате «Marmaris Race Week». И хотя эти старты были чуть ли не первыми выходами яхты в море, а в экипаже отсутствовали «звезды», результат оказался достойным. Улучшая результаты от старта к старту, яхта в последней гонке пришла на финиш второй, сразу за абсолютным победителем регаты — экипажем Андрея Арбузова на «MAT 12». Мы уверены, что постройка серии «Рикошет 1220» продолжится, поскольку получаем и от судовладельца, и от многочисленных гостей положительные отзывы о качестве ее постройки, ходкости и мореходности. А подтверждением этого являются идущие переговоры о постройке трех яхт этого проекта для отечественных заказчиков.

— Что ты думаешь о действующих правилах обмера и перспективах их развития? Какие из международных правил наиболее приемлемы для российских условий?

— Начать надо с того, что многолетнее отсутствие не только «единой, продуманной» технической политики ВФПС относительно классов крейсерских яхт, но и мало-мальски внятной концепции развития парусного спорта дало свои

плоды. Плоды уродливые по форме и едва ли пригодные к потреблению. Я имею в виду сосуществование в стране и безобидного IOR, изрядно покалеченного TOTDом, на который не надыхнется Москва (это ж просто антиквариат, парк Юрского периода!), и дальневосточного монотипа 30-летней давности («Конрад 25» — А. Г.), приводимого в пример всем радетелям новомодных тенденций. Еще выше в развитии стоит питерский RS, внедряемый по принципу «во-первых, дешево, а во-вторых, альтернативы все равно нет». Совсем близко к венцу творения подобрался южный регион, который, как махновцы, переходит то от красных (IRC) к белым (ORC), то наоборот, смутно пытаясь уловить разницу в латинских аббревиатурах. Результат всего этого — новообразованные сокращения типа IRS и ARC в Календаре парусных соревнований на 2007 г., утвержденном президиумом ВФПС. В самом деле — какая разница!

Но венчает все эти грандиозные планы создание национальных классов-монотипов (!) «Микро» и GP 26. В противоречии с международной практикой и здравым смыслом...

Как человек, интегрированный с Европой по основной деятельности, я думаю, что мы должны стремиться к развитию международных классов и придерживаться международных правил постройки, обмера, обеспечения безопасности. Это должно стать такой же обыденностью новой жизни, как умение изъясняться по-английски. Так что считаю, что наиболее приемлемыми и перспективными правилами обмера для большей части крейсерского флота являются ORC Club. Правила класса ORC GP 26 наиболее целесообразны для новых спортивных трейлерных лодок. Правила ORC Sportboats оптимальны для объединения в реальные гоночные флота существующих и новых трейлерных лодок разных проектов

и серий. Ну и, разумеется, международные правила класса «Микро», своей более чем 30-летней историей доказавшие жизнеспособность, должны применяться у нас без купюр и отсебятины. Именно по этому пути идут все соседние страны, с которыми мы с каждым днем все чаще пересекаемся на гоночных дистанциях в Балтийском, Черном и Средиземном морях.

Больше того — успехи наших российских яхтсменов уже заметны на международных гонках. Осталось добиться таких же результатов, но на яхтах российских проектов и российской постройки. Вот для этого-то мы с партнерами — фирмой «АЛКОРЯХТЫ» — и запускаем в серию яхты проекта «Рикошет 26GP» класса ORC Grand Prix 26. Но об этом проекте — чуть позже.

— Если попытаться подвести итог 16-летнего существования «Дизайн Группа РИКОШЕТ», то что можно сказать о пройденном пути и, главное — о том, как удалось создать большое и прибыльное КБ, удачно работающее сразу в нескольких различных секторах отечественного и зарубежного рынка, в чем «золотой ключик» успеха?

— На первый взгляд может показаться, что у меня «каждое лыко в строку». Не совсем так — были и ошибки, и потери. Я знаю людей, которые добивались большего успеха в жизни и бизнесе, причем гораздо быстрее, но все равно я доволен тем результатом, которого достиг по истечении этих лет, и мне не жаль потраченных сил.

Не уверен, что сейчас в принципе можно повторить наш путь, поскольку времена уж больно сильно изменились. Ведь мы прошли через энтузиазм первых лет кооперативного движения, когда казалось, вот-вот наступит светлое будущее. А вместо него пришли инфляция, дефолты, наезды «братков» и практически полный коллапс яхтенного рынка. Все это вовремя протрезвило от эфирных паров первых лет «свободного предпринимательства». Не буду лукавить, не раз подкрадывался гаденький червячок сомнений: а может бросить все это? Ну, сколько можно тащить этот воз? Может, уехать за границу или устроиться здесь, но поспокойнее. Многие, с кем начинал, так и сделали. Ведь чтобы остаться на плаву, приходилось включать в работу не только голову, но порой и ноги (которые волка кормят) — мотаться по заводам и в России, и за границей, получать и сдавать заказы, налаживать долгосрочные контакты на перспективу.

Так что «золотых ключиков» должна быть целая связка — про голову, энтузиазм и свою команду я уже рассказал, а вот на тему друзей хочу остановиться особо. И хотя друзей в яхтинге у меня великое множество, есть несколько, которые особенно много сделали для успеха марки «Рикошет». Это в первую очередь — директор фирмы «Спрей» Сергей Кисляков, Юрий Крюченков — вице-президент ВФПС, выдающийся яхтсмен и организатор парусных регат на «Рикошетах», и Сергей Казарин — директор фирмы «Казарин и К», изготовитель стеклопластиковых корпусов наших яхт. Очень многим в жизни и бизнесе я обязан президенту СППС Владимиру Логинову, который в трудные для меня времена не раз помогал и словом и делом. Есть у меня и еще один друг — журнал «Кия», благодаря которому я и пришел в яхтинг и судостроение, когда в 1974 г., будучи еще школьником, в магазине «Старая книга» обнаружил подшивку первых номеров журнала. Они и определили всю мою дальнейшую жизнь. Этот же друг поддерживал меня и мою команду на протяжении многих лет своими публикациями о наших проектах. И только настоящий друг мог задать непростые, но интересные вопросы, дать повод вспомнить все, посмотреть вперед и... ощутить учащение пульса, как во время старта новой парусной гонки.



Парусные и моторные яхты

Проектирование и постройка

197110, С.-Петербург
Петровская коса, д.9
тел. факс: (812) 235-7817
(812) 235-7904

ООО "Дизайн Группа РИКОШЕТ"

www.ricochet.ru E-mail: info@ricochet.ru