

# TRIDENT: надежный, оранжевый

М. Солодов

Невольным свидетелем любопытной сцены довелось стать мне когда-то в электропоезде. В один из погожих осенних деньков, когда население Петербурга стремится выбираться на природу по грибы, по ягоды и становится основной нагрузкой для всех пригородных электричек, я возвращался из Лебяжьего, что под Сосновым Бором. На станции Ораниенбаум рядом присели двое парней, по виду – трудяги, но явно с развитым чувством собственного достоинства, и завели разговор о своем. Будучи сварщиками по алюминию, они ездили устраиваться на работу на какое-то предприятие, где приходилось показывать свои профессиональные навыки. После осторожной попытки вмешаться в разговор на такую специфическую тему, как сварка

алюминия, я выяснил, что проверка квалификации сорвалась – ребятам то ли не повезло, то ли все вакансии уже были закрыты. Испытание все же было, поварить им удалось, и не особо расстраиваясь, они рассказали о причине «провала». Оказалось, в той компании слишком высоки требования к уровню владения сварочным аппаратом – квалификации не хватило. Действительно, в Ломоносове-Ораниенбауме есть производство, где требовались специалисты по сварке, только не алюминиевых конструкций «вообще», а катеров и моторных лодок из легких сплавов. Стало понятно, почему к соискателям предъявлялись столь высокие требования, ведь при изготовлении судового корпуса необходимо обеспечить не только прочность и непроницаемость сварного

шва, но и позаботиться об идеальном внешнем виде конструкции, иначе добротной лодки не получить.

И бывают же совпадения – дела привели меня именно в Ломоносов, на то самое предприятие, выпускающее алюминиевые катера – компанию «TRIDENT Aluminium Boats». Здесь моим собеседником надолго стал директор предприятия Сергей Железкин. Об истории фирмы, ее развитии и планах на будущее, казалось, он был готов рассказывать часами. Но стоило перевести разговор на «текущий момент», как тут же, недолго думая, мы отправились на производство. Там он показывал все – склады, оборудование, катера, вел в «первый отдел» – в конструкторское бюро, открывал эскизные разработки новых моделей. Это вызывало доверие. Сергей очевидно





понимал, насколько важна информация о предприятии, и насколько влияет правильная ее подача на то, какие позиции будет занимать фирма завтра-послезавтра на таком непростом рынке, как наш маломерный.

С первых шагов главной задачей для верфи стало получение и поддержание репутации лучшего предприятия по качественной работе с алюминием, выработка собственного высокого стандарта надежности и качества. Конечно, пытаться поразить всех каким-либо революционным проектом катера сегодня наивно, есть отличные отработанные образцы. Подходящий для наших условий проект был найден на небольшой верфи в соседней Финляндии, а когда договаривались об условиях его приобретения, оказалось, что выгодно брать его сразу с технологией постройки. Такой путь развития можно критически обсуждать, но подумаем, сколько времени он сэкономил? Годы!!! Сотрудники предприятия сейчас с улыбкой вспоминают, как ездили учиться в Финляндию, как осваивали азы технологии, преподаваемые финнами, а в конце курса уже сами показывали своим учителям кое-что из собственных хитрых приспособлений. Не Левши, но «нос утерли», и лодки строить научились. В целом конструкторы сохранили, удачно переработав, введенную еще финскими строителями продольную систему набора корпуса с

повышенной степенью «перевязки» деталей поперечными элементами. И сегодня большая часть моделей собирается по этим финско-российским чертежам.

Следующим шагом верфи стал подбор сборочного оборудования и инструмента. С самого начала приобреталось то, что может дать наилучший результат с точки зрения качества, применено оборудование лидера технологий сварки – компании Fronius. Были и разочарования, с аппаратами Lincoln. Высокого результата можно требовать только с хорошего инструмента. Комплексный подход к качеству дал изумительный результат: между предварительно выставленными на стапеле деталями корпуса не проходит и лист бумаги! На каждой стадии сборочного

процесса организована приемка – вначале просто визуальная, затем с применением специальных приборов. Сейчас организуется лаборатория контроля качества.

А разве не к заботе о надежности изделия можно отнести строгость отбора металла для корпусов? Как говорят старожилы, стоило только раз получить от поставщика некачественный алюминий, как навеки приобрела силу аксиома: с дефектами чужого производства бороться невозможно, за качество продукции перед покупателем приходится отвечать самому строителю. Ради этой ответственности и собственная камера для покраски корпусов катеров порошковыми красками, и собственная мастерская по пошиву тентов, подушек для сидений, стили-





стически дополняющих интерьеры помещений катеров и кокпитов, и импортный листовый алюминий из Германии и Италии. Стоит добавить, что именно на «TRIDENT» первыми внедрились применение в малом судостроении порошковых красок. В этом также расчет на длительный срок службы катеров – сейчас уже ни одна верфь не предлагает, «голые», без окраски корпуса, с ней легче придать судну стиль и индивидуальность.

Первые же выходы на международные выставки показали: оранж-баумская продукция действительно «на уровне». Зарубежные конкуренты подходили, присматривались, уходили и снова возвращались, с уважением притрагиваясь к сварным швам корпусов. Часто ли мы видим продукцию наших судостроителей на «смотрюнах»

европейского ранга? А ведь можем, опыт «TRIDENT» это убедительно доказывает.

К той же заботе о надежности отнесится и абсолютная приверженность катеростроителей из Ломоносова металлу. Наверное, лучше было бы сказать – однородности материала, из которого выполняется судно. Если это алюминий, то как можно больше деталей должно быть из алюминия, и никак иначе. Конечно, дельные вещи из «нержавейки» наряднее. Но те же, например, релинги будут крепиться к палубе, а места крепления – болтами ли, приваркой «стаканов» и вставкой в них релингов, со временем окажутся расшатанными. А палуба – продырявленная владельцами для неоднократного повторения заведомо слабого крепления. Не лучше ли сделать один

раз и навсегда приварить? «Лучше» – решили на верфи.

На увеличение надежности работают и многие собственные проектные наработки «TRIDENT», переходящие от модели к модели. К ним отнесем великолепную обзорность – благодаря широким панорамным стеклам рубок у всех катеров, и кажущийся переизбыток релингов и поручней, не только ограждающих кокпиты, но и «обрамляющих» рубки. А к чему, как не к дополнительной надежности катеров, отнести внедрение в стандартную комплектацию во всех новинках дистанционно управляемого якорного устройства, применение якорных цепей вместо каната?

Серьезной заботой о судоводителе продиктовано и комплектование каждого судна современными навигационными системами – от хорошо известных всем Garmin и Interphase до нового еще на российском рынке Lowrance.

Регулярно проводимые тесты новых моделей показали, что специалисты верфи умеют слушать, добывать новую информацию из любого общения. В компании очень внимательно относятся к звонкам людей, пробывавших катера в деле и готовых поделиться своим опытом для дальнейшего их улучшения. С прошлого года верфь сориентировалась на ежегодный выпуск двух-трех новых моделей. Часть из них – улучшения и переработки, доводящие тот или иной катер до новой степени совершенства, часть – абсолютно новые разработки. Подобных решений множество. Например, у большинства моделей присутствуют развитые кормовые площадки-кринолины. Они позволяют и мотор более удобно обслуживать, и купание устраивать с небольшой высоты над водой, и кронштейн для запасного мотора закрепить. Конструктивно это – изогнутая труба, приваренная к транцу и закрытая сверху листом рифленого алюминия. Но стоило закрыть снизу эту раму качественно отштампованным листом металла – полуфабрикат превратился в продуманную часть экстерьера судна. Или вваренные в транец мощные рымы. Вроде бы нет в них необходимости при повседневной эксплуатации, но потребуются



обеспечить мощное крепление троса, так не утки будут отрываться, а привяжут к этим, именно для таких случаев созданным массивным кускам алюминиевого прутка. То же и со всем известной конструкцией привального бруса. Обычное решение – узкий резиновый профиль, закрывающий шов между листами бортового металла. На новых моделях этого года уже не только поднята верхняя часть надводного борта, но и основательно увеличено поперечное

сечение мягкого профиля. С ним удары бортом катер будет принимать гораздо менее болезненно. И вновь разговор о прежнем – о надежности, согласны?

Да, вот тут-то и вспоминается тот давний случай с кандидатами в сварщики, которые не прошли проверку, не смогли доказать уровень своей квалификации. Может быть именно от верного подбора людей и начинаются достижения производства «TRIDENT Aluminium Boats»? Ведь не в изолиро-

ванном мире существует эта верфь, у каждого работающего здесь свои заботы, замыслы, чаяния. Но способность найти в каждом из них главное, то, что требуется для дела – ответственность, способность работать в коллективе, команде – это и есть самое большое достижение предприятия. Наверное, и стоит провести такую параллель – надежные катера могут выпускать люди надежные. И на производстве, и в семье, и в дружбе. ■

НАШЕ ИНТЕРВЬЮ

## «Кроссовер» как национальная идея

Чтобы компания-производитель обрела уникальность в глазах покупателя, требуется то, что Бажов в своих «Сказах» называл «живинкой в деле». Она дается нелегко. За успешным предприятием, как правило, всегда стоит особая история и нетривиально мыслящий руководитель, для которого фирма – это его родное дитя. Именно его усилиями выпускаемые лодки обретают те черты, по которым мы с высокой вероятностью определяем торговую марку даже по маленькой фотографии в каталоге. Если предприятию удастся уловить эту «фишку», особое свойство выпускаемого им товара, значит, оно состоялось как участник рынка, в том числе и среди производителей маломерных судов. Именно оно позволяет фирме удержать репутацию бренда, как бы ни колебался маятник покупательских предпочтений.

Предприятию «TRIDENT

Aluminium Boats» удалось выработать собственную идеологию моторного судна – потребительского, частного назначения, при этом обладающего чертами служебного катера, своего рода «кроссовер», если пользоваться авторыночными категориями. Но это не стилизация, а цельная, хорошо продуманная конструкторско-технологическая концепция. Катер, который задуман быть профессиональным, должен реально обладать повышенной выносливостью, запасом конструктивной прочности, отличаться высоким качеством примененных материалов и оборудования, поскольку ставка на разнообразие вариантов применения товара обязывает конструктора обеспечить адекватную широту спектра его потребительских свойств. Универсальный катер так или иначе будет использоваться и в специальных целях, и строитель заинтере-

сован не разочаровать потребителя-профессионала, ведь репутацию заработать нелегко, а потерять очень просто. Для полной уверенности в том, что все сделано безупречно, катера «TRIDENT» на стадии проекта проходят одобрение у финских специалистов на соответствие требованиям директивы RCD Евросоюза, а готовая продукция проверяется с использованием тестового бассейна. При этом специальные требования профессионалов не мешают сделать судно максимально удобным в любительской эксплуатации, когда при согласовании заказа принимаются решения, направленные на улучшение обитаемости и комфорта на борту – скажем, о применении более красивой отделки интерьера или покрытии палубы нарядной тиковой рейкой.

Десятки судов «TRIDENT», поставленных частным и корпоративным





потребителям, работают на самых разнообразных водоемах, от морей Северо-Запада до великих рек Сибири. Инженеры фирмы внимательно отслеживают условия работы своей продукции, оперативно внося необходимые изменения в конструкцию. Кстати, понимая будущие непредсказуемые эксплуатационные нагрузки, специалисты «TRIDENT» предпочитают некоторым покупным дельным вещам оригинальные, изготовленные у себя. Ведь фирма известна и крупным судостроителям именно как поставщик дельных вещей (иллюминаторов, релингов, судовых дверей), имеющих одобрение Морского и Речного Регистров РФ.

Директор компании Сергей Железкин – о своих катерах и планах на наступающий сезон:

– Сергей Георгиевич, почему «оранжевый»?

– Это наш фирменный цвет, он отражает символику города Ораниенбаума – апельсиновое дерево, да и просто радует глаз. Однажды мы подготовили катер для выставки, и его специальная

оранжевая окраска настолько понравилась клиентам, что эту находку мы распространили на всю серию, а затем и на другие наши суда. Хотя, конечно, главная черта нашей продукции – во все не цвет, а идея надежности во всем, от сроков поставки ее покупателю до потребительских качеств.

– В чем источник такой уверенности в надежности ваших оранжевых катеров?

– Мы тщательно отслеживаем соответствие реальных возможностей наших судов предъявляемым к ним требованиям, регулярно проводим тест-драйвы для будущих заказчиков и журналистов, планируем переходы катеров в сложных условиях. В дело идет самая разная, порой нетривиальная информация. Например, беломорские рыбаки рассказали, как с помощью «720 СТ Evo» им довелось буксировать 40-тонный понтон на протяжении десяти километров по неспокойному мелководью – «настоящий» буксир там оказался бесполезен из-за своей осадки, а маленький катер с подвесным мотором пригодился в лучшем

виде. Видели беломорские «TRIDENT» и пятиметровую волну, и заливало их нещадно, но без последствий – самоотливной кокпит справился, и деформаций корпуса нет, и рымы выдержали.

Уже на стадии подготовки проекта КБ вводит требования к гарантируемой прочности и надежности изделия. По отзывам многих, заложенные в продукцию прочностные характеристики значительно превосходят необходимый минимум. Говорят, мол, тут перетяжили, там можно металл сэкономить. В ответ – здоровый консерватизм ради полной надежности. Это не система повышенного запаса прочности, это – идеология другого подхода к конструкции корпуса, называемая «ортотропной плитой». Мы идем на повышение трудоемкости сварочных работ ради того, чтобы получить равнопрочные конструкции, все элементы которых идеально работают вместе и взаимно усиливают друг друга, давая дополнительный выигрывш в эксплуатационных качествах судна.

Но главный источник уверенности – наш огромный собственный опыт

обработки металла. Ведь родоначальнику «TRIDENT Aluminium Boats» – предприятию «Железкин и сыновья 1862» исполняется уже 150 лет. Сто пятьдесят лет – от отца к сыну, поэтому и фамилия такая. Чем наша история уступает, скажем, финскому концерну Fiskars? Ничем. Тоже начинали с кузнечного ремесла, и тоже однажды занялись судостроением. В «ручном» производстве, каким по преимуществу является сборка алюминиевых лодок, успех определяет внимание к деталям, мелочам, и здесь мы с «Бустерами» абсолютно на равных.

– Какие новинки предложите вы в этом году?

– Мы продолжим развивать идею



«кроссовера» с его характерным внешним видом траулера и высокими ходовыми качествами, причем одновременно и под подвесные, и стационарные двигатели. Поработаем над увеличением автономности. На сегодня в производстве 14 моделей, среди них уже известные читателям «TRIDENT 620 Open» – с открытой двухконсольной компоновкой под тент, еще одна, излюбленная рыбаками – типа «walkaround» с полузакрытой рубкой «720 WA» и два комфортабельных каютных катера «620 СТ» и «720 СТ», «профессионалы» каютный «SOLO» и РИБ «Piton». Добавится к ним «SOLO II», его 9-метровый корпус – это новый уровень продукции верфи. Этот достаточно крупный проект более морехо-

ден и обитаем, у него увеличен объем топливного бака и сохранено пенозаполнение бортовых отсеков; расчеты показывают, что при залипании корпуса водой катер остается на плаву.

Другая новинка – «Trident 900 Piton», катер типа РИБ, для повышения автономности которого спроектирована закрытая рубка с диваном, небольшим камбузом, выдвигаемым биотуалетом и также увеличен объем топливного бака. Пост рулевого обладает прекрасным обзором. Катер изначально спроектирован под служебное назначение, например, размеры носового и кормового кокпитов, рубки выбраны так, чтобы в них можно было разместить носилки, да и грузоподъемность выше всяких похвал. Для без-

опасности экипажа и дополнительной защиты мягких элементов баллона над ним устанавливается легкая алюминиевая палуба.

Наконец, на основе «TRIDENT 720 СТ Evolution» начата новая линия «TRIDENT 720 Indigo». Она остается в размерениях предыдущих модификаций, но концептуально это совершенно другая модель, еще больше внимания уделено мореходным и эксплуатационным качествам катера: увеличена высота борта, по-новому сконструирована рубка, использована улучшенная конструкция двери в носовой кокпит – теперь даже при зарывании во встречную волну в рубку не попадет ни капли. Якорное устройство катера теперь включает электрический шпиль с дистанционным управлением из рубки. Увеличено сечение привального бруса, к тому же сейчас он изготавливается из нового, хорошо демпфирующего удары материала. В качестве базовой опции на катере установлен более мощный воздушный обогреватель Webasto.

Для частных владельцев мы предоставляем множество вариантов цвета корпуса, но, как водится, базовым для этой модели будет наш надежный оранжевый цвет. В этом году мы принимаем участие в Бот-шоу в Москве и Петербурге. Приходите, посмотрите на наши изделия. Надеемся, что в глазах соотечественников мы будем достойными конкурентами того же Buster. ■

А. Даняев