

TRIDENT – тактика лидирования

Павел Кузьминов. Фото автора и компании TRIDENT Aluminium Boats

На отечественном рынке в изобилии представлен весь диапазон катеров и яхт для частного потребителя, и преобладающая доля нашего маломерного флота имеет российское происхождение. В силу слабости «большой» судостроительной отрасли страны сложилось так, что часть

компьютерного кроя и формообразования зачастую в двух плоскостях, окрашенный двухкомпонентными и порошковыми красками алюминий вы вряд ли отличите от пластика. Скажете – грамотный инжиниринг, технологическая дисциплина, достаточная квалификация мастеров. Конечно да,

усилий, не сомневаясь в верности избранного пути, и именно она отличает предприятие-лидер от просто коммерчески успешного производства, копирующего однажды найденные кем-то решения.

«Приходите, будем спускать новую лодку», – звонит в редакцию руководитель TRIDENT Aluminium Boats Сергей Железкин. Как не поучаствовать в экспромте? Вытащенный из ангара новый корпус обладает всеми чертами «продукции в разработке»: алюминий не покрашен, борт размечен координатной сеткой, и главное – еще не был на воде, только-только оборудован для ходовых испытаний. Путь до слипа недалек, фирма расположена практически на берегу Финского залива, проверенные механизмы работают надежно – без лишних проволочек лодка выходит на большую воду. Строители внимательно «слушают» поведение судна



малых предприятий-производителей волей-неволей выступают в роли лидеров, опирающихся, с одной стороны, на нашу, что бы ни говорили, достаточно прочную инженерскую школу, с другой – на достижения мировой промышленности и перенимаемые передовые технологии.

Как правило, малая фирма в состоянии разработать и подготовить к производству одну-две новые модели в год. Вы наверняка видели, как они красуются на выставках, а знаете, как трудно они рождаются? Автору нередко приходится бывать на предприятии TRIDENT Aluminium Boats, расположенном в Ораниенбауме. Это фирма, инновационный характер которой отчетливо виден в каждом новом образце. Работать с листовым алюминием на их уровне способны немногие. После тщательно продуманного



но этого недостаточно. Любая модель в процессе подготовки к производству проходит нелегкий, часто извилистый путь, и довести работу над ней до логического конца, технологического совершенства – не просто дело техники. Для этого требуется особая атмосфера на предприятии, когда каждый специалист готов приложить максимум

при разных оборотах двигателя, закладывая один вираж за другим, вроде все нормально, но им что-то явно не нравится, и они предлагают нашему журналисту присоединиться к «консилиуму». Так и есть – при крутом повороте винт хватает воздух. Надо подниматься, смотреть на днище и искать причину сбоя. Она вскоре обнаружи-



валяется: вертикальная килевая балка идет от форштевня до самого транца, слегка выступая под днище, она и пропускает на поворотах воздух к винту. Корпус немедленно возвращают в ангар, поднимают на сборочный стол, начинается доработка. Повторный спуск (весь день занят) показывает: проблема устранена, можно работать дальше. А работать будет над чем – впереди оборудование корпуса, и, как показывает опыт, большинство пользовательских замечаний к новым лодкам касается именно удобства работы с лючками, утками и горловинами, жалуются на протечки воды и топлива, перегибы шлангов и т.п. Все это вещи, которые необходимо «отловить», ведь малейшие недоработки сказываются на репутации фирмы. С лидера спрос по максимуму, он не

может отговориться, мол, не нравится – ищите другое. Как показывают отзывы владельцев на Интернет-форуме журнала, претензий к продукции TRIDENT Aluminium Boats минимум.

Выставленный на Шестом Международном военно-морском салоне катер-РИБ Trident Piton 720 демонстрировал признаки доведенного до совершенства изделия ВПК, готового прямиком отправиться на военную службу. При всем внешнем лоске выставочного образца в судне все было подчинено основной его задаче – служить безотказным средством выполнения боевой задачи, в каких условиях она ни была бы поставлена – в любое время суток и любую погоду РИБ должен быть готов к выходу в море. Для этого алюминиевый жесткий корпус имеет развитый набор, шестисекци-

онный баллон защищен сверху алюминиевой «полкой», усилен мощными накладками и может иметь пенонаполненное исполнение. Специальные сиденья за рулевой консолью поддрессены и амортизированы – с такими не страшно приводниться после прыжка с двухметровой волны во всю мощь пары 150-сильных Suzuki.

Самодостаточна ли наша «маломерка», даже если предприятию удалось получить стабильный госзаказ? Конечно нет. Подготовка кадров – самое слабое звено в действующей цепочке рыночных отношений, и если научить, скажем, сварщика или сборщика еще можно «на лету», то подготовить полноценного конструктора, технолога силами одних только малых предприятий сейчас невозможно, и здесь нам нет другого выхода, кроме как надеяться на программу возрождения отечественного судостроения в целом. Тем не менее, давайте признаем: компании-лидеры, к которым относится и TRIDENT Aluminium Boats, в состоянии выпускать суда такого уровня исполнения, который не стыдно показать на крупнейших европейских выставках, они подобно паровозу тянут за собой всю отрасль, чьи предприятия которой готовы строить лодки «так же, но дешевле». И это, вообще говоря, нормально. Давайте только с должным уважением относиться к лидерам **✎**

