

Верный друг по имени «ТЕРНИ»

Андрей Великанов. Фото автора

Порой в жизни происходят просто удивительные совпадения – разве мог я предположить в 1987 г., когда на реке Колвица (течет на Терском берегу Белого моря) устанавливал пятисильный моторчик на транец диковинной пластиковой лодки, что через четверть века окажусь на заводе, где по сей день продолжают их выпускать. И лодка, и мотор назывались «Terhi» и имели сугубо капиталистическое происхождение – появлению их в Союзе способствовали коммунисты, которые дозволили финским соседям одним из первых развивать рыболовный туризм у нас в стране.



В «Кия» № 232 мы уже подробно рассказывали о ростовской презентации модельного ряда этой фирмы. Результаты превзошли все ожидания, и, судя по разговорам, подслушанным в кругах «Аквадрайва» – дистрибьютора «Terhi» у нас в стране, стало ясно, что придирчивый российский водномоторник быстро раскусил преимущества финских корпусов, сделанных из АБС-пластика – даже на этот год заказы на некоторые модели пришлось увеличивать практически в два раза!

Когда без истории не обойтись

Для выполнения репарационных обязательств перед СССР в 1951 г. финское правительство, а точнее Министерство торговли и машиностроения, создало компанию «Valmet» («State Metal works»).

Среди многочисленного ассортимента выпускаемой ею продукции под именем «Terhi» числились снегоходы и подвесные лодочные моторы.

Имя Терхинитар было заимствовано из карело-финского национального эпоса Калевалы – так звали красавицу, дочь колдуньи Лоухи. Но, если снегоходовская линейка просуществовала всего три года и запомнилась всего одной моделью «Terhi 10», то вот одноименные подвесники мощностью от 3 до 50 л.с. успешно выпускались в городе Ювяскюля с 1959 по 1979 г. (за это время их было продано 50 тыс. штук).

Дистрибуцией этих моторов эксклюзивно занималась очень амбициозная компания «Korpivaaga»



(специализировавшаяся и на продаже автомобилей «Toyota»), где в начале 70-х гг. приняли решение открыть собственное производство гребных лодок и катеров. Причем не просто композитных, а из податливого АБС-пластика, весьма распространенного в автостроении, но практически недоступного для катерных и лодочных проектов – уж больно дорого стоит оборудование, необходимое для подобной работы (каждая печь обходится как минимум в 2 млн. евро, плюс матрицы для каждой модели, так что стоимость их комплекта доходит до 300 тыс. евро). Но в «Korivaaga» средства нашлись, и таким образом в 1972 г. благополучно родилась нынешняя «Terhi».

Трудовые успехи новой компании были просто ошеломляющи – через год после основания выпущено 4 тыс. корпусов, а в 1975 г. – уже 10 261! Подсчитано, что на сегодняшний день на всех заводах фирмы (нынешней, расположенной на Ботническом заливе, в Румятила, на 50 км юго-западнее Турку) сделано не менее 200 тыс. лодок и катеров. В каталогах 2011 г. представлено 11 корпусов и 17 любимых народом моделей длиной от 2.35 до 4.75 м.

С 2004 г. фирмой владеет компания «Brandt», а «Terhi» вместе с катерными именами «Sea Star» и «Siver» входит в «лодочное» подразделение «Terhitechi». В прошлом году оборот этого подразделения, насчитывающего 170 сотрудников, составил 110 млн. евро. В общем же «Terhi» в текущем году планирует выустить 4500 «лодок» на 17 млн. евро.

«Недоверчивый финский парень»

Даже в нынешние кризисные годы крохотная Финляндия умудряется производить до 20 тыс. композитных корпусов в год. Эта единственная страна в мире, где в начале 2000-х сегмент производства катеров и лодок по темпам роста уступал только банковскому сектору. Объясняется это довольно просто – если вы взгляните на карту Суоми, то сразу станет ясно: воды там, наверное, больше, чем суши. Морская береговая линия составляет 4600 км, в государственном кадастре числится 188 тыс. озер (56 тыс. – площадью больше гектара), а протяженность берега одной только Саймы – 4400 км. В пятиллионной стране – более 500 тыс. коттеджей и порядка 1 млн. катеров и лодок (точные данные получить сложно, ибо тут регистрируются только корпуса с моторами мощностью более 30 л.с.). Например, за последние 30 лет было продано 40 тыс. «Terhi 385», но кто их владельцы и где стоят эти популярные гребнушки, сказать невозможно. Официально признано, что Финляндия – самая лодочная страна в мире – один корпус приходится на 4.5 человека.

– Вера потребителя в качество продукции неразрывно связана с лейблом «made in Finland», – рассказывает исполнительный директор «Teritech» Ярмо Сундин.

«Недоверчивый финский парень» хорошо знает, что ставить этот значок можно лишь в том случае, если 80% конечной цены изделия «выросло» в Суоми. Финляндия – страна небольшая,





и плохая репутация мгновенно закрывает дверь в завтрашний день.

Знакомы с финскими стандартами и в других регионах мира – почти половина продукции компании идет за рубеж: в Норвегию, Россию, Швецию, Данию, Германию, Англию. В экспортном перечне – «всего» двадцать стран. И хоть две трети производства приходится на гребные лодки, за границу поставляется в основном катера «Twin 475» и «Terhi 4110».

У «мартеповской» печи

Производство лодочных корпусов из АБС-пластика явление нынче редкое: катера и лодки «Terhi» – единственный вид подобной продукции в Европе (аналогичные мануфактуры есть только в США). В наши дни никто не станет инвестировать десятки миллионов долларов в производство вечных изделий, и это просто счастливые стечение обстоятельств, что владельцы «Korpivaaga» решились на такой шаг более 30 лет назад.

Неубиваемость «АБСок» я испытал самостоятельно с помощью молотка. Но оказалось, что, размахнувшись от плеча, пробить дырку достаточно сложно, так еще и «залечить» отверстие можно за 10 – 15 минут прямо в походных условиях, если у

тебя в рундуке есть ремкомплект стоимостью всего тысячу рублей.

Прочность корпусов на фирме проверяли весьма экзотическими, если не сказать варварскими, методами: тащили за автомобилем по асфальту и сбрасывали на камни с трехметровой высоты при 12-градусном морозе...

Площадь завода в Римятила 9 тыс.м². В корпусах работает всего всего 12 человек, способных выпустить до 5 тыс. изделий в год. Да-да, не удивляйтесь, именно такой штат сотрудников справляется с подобным объемом работ. Мы же только на бумаге боремся за инновации и нанотехнологии, и, например, даже в гостиничном бизнесе на однотипных объектах у капиталистов работает шесть человек, а в России – 18! То же самое – и на «Terhi»: на упомянутых 12 рабочих приходится всего четыре итээровца во главе с директором завода Сами Койвалайненом, который в одном лице и главный инженер, и технолог *, четко знающий «аз-буки-веди» магического превращения термопластика в лодку или катер.

*Конструктор всех современных моделей «Terhi» Свен Стале сотрудничает с заводом на контрактной основе. Нам показали его новый 4-метровый проект лодки, способной развивать 15 уз с одним человеком под 5-сильным мотором.



Главное здешнее производственное чудо – это нагревательные печи, где происходит формование основных элементов будущей лодки: нижней и верхней части днища, палубы и деталей кокпита. Сначала лист пластика разогревается электрической печью до заданной температуры (причем температура на различных участках листа разная, и ее контролирует электроника). Затем матрица, также разогретая циркулирующей по ней горячей водой, поднимается и через несколько секунд лист термопластика уже плотно облегает форму – разрежение создается многочисленными трубочками, которые оплетают матрицу и через которые воздух отсасывается наружу. Весь процесс занимает 5 – 15 минут, на один катер требуется до четырех матриц (два слоя днища, один – палуба и еще один – детали кокпита). Правда, в нынешнем году последнюю операцию несколько разнообразили, и некоторые элементы кокпита стали изготавливать из полиэтилена.

На следующем этапе корпуса готовят к заполнению пеной. К нижней и верхней частям корпуса прикрепляют плашки-закладные во всех местах, где будущий владелец решит установить аксессуары, например, тент, держатели для удильщ или эхолота. Причем на корпусе в процессе произ-

водства делают метки, которые помогут без труда найти места закладных.

Затем два слоя корпуса заполняют пеной (35 кг на катер), идет химическая реакция под давлением 30 тыс. кг/м², после чего заготовка остывает почти сутки.

В заключение на лодки устанавливают соответствующие аксессуары. На модели «Terhi 475» между основной и палубой закрепляют 9 – 12-мм морскую фанеру, а в транец вставляют алюминиевую пластину, и это делает конструкцию весьма надежной. Прочны и кормовые утки, за которые в процессе испытаний катер поднимают высоко над землей. Кстати, кормовые утки можно использовать для буксировки лыжника или вейкбордиста. После этого лодочку заворачивают в полиэтилен, наносят имя заказчика и помещают в добротный деревянный каркас для транспортировки.

Интересно, что после пересечения границы РФ лодка становится дороже на 30 процентов. Любопытно, что же произойдет с отечественными композитными фирмами, когда мы наконец-то вступим в ВТО, ведь при таком раскладе конкурентов у финнов из Румятила, скорее всего, не случится еще очень долго. ■

