



ВЕРНЫМ «КУРСОМ»

ФОТО ДМИТРИЯ ЛОГАЧЕВА И ИЗ АРХИВА БОРИСА ЕРШОВА

Ярким штрихом к его удачной карьере может служить такой факт: конструкторская деятельность и сегодня приносит Борису Ершову радость и удовольствие.

Конструированием малых судов Борис Ершов занимается уже 35 лет. Из них 20 лет он возглавляет собственное предприятие «Курс», являясь его главным конструктором.

Профессию Борис Николаевич выбрал один раз и на всю жизнь. Как результат, Ершов является автором и разработчиком более 30 проектов лодок и катеров. Все они воплощены в жизнь и выпускаются малыми судостроительными предприятиями страны.

Ярким штрихом к его удачной карьере может служить такой факт: конструкторская деятельность и сегодня приносит Борису Ершову радость и удовольствие.

Оглядываясь назад, прихожу к выводу, что профессия выбрала меня сама. В школе был судомодельный кружок, в десятилетнем возрасте я начал там заниматься. Пришел, увидел и... прикипел к конструированию судов на всю жизнь. Конечно, сначала это были модели. Я строил все подряд: военные корабли, подводные лодки, яхты, даже два самолета сделал. По природе я практик и люблю работать руками.

Когда закончил школу, сомнений у меня не было: поступаю в Корабелку. Учеба в институте подтвердила правильность моего выбора. Еще в студенчестве я побывал на Ленинградском экспериментальном заводе спортивного судостроения. Я увидел дело: люди создают маломерные суда — проектируют, испытывают, потом запускают в производство. После окончания вуза у меня был выбор: пойти по пути науки и поступить в аспирантуру или отправиться на производство. Я выбрал второе и считаю, что не прогадал.

Почему именно малое судостроение? Процесс создания готового катера относительно короток, правильность своего конструкторского решения можно проверить довольно быстро и увидеть результат. Мои катера — это в хорошем смысле hand made, создаю их практически вручную — от идеи до воплощения. Я не наблюдатель, мне интереснее все делать самому, в том числе и испытывать свои модели.

Неинтересных проектов не бывает. Проекты бывают масштабными или нет, актуальными и не очень, но неинтересными они не бывают! Это я могу сказать про все свои проекты.

Мой первый проект — катер «Ритм» для обслуживания парусных соревнований Олимпиады-80 в Пирите. Всего было выпущено около 200 таких катеров, именно на «Ритме» зажигали таллинский Олимпийский огонь.

Роль завода для моего профессионального роста огромна. Это первая площадка, где я стал применять свои знания. Многое приходилось познавать и на ходу, в те годы опыта работы со стеклопластиком у меня не было. На заводе по моим проектам изготавливалась новая оснастка, при этом я много времени проводил в цеху, где приобрел навыки работы с деревом как модельщик и со стеклопластиком — как формовщик. Даже участвовал в сборке лодок. За время работы на заводе я отработал конструктором и технологом, мастером и начальником цеха. Поэтому весь процесс создания катера знаю от «а» до «я».

В конце 80-х я почувствовал, что мне по силам самостоятельное плавание, и организовал кооператив «Курс». Сегодня компания располагается на двух площадках. На первой — опытное производство «Вера» — рождается проект, идет разработка стеклопластиковой оснастки. На второй площадке — ООО «Курс» — правильность конструкторских идей проверяется уже в малосерийном производстве. Там строят катера, в год примерно 10–15 единиц. Руководит компанией мой старший сын Роман, там же конструктором трудится младший — Андрей, оба они тоже закончили Корабелку.

Я — конструктор! В другом качестве, кроме как конструктор маломерного судостроения, я себя не вижу. Главное — это интерес и удовольствие от работы, а получение прибыли не основная моя цель. Деньги нужны всегда, прежде всего, на разработку новых проектов, но быстро заработать большие суммы я никогда не стремился... »





Мотолодка «Гамма», 1979 г.



Катер «БЛ-820», Военно-Морской салон, 2009 г.



Водный мотоцикл, 1992 г.



Катер «Омега», 1999 г.



Катер «Дельта», 1998 г.



Катер «Наутилус», 2011 г.

Моя ниша — это маломерные суда из стеклопластика размером до 10–15 м. Я разрабатываю проект, изготавливаю технологическую оснастку, делаю опытный образец и даже мини-партию, чтобы обкатать модель и отработать технологию, и передаю свое детище заказчику. Моим продуктом может быть только проект будущего судна, хотя мне как конструктору интереснее, чтобы лодка выпускалась серийно. Для этого я должен выдержать конкуренцию по актуальности проекта, себестоимости единицы продукции и т.д.

Все мои проекты этим требованиям отвечают, все они воплощены в жизнь в качестве опытного образца, есть среди них очень интересные, например, гидроцикл с надувным бортом или бронированный катер «Альянс». Но в «большую жизнь» пошли не все; некоторые ждут своего заказчика и запуска в производство.

Заказчики находят меня сами. Вокруг компании сформировался уже свой круг: те, кому я строил лодки на заказ, приводят своих друзей. Конечно, я работаю с частными лицами, предприятиями малого судостроения, госструктурами. Основное, что их объединяет, — потребность в катерах, выполненных по спецзаказу. Каждый раз заказчик ставит передо мной нестандартную задачу, отталкиваясь от характера использования будущего судна и своих пожеланий.

Мои катера не из дешевых, но это авторское исполнение. В своей продукции я как производитель уверен: выдерживаю технологию, работаю на качественных сертифицированных материалах. Отношение к качеству в «Курсе» самое серьезное, ко всем замечаниям заказчика я и моя команда прислушиваемся, и серьезных разногласий не возникало.

Конструкторские решения я проверяю также в других инженерных проектах. Я с удовольствием возьмусь за любой инженерный проект, связанный со стеклопластиком, если увижу в нем потенциал для применения своей конструкторской мысли. Это может быть разработка малых архитектурных форм, рекламных стоек, бассейнов и водных емкостей, а также лопастей для ветрогенераторов.

«Кальмар», «Лагуна» и «БЛ-820». К работе над катером «Кальмар» (6,5-метровый RIB с надувными бортами и рубкой) я приступил в 1998 г., тогда для России это была новинка. «Кальмар» был спущен на воду в 1999 г. Сегодня модели более 10 лет, но она актуальна по-прежнему. «Кальмар» все время дополняется разными элементами и видоизменяется: варьируется длина, форма рубки и т.д. Катер до сих пор востребован МЧС и Военно-Морским флотом.

Удачен проект стеклопластиковой картоп-лодки «Лагуна». Она весит меньше 60 кг и легко помещается на крыше автомобиля. Лодка демократичная, небольшая (3,5 м), но достаточно объемная — три человека вмещаются легко. Базовая модель «Лагуны» — гребная, она комплектуется подвесным мотором. Кроме того, существует парусная версия «Лагуны», с откидывающимся швертом, навесным рулем и другим серьезным парусным вооружением.

Сейчас я над этой лодкой работаю, хочу сделать на основе базовой модели универсальную лодку «Лагуна-комби». Такая модель способна выступить и как спортивная, для чего она потребует более жесткого корпуса. В то же время, если убрать парусное вооружение, она останется полноценной лодкой для рыбалки, водных прогулок, отдыха.

Если таких лодок будет выпущено много, то вполне реальным станет разговор об организации национального класса.

Прекрасно вписался в массовое производство проект, который я делаю по техническому заданию для ВМФ. Логическим финалом разработки и выпуска нескольких опытных образцов RIB «Быстроходной Лодки-820» («БЛ-820») стал ее успешный показ на Военно-Морском салоне 2007 г. Модель всем очень понравилась, компания «Мнев и Ко» приняла решение выкупить этот проект. Сейчас «БЛ-820» завоевала популярность и активно выпускается этой компанией в рамках госзаказа для служб МЧС ВМФ. Лодка удачна по обводам, с высокими мореходными качествами, способна идти по волне мягко, со скоростью 35–40 уз.

Перспективы рынка. Заказчик желает тратить деньги разумно — это очевидно. Еще 5 лет назад покупалось практически все, сейчас люди стали четче понимать, что им надо. Спрос на большие дорогие катера падает, а катера в диапазоне 4–6 м сейчас будут очень востребованы. Такой размер, на мой взгляд, оптимален: судно подойдет и для уикенда на воде, и для небольшого путешествия в отпуске.

Как главу предприятия меня волнует вопрос снижения себестоимости. Сегодня хорошая лодка, изготовленная в России, стоит не меньше, чем произведенная за рубежом.

Практика показывает, что основная доля себестоимости приходится на материалы и заработную плату. Плюс накладные расходы: тепло, вода, энергия, аренда. Чтобы снизить эти затраты, ставку надо делать на повышение производительности труда и ориентироваться на новые технологии и материалы.

Другая причина высоких цен на лодки российского производства — огромные процентные ставки кредитов наших банков. За все время существования «Курс» ни разу не брал кредиты, обходился своими силами. А за рубежом малые предприятия нашей отрасли кредитуют гораздо охотнее и под существенно более низкий процент — 5%. Поэтому, например, в Финляндии такое количество малых фирм, а значит, есть и конкуренция, и адекватные цены. На выставке в Хельсинки по профилю малого судостроения было представлено более 100 только финских фирм, а вся Финляндия по численности — половина Петербурга.

Конструктор жив идеями. У меня в планах всегда несколько моделей. Например, «БЛ-820» подарила идею создания катера с надувными баллонами «Наутилус», опытный образец уже испытан, сейчас строится мини-партия таких катеров. «Наутилус» имеет оригинальное конструктивное решение: надувные баллоны у него в форме полукруга в сечении. За счет этого увеличивается внутренний объем для полезного использования. На таком катере можно разместить галюн, камбуз, даже какое-то специальное оборудование или освободить палубу для грузов. У катера просматривается несколько вариантов использования: «Наутилус» выступит как патрульный или десантный, а также как бортовой катер большого судна для спасательных работ и проведения научно-исследовательских экспериментов на воде.

Сейчас я загорелся идеей строительства прогулочной моторной яхты для путешествий по внутренним водам. Яхта будет из дерева, около 15 м. Уже есть чертежи. Почему из дерева? Во всем мире деревянные лодки — это роскошь, ощущение от пребывания на такой яхте ни с чем не сравнится. С деревом очень приятно работать, это всегда эксклюзив, правда, в производстве деревянного судна много ручного труда. Зато при использовании современных материалов (лаки, краски, герметики) и последующего правильного ухода яхта из дерева может оставаться на ходу хоть сто лет. ❖

E-mail: veramarin@mail.ru. www.ershov-boat.ru