

«Амета»

На протяжении лет мы публикуем материалы, посвященные отечественным предприятиям малотоннажной отрасли судостроения, и по этим публикациям вполне реально проследить непростой путь, которым прошла наша экономика за 20 лет «свободного плавания».

Достойны особого уважения те фирмы, что не ставят себе главной задачей «заработать денег», а последовательно и уверенно идут собственным курсом, начав с нуля и стремясь к достижению совершенства в избранной технической политике, а порой и расширяя свою деятельность и на смежные направления.

В годы, когда накаченный легкими деньгами спрос подчистую выметал со складов надувные и стеклопластиковые лодки, наиболее простые в



Александр Каргаполов – опытный конструктор «Аметы»

производстве – кто мог задумываться о том, что эти времена однажды кончатся? Когда петербургская компания «Амета» начала на базе яхт-клуба «Балтиец» выпускать нехитрые металлоизделия, востребованные активно обустраивающими свой быт владельцами береговых участков, мало кто предполагал, что в последующие годы вектор спроса на малые суда развернется в сторону крупных проектов катеров уникальной разработки с корпусами из алюминия и стали.

Несомненно, во времена финансовой нестабильности крупное металлическое судно со стационарным двигателем – выгодная форма вложения средств, ведь оно прослужит не один десяток лет. Именно в этот малоразработанный сектор направила усилия молодая питерская компания. Но для того, чтобы это преимущество реализовалось, уровень производства должен быть достаточно высоким. Успех малой «заказной» верфи возможен только при условии, что она сумеет собрать в единый производственный процесс лучшее, что есть на сегодня в технологиях проектирования и постройки металлической маломерки. Не говоря уже о кадрах эксклюзивной, «штучной» подготовки, а также достойных их заказах, в которых квалификация исполнителя проявит себя с лучшей стороны.

Руководство «Аметы» сделало максимум возможного для уверенного и спокойного роста авторитета компании. Хорошее технологическое оборудование, долгосрочные связи с поставщиками металла, широкая кооперация с предприятиями, обладающими уникальным раскройным оборудованием, «пакетные» соглашения с дилерами по двигателям и дельным вещам – это составляющие доброй репутации, которая жизненно необ-





ходима малому предприятию, выпускающему несерийную продукцию. И, конечно, кадры. На фирме трудятся квалифицированные специалисты-металлосборщики, а также инженеры-выпускники ленинградской еще «Корабелки» времен работы легендарного СКБ «Океан». Доля конструкторского труда в уникальном заказе велика, и небольшое КБ «Аметы» постоянно находится в курсе мирового судостроительного опыта, последних конструкторских стандартов, а также активно применяет компьютерную технику. На спуск каждого нового заказа радостно выходят «всем колхозом» – вода Финского залива начинается чуть ли не от порога небольшого офисного домика, а построечные места – они прямо на берегу, на простых бетонированных площадках. Социальных удобств в «Балтийце», конечно, минимум, но и «чужие здесь не ходят». Из этих людей можно ковать нагели, поверьте.

Из прежних публикаций про продукцию «Аметы» (№210, 215, 229) может сложиться впечатление, что при всех расписанных достоинствах удел верфи – грубоватые цельносварные лодки, призванные без продыху трудиться на водных просторах малоизведанных районов страны. Это не так. Несмотря на то, что лодки строятся не в помещении, на открытых стапелях, защищенных только легкими навесами, в последние годы верфь сделала значительные шаги в направлении улучшения уровня отделки своих судов. Фактически, сегодня она наработала связи с контрагентами, способными делать интерьеры на европейском уровне качества, с отделкой ценными породами



дерева, с уникальным оборудованием, разработанным специально для заказа.

Например, уникальная работа, сданная в уходящем году – стальной водоизмещающий катер в ретро-стиле, созданный как будто для связи со стоящей на рейде королевской паровой яхтой. Аналогов ему в России нет. Такие изящные формы корпуса, сплошь из безукоризненных по геометрии поверхностей с двойной кривизной, могут выполнить только хорошо знающие свое ремесло мастера. Бронзовые дельные вещи, отделка из пород красного дерева, реечный настил палубы выполнены со вкусом, без налета вычурности, но с желанием произвести впечатление на посетителя судна – очевидно, этого требовал заказчик, и он получил что хотел. Двигатель Lombardini, которым оснащено судно, работает настолько тихо, что на средних оборотах напоминает звуком скорее электромотор, нежели дизель.

Мореходный катер Sea Pride 850 с алюминиевым корпусом построен по мотивам скандинавских всепогодных катеров с компоновкой «pilothouse». Пожалуй, он не уступит чистотой стиля знаменитым «Таргам», но то, что обошелся он за куда меньшие деньги при

гарантированных прочностных и ресурсных качествах – это несомненно. В постройку запущена серия стальных парусных яхт, которые будут также изготавливаться в полной отделке по высоким стандартам, приличествующим настоящим «крейсерам».

Но «коньком» «Аметы» все же остаются выносливые рабочие лодки со стальным корпусом, которые полу-

чаются предельно бюджетными при высоком уровне исполнения, включающем и согласование проекта с надзорными органами, и грамотную конструкцию, по всем правилам, и качественную защиту металла корпуса современными окрасочными системами. Одну из таких, с надписью Iron Boat на синем борту, могли видеть участники парусной регаты на кубок клуба «Балтиец». Стальной 7-метровый глассер (само по себе необычное решение!) под 90-сильным подвесником проносился мимо яхт на дистанции, уверенно разбивая метровую волну – вода сплошным потоком стекла из самоотливного кокпита.

Не ищите продукции подобного типа на крупных судостроительных предприятиях. И гаражных умельцев, способных выполнить работу подобного уровня, найдете едва ли. ✕



АМЕТА

ООО «Амета»
Санкт-Петербург,
Петергофское ш., 73
Яхт-клуб «Балтиец»
тел.: +7 (812) 715 2733, +7 (904) 512 9999
ametada@gmail.com, www.metalboats.ru