

# «ВАРЯГ» — ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

«Если бы строительство пластиковых лодок было богоугодным делом, бог создал бы пластиковые деревья», – шутят яхтсмены. В Карелии нет ни стеклопластиковых, ни стальных деревьев, зато полно качественного хвойного леса, и неудивительно, что из дерева здесь веками строят и дома, и храмы, и, конечно же, лодки. И хотя в последние 10–20 лет мы наблюдаем постепенную деградацию мощных центров отечественного деревянного судостроения



где тогда серийно строились деревянные немангитные тральщики для ВМФ. А когда ему довелось наблюдать постройку варяжских драккаров, заказанных киностудией имени Горького для съемок фильма «И на камнях растут деревья», стало ясно: историческое судостроение – это достойная тема для самостоятельной деятельности, уникальный промышленный резерв, и кому как не местным мастерам взяться за его разработку.

**Павел Мартюков:** Начали со строительства двухмачтовой шхуны «Св. Петр», длиной 16 и шириной 4 м. Это была стилизация под парусник XVIII в., тем не менее с дизельным двигателем. Судно под командованием Владимира Мартуся побывало во Франции и Англии, а затем ушло в Карибское море. Это его вы могли видеть в фильме «Пираты Карибского моря».

На Западе существует заметная тенденция «экологического», строго аутентичного направления в историческом судостроении. Группы энтузиастов применяют материалы, инструменты, технологии времен постройки оригинальных судов, стремясь познать цену труда предков. Но «Варяг» – все-таки промышленное предприятие, оно применяет современные средства обработки древесины, а конструкция узлов, толщины отдельных связей корпуса поверяются нормативными документами и расчетами прочности. Более того, вся выпускаемая верфью продукция – реальные мореходные суда, которые должны соответствовать нынешним строительным и эксплуатационным нормам. Тем нетривиальнее задача, стоящая перед конструкторами верфи – связать историю и современность в уни-

кальное изделие, судно, которое при практически полном соответствии внешности, общего расположения, парусного вооружения оригиналу будет удобным в управлении, оборудованным по последним стандартам обитаемости.

**П. М.:** С 1992 по 1995 г. верфь построила при участии питерского КБ «Груммант» серию из пяти шхун XVIII в. для пассажирского чартера по прототипу из альбома шведского кораблестроителя Чапмена. Эти суда и сейчас работают в Западной Европе: одна из них в Англии, другая – в Италии, остальные в Испании, в Уэльсе и на Канарах. Далее последовали заказы от национальных парков, рыбколхозов, чартерных компаний, частных лиц. В 2007 г. на верфи было построено судно по проекту «Аскольд-45/3», стилизованное под ганзейский когг XIV в. Оно работает на туристическую компанию в Клайпеде. В 2008 г. было спущено судно для пассажирского чартера «Libava» для заказчика из Латвии. При разработке проекта, названного «Аскольд-48», использовались изображения кораблей с картин художников XVIII в., а также чертежи Чапмена и Хоккеля. В результате удалось создать удачный проект судна, сочетающего в себе облик старинного корабля с комфортом современной яхты. Это отличительная особенность наших судов, мы не стремимся к полной исторической реконструкции, важнее производимое ими впечатление. Бывают, правда, и исключения. В 2005 г. по просьбе заказчиков – известных путешественников, увлеченных идеей ре-

прежнего времени, карелы продолжают хранить верность традициям. На выставках водной техники в Москве, Петербурге, Хельсинки повышенным вниманием посетителей год от года пользуются реплики исторических судов постройки петрозаводской верфи «Варяг», уже отметившей свое двадцатилетие.

Ее основатель, Павел Мартюков, после окончания ленинградской Корабелки в 84-м отработал мастером на заводе «Авангард»,

Открытая яхта XIX в. «Аскольд-15»



Учебное парусное судно «Аскольд-39»





«Аскольд-45/3» – ганзейский когг XIV в.



конструкции походов славян «из варяг в персы» мы построили древнерусскую ладью «Русич», условия обитания на которой специально были приближены к XI в.

Интересно, что при разработке проектов используются нормативные материалы Минсудпрома 1937 г. – именно тогда была выпущена последняя версия правил нашего Регистра в отношении деревянных судов, и Инспекция по маломерным судам, под требования которой подходят петрозаводские «олдтаймеры», относится к старым нормам с должным уважением. С наименьшим уважением подходит верфь к такому щепетильному вопросу, как заготовка материалов для постройки. Налажены давние контакты с надежными поставщиками. Используется карельская сосна зимней заготовки, выросшая на сухих возвышенностях (так называемая «рудовая»; в отличие от выросшей в низинах «мяндовой», она плотнее и более смолиста). Заготовленные 200–300 кубометров дерева просушиваются на территории верфи и отбираются по степени ответственности деталей, на которые пойдет материал. Применяются и другие породы судовой древесины: дуб, тик, махагон.

Не секрет, что в конструкции многих старинных кораблей применялось кривослойное дерево естественного происхождения, так называемые кокоры. Увы, в наше время отыскать их по лесам нет возможности, зато успешно работают технологии ламинирования, выклейки массивных деталей изогнутых форм из относительно тонких заготовок. На предприятии разработана универсальная оснастка, позволяющая получать гнутые детали штевней, шпангоутов, планширей обладающие высокими прочностными и декоративными свойствами.

**П.М.:** Освоили мы и строительство мелких гребных и парусно-гребных судов, в первую очередь фофанов и шлюпок, а также традиционные онежские соймы и «финки». Гребные и парусные фофаны хорошо подходят для небольших озер

и рек, а на шлюпках нашей постройки тренируются курсанты морских и речных училищ, клубов юных моряков России и ближнего зарубежья. Но наша гордость – заказы, выполненные для музеев и исторических комплексов: две реплики



Ботик Петра на ходовых испытаниях

ботика Екатерины II для Государственного музея-заповедника «Царское Село», реплика ботика «Фортуна» – единственное судно, сохранившееся от Потешной флотилии, созданной Петром I на Плещеевом озере. Часто обращаются к «Варягу» кинематографисты. Петрозаводские лодки можно увидеть в фильмах «Ермак», «Пассажирка» С.Говорухина, снятом англичанами многосерийном фильме «Хорнблауэр» по романам Фостера.

Принятая на верфи несерийная, заказная форма работы позволяет строить разнообразные по конструкции суда. Как следствие, стоимость заказа оказывается в среднем выше серийной, так как каждое спущенное судно является фактически головным. Тем не менее, учитывая наценки на особые пожелания по оборудованию, которые выставляют крупносерийные производства, окончательная стоимость на

«Варяге» оказывается сопоставимой с их продукцией. При этом клиент получает уникальное, сделанное только для него судно, какого нет больше ни у кого. Само собой, от персонала требуются высочайшая квалификация, доскональное знание конструкции деревянных судов и практическое владение самыми различными технологиями. Всего на верфи работает около 30 специалистов, большинство из них родились и выросли в Карелии и с детства впитали в себя культуру этого края. Есть на верфи и молодые люди, которые набираются опыта и с течением времени станут продолжателями этих традиций и традиций современной фирмы «Варяг». Чего там нет – так это типичной для крупных промышленных центров кадровой «текучки». Здесь работает коллектив увлеченных людей, сам директор Павел Мартюков с детства увлекался историей флота. Главный конструктор Александр Тихомиров, также давно интересующийся деревянными кораблями, строил лодки своими руками и ходил в походы на копиях исторических судов. Начальник и душа производства Александр Прохоров профессионально строил деревянные тральщики, кстати, родом он из Заонежья, где местные жители издавна славились умением строить деревянные лодки.

Какие времена ни переживало бы маломерное судостроение – благодатные или трудные, работа на верфи никогда не прекращалась, ежегодно со стапелей сходит по три-четыре крупных судна, не считая «маломерки». Сейчас готовы к спуску несколько моторных и парусно-моторных судов, ведутся переговоры о новых заказах.



185005, Республика Карелия,  
г. Петрозаводск,  
ул. Онежской флотилии, 43.  
Тел./факс: (8142) 73-35-80  
varya@onego.ru