

КАК РОЖДАЕТСЯ ГЛЯНЕЦ

ИВАН СМИРНОВ

Поездки в Финляндию всегда дарят мне хорошее настроение. В этой стране многое нравится и вызывает массу положительных эмоций. Вот и теперь я с удовольствием ехал туда по приглашению, полученному нашим журналом. Во время экскурсии, которую устроила группе журналистов из разных европейских стран финская компания Konekesko, нас познакомили с производством лодок Yamarin.

Так или иначе, поездка была приурочена к 40-летию появления этого популярного ныне бренда, и по дороге на завод нам подробно рассказали о его истории. Стоит сказать, что люди, собравшиеся в аэропорту Хельсинки, были в большинстве давно знакомы между собой: частые поездки в Финляндию и гостеприимство радушных хозяев сблизило их. Представители яхтенных журналов Норвегии, Дании, России, Швеции, Эстонии, мы постоянно встречаемся на тестах новых финских моделей, на яхтенной выставке в Хельсинки, принимаем участие в специальных программах, которые проводит организация Finnboat, объединяющая всех финских судостроителей малых судов.

На этот раз мы ехали на завод Fenix Marin, где строятся лодки Yamarin. До 2010 года компания выпускала только стеклопластиковые суда, а потом создала очень интересную линейку алюминиевых катеров Yamarin Cross. Так вот, на заводе, куда нам была устроена экскур-

сия, сосредоточено не только производство катеров из стеклопластика — там выполняется и окончательная сборка алюминиевых катеров, ведь их палубная секция тоже делается из стеклопластика.

Производство расположено довольно далеко от морского побережья страны. Времена, когда лодочные верфи стояли на самом берегу, давно прошли. Современный судостроительный комплекс Fenix Marin находится вблизи города Тампере, что не странно, ведь город этот еще в XIX веке называли Северным Манчестером — здесь сосредоточено много заводов и фабрик.

Итак, получив в офисном центре завода небольшой инструктаж и надев на обувь бахилы, мы, прихватив свои фотоаппараты, гурьбой потянулись за нашими экскурсоводами в производственные цеха. Помещения оказались большими, очень светлыми и оборудованными самыми современными вентиляционными системами, что, впрочем, не избавляло от специфического запаха стеклопластикового произ-»



водства. Цеха отделены друг от друга перегородками с широкими дверями, позволяющими перевозить матрицы, крупные заготовки, отформованные корпуса и сами лодки от одного производственного участка к другому. В тех местах, где идет интенсивная работа со смолами и стекловолокном, проблема сохранения чистоты решена просто и эффективно: полы застелены большими листами картона, который заменяется по мере загрязнения. Все работники одеты в специальные защитные костюмы, на всех современные противогазы с удобными масками. Люди, занятые формовкой, поверх костюмов надевают плотные высокие передники, которые после смены утилизируются. Всего на производстве занято 55 человек. Все финны, среди них много женщин. Каждый работник выполняет определенные операции, и вскоре начинаешь понимать, что видишь хорошо отлаженный конвейер, который, скажем, от автомобильного отличается лишь отсутствием медленно движущейся транспортной ленты. Все крупные детали находятся на небольших тележках,



следующих по определенному маршруту, чтобы попасть от одних специалистов к другим.

Вот матрицу корпуса с нанесенным на ее рабочую поверхность разделительным слоем и гелькоутом доставляют в цех напыления. На гладкую поверхность «напыляется» смесь смолы и рубленого стекловолокна из специального устройства — распылительного пистолета, управляемого оператором. Стекловолокно в виде нити сматано в бобины и рубится автоматически, непосредственно во время подачи. Смола и отвердитель смешиваются при подаче в заданных пропорциях. А задача оператора — равномерно нанести всю эту смесь на матрицу до заданной толщины слоя.

Из этого цеха заготовка корпуса попадает к формовщикам, которые прикатывают нанесенный стеклопластик валиками, кладут стекломат и стеклоткань в места, требующие усиления: переборки, стрингера, различные конструктивные элементы. Здесь же вставляют закладные детали, там, где их наличие необходимо, например, в местах монтажа дельных вещей. Параллельно, в другом цеху, идет изготовление мелких стеклопластиковых деталей и блоков. Их для сборки серийного катера может понадобиться довольно много. Встроенные рундуки, крышки, ниши для мелочей — у каждой детали своя форма и своя матрица.

А вот, стопками сложенные друг в друга, стоят алюминиевые корпуса, привезенные сюда для окончательной сборки. С «крылатым

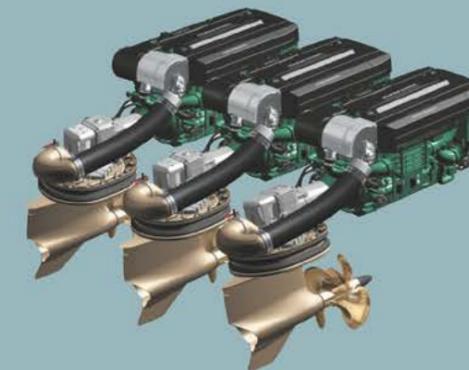
металлом» работает другой завод, куда на изготовление алюминиевых корпусов поступают заказы сразу от нескольких судостроительных заводов Финляндии. Это удобно. Такая схема позволяет равномерно загрузить работой современное металлообрабатывающее оборудование, не дает ему простаивать. Кроме того, при таких условиях легче добиться высокого качества выпускаемой продукции, концентрировать высококлассных специалистов в одном месте.

Интересно было наблюдать за процессом соединения алюминиевого корпуса и стеклопластиковой секции палубы. Для этого на обеих частях сделан широкий фланец. Палубная секция, на которой смонтированы все трубопроводы, рукава рулевых тяг и нанесен пенополиуретан, обеспечивающий судну плавучесть и являющийся изолирующим и шумопоглощающим материалом, поднимается тельфером в воздух, а под нее закатывается



UNISAIL

VOLVO PENTA



Почти 20 лет компания Юнисейл представляет двигатели VOLVO PENTA, электрооборудование VICTRON ENERGY и отопители WEBASTO. Полный сервис, компетентность, быстрота и качество.

Webasto
Feel the drive

victron energy
BLUE POWER



141703, Московская обл., г.Долгопрудный, ул.Якова Гунина, д.1, ХМСЗ
Телефон: +7 495 647 04 45
www.unisail.ru
info@unisail.ru

❖ ОТДАТЬ ШВАРТОВЫ



тележка с алюминиевым корпусом. На фланец наносится специальный клей, и обе части аккуратно соединяют. И вот тут вокруг будущего катера начинается настоящая карусель. Сначала рядом с ним появляется монтажник, который быстро устанавливает по всему периметру струбцины, прочно стягивающие обе половины катера. За ним следует работник, наносящий маркером разметку. Следом идет другой и сверлит по ней с определенным шагом отверстия для скрепляющих элементов. Потом человек, вставляющий заклепки, потом клепальщик... Вокруг катера собирается «хоровод» из специалистов — и вот совсем скоро части соединены в одно целое и наступает очередь следующего корпуса.

Лодка шаг за шагом обретает черты готового судна: в цехе окончательного монтажа

на ней монтируют оборудование, устанавливают релинги и дельные вещи, навигационные огни, штурвал и приборную доску, и скоро лодка обретает тот блеск и глянец, который мы привыкли видеть на выставочных стендах. Последние штрихи — тщательная уборка и упаковка для транспортировки. Все! Новая лодка готова!

Стоит сказать, что с «конвейера» этого предприятия в день сходит порядка 10–15 лодок, что называется, «под ключ». Вот они стройными рядами стоят на площадке для хранения, расположенной снаружи. Отсюда катера Yamagin отправятся в разные уголки Финляндии и другие страны Европы для продажи. Пройдет совсем немного времени, и они обретут своих хозяев, которым долго будут служить верой и правдой. ❖



 **Царь**®
www.czar.ru
Торговый Дом
Официальный дистрибьютор на территории РФ

