

# Русские катера с финским образованием

**О**птимизируя заветное соотношение «цена–качество», многие производители предпочитают всеми мерами снижать себестоимость вместо того, чтобы кропотливо работать над высокими потребительскими свойствами товара, а начинающим производителям-маломерщикам в условиях нынешней нешуточной конкуренции, не экономя на всем, просто не выжить. Новичка какого рода придется представлять на этот раз?

С подобными мыслями мы отправлялись на «экскурсию» по катерному предприятию «TRIDENT» («Трайидент»), расположенному в старом портовом пригороде Петербурга г.Ломоносов, он же Ораниенбаум, на южном берегу Финского залива.

Некоторое предубеждение сменилось активным любопытством с первых же шагов по заводской территории. Собственно в самой территории ничего нетипичного – ворота со сторожем, ряды одноэтажных ангаров, лодки на кильблоках среди осенних луж. Но у дверей офисного кирпичного особняка – настоящий музей поднятых со дна залива редкостей: мертвые

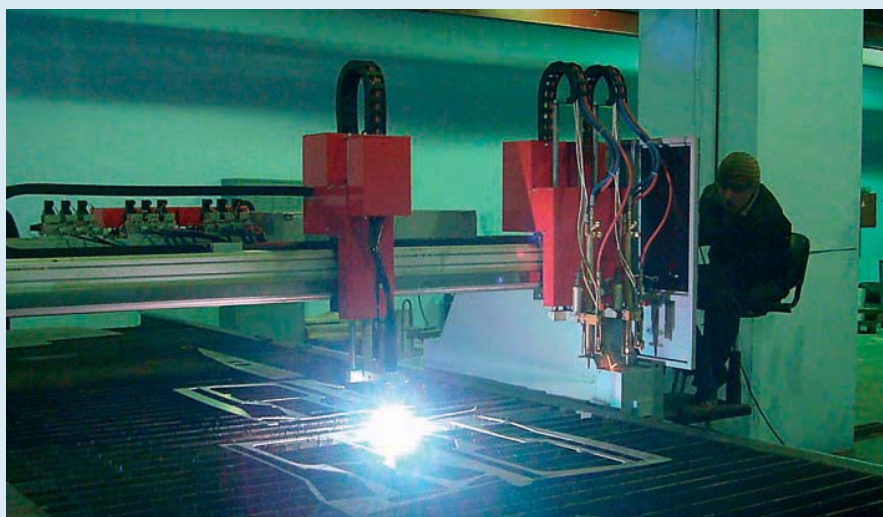


Алюминиевый катер «TRIDENT 620» – испытания

якоря, корабельные винты, небольшая рогатая мина... Офисные интерьеры отделаны настоящим металлическим кованным декором с таким вкусом, что становится ясно: это не показные красоты для посетителей, а собственная продукция; видимо, обработкой металла здесь занимаются давно и профессионально. Как это вяжется с достаточно известной маркой финских катеров и моторных лодок «Finnstar», о начале производства которых было сообщено в журнале? Директор предприятия Сергей Железкин, скромный человек средних лет, быстро расставил

все по местам. На самом деле – у производства многолетняя история.

– С 1862 года, с новгородских времен, – сообщил Сергей, – все мои предки были потомственными кузнецами, и фамилия Железкин в названии компании «Железкин и сыновья.1862», послужившей основой для нового катерного производства, – не расхожий рекламный ход. За последние 15 лет местные кузнецы, столяры и сварщики плотно работали на исторических объектах и памятниках Петербурга, проводили уникальные операции по установке крестов на главки



Высокоточный раскрой металла позволяет минимизировать отходы производства, что положительно сказывается на цене лодки





храмов, сваривая медь и чугун. Обладая широчайшим опытом работы с металлом, мы решили более трех лет назад открыть новое, судостроительное, направление в деятельности фирмы.

Знакомство же с финскими партнерами с противоположного берега залива произошло так: три года назад встретились на выставке, договорились о сотрудничестве и фактически приобрели судостроительную марку, тем самым вышли на финский рынок. Три года мы занимались обучением и сборкой лодок в Финляндии, рабочие проходили стажировку и перенимали опыт у финнов. Конструктора освоили передовые технологии. Со временем мы постепенно начали развивать производство катеров и в России. Была создана новая марка катеров – «TRIDENT®», адаптированных специально для России. Название «Trident», что в переводе с английского означает трезубец, не случайно. Их можно легко опознать по характерной детали – треугольной штампованной накладке-обтекателю на носовом конце каждого из про-

дольных реданов днища. Она действительно напоминает формой наколенник трезубца. По древнегреческой легенде трезубец царю Посейдону выковал в своей подземной кузнице покровитель ремесел Гефест.

– Конструкция лодок основательно переработана по сравнению с финским модельным рядом, и проведенный недавно вашим журналом тест дал нам много информации. Тем не менее сохранены основные принципы финского подхода к конструкции: бортовые «призмы», наполненные пенополиуретаном, предусмотренная небольшая погиб обшивки борта, повышающая ее жесткость и стойкость к деформациям, защитная П-образная накладка по килю. Но фактически лодки уже давно потеряли связь с исходным финским брендом.

Оснащенность производства специальным оборудованием позволяет заводским конструкторам не стеснять себя в замыслах. Малоотходный раскрой листовых деталей ведется на нескольких машинах плазменной резки

металла с компьютерным управлением. Сварка в нескольких технологических «постелях» ведется полуавтоматами «Fronius», которые сами поддерживают оптимальный рабочий режим и сами завершают отрезок шва, что обеспечивает отсутствие в нем прожогов и концентраторов напряжений. Вальцы, фланцегибочный пресс и программируемый трубогиб дают возможность с фантазией подходить к формообразованию элементов оборудования, а окраска деталей порошковыми эмалями горячего отверждения придает им вид и фактуру пластиковых. О применении в конструкции деталей из термопластов или стеклопластиков здесь пока не помышляют.

– Наша стезя – металл, – заявил в первые же минуты встречи Сергей. – Но это отнюдь не означает, что пластик – это не наше. В настоящее время мы делаем акцент на алюминиевых корпусах в силу их высокой надежности и практичности, а в будущем планируем заняться и пластиком.

Сейчас идет ввод в эксплуатацию

На сегодня серийно освоено несколько моделей. Об испытаниях открытой модели «TRIDENT 620» и каютной «TRIDENT 620с» читайте в следующем номере.





современной покрасочной камеры, в которой стойкими порошковыми красками можно будет покрывать сразу весь корпус лодки. Руководство намерено выйти на выпуск не менее 200 лодок в год, и для реализации этого здесь есть все ресурсы – и 2000 м<sup>2</sup> производственных площадей, и инфраструктура, и рабочие руки.

Уже в тишине и почти парадной изысканности интерьеров директорского офиса выясняем подробности бизнеса фирмы «Железкин и сыновья. 1862». Опора коллектива численностью примерно 70 человек – квалифицированные рабочие, к ним здесь относятся как к национальному достоянию, они и определяют психологический климат в нем. Очень много молодежи, что нечасто встретишь сейчас на действующих производствах; начальник лодочного производства – молодой 25-летний парень, все схватывает на лету. Приходят часто без профобразования, и необходимую школу оканчивают тут же, у мастеров. А когда «у руля» стоит представитель крепкой трудовой ди-

настии, профессионал высочайшего уровня, квалифицированный инженер, от ответственности за брак не уйти – в глаза потом будет стыдно смотреть.

Под конец разговора задаем набивший оскомину вопрос полугодия:

– Ощущаете ли постигший страну финансовый кризис?

– Кризис? Трудно всегда, только одни работают, другие жалуются. Мы не связаны с кредитами, все средства для развития добываем сами и предпочитаем вкладываться в производство, технологии. Есть ли в стране кризис на самом деле – нам покажет новый сезон, который мы начнем московской выставкой. Даже если лодочное направление в этот период себя особенно не проявит, нам хватит запаса прочности, чтобы выжить и продолжить развивать наше корабельное производство. В этом смысле нам очень дорога поддержка наших дилеров, которые, понимая всю привлекательность и перспективность новых катеров на российском рынке, не сомневаются в их будущем.

Мы еще долго беседовали с Сер-

геем о новых технологиях и практиках, внедренных на производстве в Ломоносове. Привлекло внимание то, как внимательно здешние корабли относятся к любым деталям, которые могут повлиять на качество конечного изделия. Например, по внутреннему стандарту «Trident» в цехах, где строятся алюминиевые катера, нельзя проводить работы с черным металлом; такое «соседство» значительно сокращает срок службы корпуса. Мало кто из производителей об этом говорит и мало кто из покупателей об этом спрашивает – а надо!

Да, то, что называется культурой производства, не прописано ни в какой конструкторской документации, но ведь именно от нее коренным образом зависит значение соотношения качества и цены.

«TRIDENT» – алюминиевые катера.  
Санкт-Петербург, г. Ломоносов,  
Транспортный пер. 9  
тел./факс (812)423 32 23  
katera@alboat.ru; www.alboat.ru

**XXV МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА**

# ОХОТА И РЫБОЛОВСТВО НА РУСИ

МОСКВА, ВВЦ  
26 ФЕВРАЛЯ - 2 МАРТА 2009 ГОДА  
ПАВИЛЬОНЫ № 69, 75

ЭКСПОДИЗАЙН  
РУССКАЯ ВЫСТАВОЧНАЯ КОМПАНИЯ

ОРГАНИЗАТОР:  
Русская выставочная компания «ЭКСПОДИЗАЙН»  
Тел./факс: +7 (499) 181-44-74; +7 (495) 258-87-66  
E-mail: hunter@expo-design.ru; http://www.hunting-expo.ru