

СААРЕМАА. ТАМ, ГДЕ СТРОЯТ ЭСТОНСКИЕ ЛОДКИ

Анатолий Похлебкин, наш специальный корреспондент



Признаюсь, до недавнего времени я ничего не слышал об эстонских маломерных судах. Да и не скажу, что хотя бы задумывался на эту тему. Уверен, что не только я, поэтому не стал отказываться от предложения Эстонской ассоциации предприятий морской индустрии увидеть все своими глазами.

Причин для любознательности набралось, как минимум, три. Во-первых, эстонцы – наши соседи в географическом плане; во-вторых, они – бывшие «наши» люди, поэтому

было интересно, насколько далеко смогли продвигнуться; в-третьих, если приглашают, значит, уже есть, на что посмотреть.

На месте выяснилось, что судостроительная и смежные с ней отрасли в Эстонии в последние годы не просто набирают обороты, но и признаны самыми быстрорастущими. Их вклад в местную экономику ощутим уже сейчас.

Эстония – страна хоть и приморская, но маленькая, поэтому 80 % продукции идет на экспорт. Основные потребители, ра-

зумеется, страны Западной и Северной Европы.

Российский рынок сейчас второстепенен. Рассчитывают ли на него эстонцы в будущем? Сам факт приглашения российских журналистов выглядит утвердительным ответом. При этом, пообщавшись с эстонскими производителями катеров и яхт, я не уверен, что на нашу страну в ближайшем будущем делается очень большая ставка. Скорее большинству предприятий она интересна как возможность диверсифицировать на-

правления поставок. Правда, есть и производители, готовые не только поставлять продукцию, но и организовывать выпуск лодок в России.

В ходе поездки мы посетили целый ряд разных предприятий. На одних делают лодки из стеклопластика, на других – изысканные парусные яхты из тика и красного дерева. При этом у многих производств без труда можно найти общие черты.

Первое, что бросается в глаза, – налаженная кооперация внутри Евросою-



ния, если считать с островами, составляет 3800 км. И хотя тут любят говорить о древних традициях судостроения, в советские времена суда на местных верфях больше ремонтировали, чем строили.

Популярен и другой подход к созданию лодок. За образец берется классическая модель, испытанная десятилетиями, если не веками. Корпус из сосны заменяется более практичным пластиком, а дерево используется уже только для отделки. Такова лодка Perla 530 от LINGALOID OÜ (фото 3). Ее нам довелось протестировать в свежестроенной марине Какумяэ, которую, как нам сказали, возвели

за. Довольно типичная история: собственник производства – иностранец, а местные мастера реализуют проект, разработанный в Голландии (Швеции, Финляндии и т. д.).

Например, расположенная недалеко от Таллинна фирма Swiss Performance Yacht. Здесь изготавливают и реконструируют не что-нибудь, а дорогостоящие «махагоновые» парусно-моторные яхты (фото 1). Производство, разумеется, штучное и под заказ. Делать, а потом искать, кому бы продать за несколько сотен тысяч евро яхту, конечно, никто не будет.

В момент нашего посещения в небольшом цеху находилось два корпуса. По соседству с находящейся на реконструкции дорогой итальянской яхтой по голландскому проекту строилась новая.

Из махагона в Эстонии делают не только яхты, но и прогулочные катера (фото 2), оснащенные электромотором.

Подобные производства, конечно, единичны, но их можно рассматривать как показательный штрих. Если иностранцы не боятся размещать в Эстонии подобные заказы, значит уверены в квалификации местных сотрудников.

А для эстонцев возможность производить у себя суда, хоть большие, хоть маленькие – это нечто большее, чем просто возможность заработать деньги. На нескольких фирмах ее сотрудники рассказывали, какое у них было воодушевление, когда они узнали, что им предстоит строить лодки. Если задуматься, то ничего удивительного тут нет. Эстония – приморская страна, ее береговая ли-



за счет инвестиций из России.

Лодка получилась простенькая и нарядная одновременно, по меркам отечественного рынка, недорогая. Однако такие изделия также производятся под заказ, поэтому в цену включены все капризы будущего судовладельца.

установленных сетей, причем сделать это даже на волне без лишнего риска. Внутри требуется много места для рыбацкого снаряжения и улова. Отсюда и изрядные габариты, и отработанные веками обводы.

Пригодится ли такая лодка для любительской

рыбалки? Для морской прибрежной ловли – вполне, а для пресных водоемов лучше поискать что-то другое.

Посетив несколько природных достопримечательностей континентальной Эстонии, из которых больше всего понравился живописный

водопадик в низовьях реки Кейла (фото 4), к вечеру мы оказались на островах. Они давно уже стали курортами регионального значения. Наиболее крупный остров, Сааремаа, в последние годы получил известность и как центр эстонского малого судостроения. Там же ба-



Честно говоря, несколько удивило, что эту лодку представили как рыболовную. Попытался «примерить» ее под отечественные внутренние водоемы – и ничего у меня не вышло. Скорости «побегать» по точкам явно нет – движение в водозмещающем режиме, в силу значительной парусности с якоря особо не половишь, для троллинга тоже не пригодится...

Однако прообразом этой лодки стала старинная рыбацкая, созданная именно для морских условий. И тут все встало на свои места. Скорость особо не нужна, поскольку надо доплыть только до ближайшей банки или до



зируется и пригласившая нас Эстонская ассоциация предприятий морской индустрии.

Один из флагманов островного судостроения – компания SAARE YACHTS, освоившая серийный выпуск яхт под брендом Saare (переводится как остров). Эти парусники нынче бороздят водные просторы во многих странах мира (фото 5), в том числе и в России. Впрочем, серийность тут несколько условна, поскольку особенность эстонского малого судостроения в том, что львиная доля продукции изготавливается с учетом требования конкретного заказчика. Соответственно, лодки из одной серии могут быть оснащены очень по-разному.

Это предприятие, по местным меркам, очень большое, находится в просторных помещениях бывшего рыбоперерабатывающего завода. В июле практически все сотрудники оказались в отпусках, поскольку лето для производства – низкий сезон. На стапеле



5

стояла всего одна яхта, и та уже достраивалась (фото 6).

Складов готовой продукции тут нет, как и на предприятиях помельче, поэтому в Эстонии не раз доводилось слышать, что, дескать, мы производим просто расчудесные лодки, но показать их сейчас не сможем – все продано.

Оставалось только полазить по уже почти готовой Saare 38 да полюбоваться на матрицы, на которых будут создаваться новые суда (фото 7).

В упрощенном виде процесс выглядит так: на стапеле соединяются две половины матрицы; с ее внутренней стороны начинают создавать корпус, выкладывая слои из стеклоткани, пропитанной полимерной смолой, и различных наполнителей. Приформовывают шпангоуты, продольные усиления и прочие детали. Затем ставят стационарный двигатель (если он нужен), другие габаритные узлы и конструкции, прокладывают кабели.

На отдельной матрице схожим образом изготавливают палубу с надстройками (фото 8). Именно для яхты потребуются и специфические крупные детали – киль для устойчивости (обычно из свинца) и мачта из алюминия или углепластика (фото 9).

Затем этап сборки – палубу и прочие детали устанавливают на



7



8

корпус, размещают навесное оборудование и т. п.

Матрицы для лодок, катеров и яхт изготавливаются тут же, на острове, но на других пред-

приятиях, которые, впрочем, при наличии заказа тоже не прочь изготовить и само плавсредство. В общем, от работы тут не отказываются.



9

Тем удивительнее было услышать на одной из фирм, что оборота в 2 миллиона евро им вполне хватает и значительного расширения деятельности

они не планируют. Производственные мощности загружены, вложения в оборудование окупаются быстрее, чем по изначальному бизнес-плану, а большего и не надо.

Причина такой неамбициозности – нехватка рабочих рук. На острове, да и в Эстонии в целом не так уж просто найти квалифицированных сотрудников! Отсюда, кстати, и хорошее техническое оснащение предприятий. Ведь от тех, кого взяли на работу, собственники ожидают максимальной производительности труда.

Предметом гордости эстонцев является используемое современное оборудование, в частности, роботизированные фрезерные станки, которые могут обрабатывать детали по пяти осям. Достаточно закрепить заготовку, ввести



6

ВИЗА-ЯХТ
судоверфь

от 19900€

ALUMAX
АЛЮМИНИЕВЫЕ ЛОДКИ

ГОТОВЬ САНИ ЛЕТОМ...

ЛЕГАНТ
КАТЕРА И МОТОЛОДКИ

А ЛОДКУ - ОСЕНЬЮ!

Тел: 8-800-333-25-87
Сайт: www.viza-yacht.ru

МЕЖСЕЗОННЫЕ СКИДКИ УЖЕ ДЕЙСТВУЮТ!



товые продажи новинок превосходят его самые радужные планы. Вот и получается, репутация – ключевой момент. Доверие к производителю в этой сфере – крайне важный момент, все-таки на этих лодках выходить в море. В принципе, сейчас Фреда, как и многих других руководителей, волнует уже вопрос репутации не только своего бренда, но и всей производимой на острове, да и в Эстонии продукции.

Выслушивая в течение часа монологи о хороших лодках, сложности подбора правильной формы, важности качественной работы и лучших материалов, в какой-то момент я понял, что моя планка ожиданий от предстоящей встречи с новинкой от KASSE взлетела до небес.

Однако на заросшем берегу среди тростника

зайн, каких-либо изысков я не обнаружил в принципе.

Со слов Фреда Кеерта, на вид, действительно, многие лодки очень похожи, но их потребительские качества могут сильно различаться.

Что же в представлении эстонцев хорошая стеклопластиковая лодка? Ключевой момент – надежность. Лодки, разумеется, сделаны непотопляемыми, а опытные образцы тестировались на устойчивость к разным типам волны в расположенном на Сааремаа испытательском центре Таллиннского технологического университета (фото 11). Да и ломаться в этом плавсредстве, по сути, нечему.

Под банками, в полостях на носу и корме у отечественных лодок обычно присутствуют ящички – для якоря, для

для судостроителей. Из-за них же оказались недопустимы и многие изыски. Безопасность в Европе – прежде всего.

Второй момент – важно, чтобы внутри было много места (фото 12), поскольку лодка утилитарная. Да и при семейных прогулках по воде тесниться не придется.

Третий – легкость хода даже на веслах. Разумеется, я опробовал этот момент самостоятельно, несмотря на здоровый скепсис. Все-таки столь габаритные морские лодки лучше использовать с двигателями. Нет, конечно, мне доводилось видеть тех, для кого нет проблемы пересечь Волгу или Обь на оборудованных веслах «Казанках», но это из серии «гвозди бы делать их этих людей»...

В общем, как я и ожидал, большой скорости развить на веслах не уда-

морская лодка, широкая и с высокими бортами.

Что интересно, как и обещал Фред, больших физических усилий затрачивать не приходилось, ход действительно легкий. Можно пройти на веслах большое расстояние, не уставая. Русский язык Фреда был не безупречен, поэтому я так и не понял, в чем тут секрет, точнее в чем именно кроется правильность обводов.

Нетрудно было заметить, что задняя часть лодки оказалась явно перегружена 15-сильным двигателем. Разумеется, не преминул спросить, не разрушится ли транец при выжатой ручке газа и для чего понадобилось ставить именно этот мотор.

В ответ услышал, что – да, с этой лодкой лучше использовать двигатели мощностью до 8-10 л. с. Эта же оказалась перегру-

Всем же прочим производителю устанавливать «пятнашки» не рекомендует. Ну, а за транец можно не волноваться, лодка сделана качественно.

Надо признать, из-за перегруза кормы лодка с трудом вышла на редан, да и движение на полном ходу было не слишком комфортным.

Честно говоря, после этой прогулки по воде был в легком недоумении. Обычно журналистам показывают товар лицом: правильные комплектации, причем топовые. Причина оказалась такой: для выхода на воду удалось найти только одну лодку, которая пусть уже и находилась в частной собственности, но у знакомого. Все остальные изделия, как уже наверняка догадались читатели, проданы.

Умеют в Эстонии обращаться и с металлом.

Фирма EYSYS-LA YARD специализируется на производстве инновационных плавсредств из алюминия по индивидуальным заказам. Конечно, для потребителя это недешевое удовольствие, но спрос на него есть. В момент нашего приезда в рабо-

те было сразу несколько довольно крупных катеров, включая один экспериментальный (фото 13), на котором отрабатывался целый ряд новых подходов и технологий.

программу и... дождаться получения готовой детали. Впрочем, практически уверен, что на просторах нашей необъятной страны таких станков тоже хватает.

Если изысканные парусные яхты находятся на одном фланге ассортимента продукции из стеклопластика, то простенькие моторно-гребные лодки на другом. Это сугубо утилитарные плавсредства. Один из вариантов их использования нам, без сомнения, близок. Речь о рыбалке.

Мне довелось не только посмотреть на суше, но и выйти на воду на новой рыболовной лодке от компании KASSE. По пути к балтийскому берегу, где в зарослях тростника покоилось это судно, гендиректор фирмы Фред Кеерт много рассказывал о производстве хороших лодок, о тернистом пути, по которому ему довелось пройти, прежде чем его продукция стала столь успешно раскупаться и в Эстонии, и в Финляндии, что часть заказов он вынужден передавать на дружественные предприятия.



По сути, его рассказ – очередная вариация известной мудрости, что вначале ты работаешь на

имя, а потом оно работает на тебя. Когда-то каждая проданная лодка была успехом, а теперь даже стар-

ждала... обычная лодка. Даже без консоли. Проще и придумать сложно (фото 10). Традиционный ди-



вещей, которые надо держать в сухости, для фототехники, наконец. Здесь ничего этого нет. Полости герметичны, доступа к ним нет. Как оказалось, таковы нормы Евросоюза

лось. За один гребок лодка проходила расстояние примерно в 1,5-2 раза меньше, чем пластиковые лодки, некогда бывшие в ходу на подмосковных водохранилищах. Но это

жена по прихоти своего владельца. Тот человек – очень опытный при передвижениях по морю, по каким-то своим причинам он решил, что для него оптимален такой двигатель.

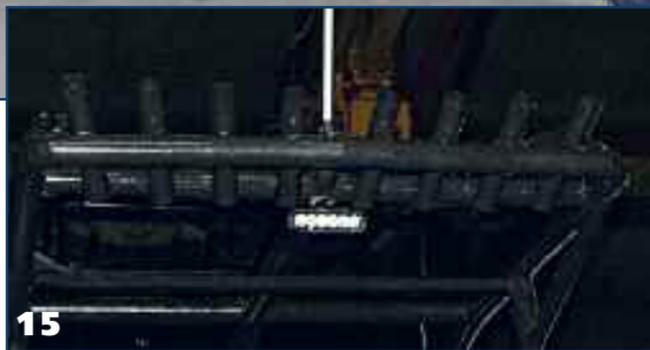


14

Мое же внимание привлёк катер чуть попроще, но с 8-рожковой таргой (фото 14-15). Она без слов объясняла предназначение – троллинг, и, скорее всего, морской. Впрочем, катер делали по заказу из Норвегии, а там и на крупных озерах, в частности, на Мьеса, в ходу именно подобные солидные плавсредства.

Фирма ALUNAUT уже получила известность за пределами Эстонии. Здесь изготавливаются различные служебные суда, рыбы, прогулочные и рыболовные лодки. Ей удается теснить европейских производителей на их же рынках, причем, по словам генерального директора Марка Муру, далеко не только за счет цены. Уже есть репутация, которая помогает побеждать в тендерах на поставку, скажем, катеров береговой

охраны (фото 16). Это все самые заказы, однако в плане загрузки производства получается то густо, то пусто. Чтобы мощно не простаивали, было организовано производство небольших лодок для



15



16



17

отдыха и рыбалки, которое в эстонских масштабах можно считать массовым (фото 17).

Из того, чтобы было в наличии на самом заводе, нам показали самые простые из производимых лодок – весельно-моторные АС-12 (фото 18). Опять-таки, простота и надежность, как они есть. Высокие борты, сварная конструкция, утолщенные стенки. И снова – никаких ящичков под банками, нет места под якорь – только камеры-поплавки. Правда, доступ вовнутрь их все же имелся (фото 19), но эти крышки снимаются в конце сезона, чтобы откачать воду, если она туда все же проникнет.

Гораздо интереснее выглядел прогулочный катер длиной 8,2 м (без учета подвесного двигателя), произведенный этой компанией. Впрочем, принципиально подойдет он и для рыбалки, той, что в удовольствие, а не с прицелом на результат.

Дизайн у лодки причудливый, разработан



18



19

скандинавами. По словам генерального директора ALUNAUT Марка Муру, ничего подобного раньше видеть ему не приходилось, а потому очень захо-

телось воплотить проект в металле. Лодка получилась не только красивой, но и надежной. А поскольку на транце расположился подвесной дви-

гатель мощности 300 л. с., то и резвости хватает. До сих пор проводятся тестирования катера в различных режимах и погодных условиях, и их результаты неизменно радуют создателей.

Ну, а поскольку лодка была пришвартована в марине Куйвасту, то есть почти под боком, то журналистов ждала самая интересная часть программы – тест-драйв. Где еще можно составить мнение о лодке, как не на воде?

Погода на акватории пролива Муху Вайн выда-

лась, что надо – ветер 9 м/с с порывами до 11 м/с. Волна, правда, оказалась невысокой, меньше метра. На той же Рыбинке при такой погоде было бы не порезвиться. А тут, глядя на волну и на внушительную лодку, я четко понимал, что опасаться нечего. Правда, поскольку поленился переодеться, хотелось обойтись без «душа», но в это слабо верилось.



20

Марк Муру сам сел за штурвал. Выведя катер из марины, он сразу взял места в карьер и начал вышивать вензеля на прибойной волне возле пирса (фото 20). Маневры бы-

ствии от быстрой езды.

Пассажиром на судне быть хорошо, а капитаном лучше. Заполучив штурвал в свои руки, я не преминул воспользоваться техничным приемом «та-

под 40 узлов. Впечатления – самые положительные, только уши слегка закладывало от комбинации силы ветра и скорости. Вначале я шел вдоль волны – все гладко и, уже через минуту, скучно. Марк предложил, не сбавляя скорости, пойти против волны. Ну, не я это придумал. Однако и тут ничего экстремального и близко не было. Тяжелая лодка разламывала обычные волны, взлетая лишь над редкими валами повыше.

При прыжках самый важный момент, разумеется, приземление, в на-

судну, ни его пассажирам, благо сидения оборудованы амортизаторами. В общем, позвоночник никуда не осыпается.

На пирс мы выходили, сполна получив удовольствие от водной прогулки и даже не поймав на себя соленых брызг. За безопасность же волноваться и вовсе не пришлось.

Спасжилеты на нас, конечно, были, но больше для перестраховки и чтобы не нарушать местные правила передвижения по воде.

Кстати, самонадувающиеся спасжилеты под известной маркой MARINEPOOL производятся тоже в Эстонии, в курортном городке Хаапсалу. Там находится фирма LADE, обеспечивающая этой продукцией Восточную и Северную Европу.

Напомню, как работает автоматическая система надувания спасжилета. Внутри жилета находится специальный картридж с мощной пружиной, которую в сжатом состоянии удерживает бумажный элемент. При по-



22

пок в пол». Практически сразу на картплоттере отобразилась скорость

в этом случае приведение. Удар о воду не сулил неприятностей ни самому



21

ли резкими, но в кокпит вода не летела! Потом были резкие спурты в произвольном направлении, крутой разворот уже на максимальной скорости. В общем, через несколько минут стало окончательно ясно, что опасаться на этой лодке нечего, можно просто получать удоволь-



23

падании в воду за 3 секунды бумага размокает. Пружина распрямляется, а резак на ее головке про-

надувая спасательный жилет.

В экстренной ситуации можно надуть жилет и са-

производстве спасжилетов в последнее время, руководитель LADE Кайди Суу отметила специальный сенсор (фото 22), по которому можно определить готовность картриджа к срабатыванию.

Само производство – конвейер с практически ручной работой (фото 23). Никаких чудес и высоких технологий обнаружить не довелось. Зато мы своими глазами убедились, что надуваемые части всех спасжилетов проходят тестирование в специальном помещении.

Честно говоря, поездка в Эстонию запомнилась не только увиденными производствами, лодками и яхтами. Очень понравилась островная часть страны. Там все как-то пусть немного, но лучше, чем на «большой земле». Практически свободные

что пошло ему на пользу), да и достопримечательностей хватает. В целом царит умиротворенная атмосфера. Туристов на острове вроде бы немало, но поскольку в основном это пожилые финны, то они почти незаметны.

Что же касается рыбалки, то эту тему в этой поездке раскрыть, увы, не получилось, хотя людей с удочками и спиннингами доводилось видеть регулярно. И с рыбой на островах все в порядке, и если судить по памятникам, так было всегда (фото 24).

Наиболее массовый хищник – окунь весом до 500 г. Он попадается и в сети (один из руководителей лодочного производства признался, что на рыбе, которую ловит в свободное время, зарабатывает больше, чем на лодках), и рыболовам-любителям. С палубы паромалично видел, как рыболов с примитивным спиннингом ловко выдергивал из воды мерных окуней. Хватает в местных водах и щук.

В основном вокруг островов простираются песчаные мелководья, ровным дном напоминающие каспийские раскаты, только полосы тростника узкие да нет буйства подводной травы. Однако можно найти и серьезные глубины.

Рыболовный туризм, как мне показалось, тут не развит совсем. Во всяком случае, ни рыболовных баз, ни предложений от частных гидов на посещение акватории встречать не доводилось.



24

кальвает баллончик с углекислым газом. Он мгновенно проходит через головку инфлятора,

мостоятельно, дернув за яркую «пимпочку».

Из новшеств, которые стали использоваться при

от машин дороги ровнее, природа лучше (в советские времена Сааремаа был закрытым островом,