

«Скиф»: и для всех, и для каждого

Алексей Даняев. Фото автора

Казалось бы, нынешний спектр предложения прогулочных судов широк настолько, насколько позволяют спрос и немалые технологические возможности малых предприятий – именно они преобладают в нашей отрасли. Давно освоены стеклопластик и ПВХ, причем так плотно, что успех работы предприятия могут решать считанные проценты рентабельности. Несколько лет подряд мы наблюдаем бум роста численности алюминиевых брендов, и стоит ожидать, что с ними повторится та же история, что и с пластиковыми – «на коне» окажутся несколько самых конкурентоспособных предприятий, способных удовлетворить требованиям наиболее массовой части потребителей. Стараются не отставать и сталь, хотя сектор стальных судов, по понятным причинам, пока наполнен не слишком многочислен-

ными заказами профессионалов и наиболее фанатичных ценителей жизни на воде.

Удивительно, но материал, из которого лодки строились тысячами – дерево – сегодня большей частью удел судостроителей-любителей либо мастеров-реконструкторов аутентичной старины. Можно рассуждать о причинах такого положения дел в нашей стране, говорить о низкой культуре и малообеспеченности нашего рядового судовладельца, но правильному предпринимателю дела до этих разговоров нет – он ищет возможности, а не причины. В бизнес-среде все жестко: кто первым начал, тот и снял сливки со спроса, а дальше заработают уже другие законы.

Предприятия, имеющие дело с деревом как судостроительным материалом, существуют, хотя и не про-

цветают. Почему? Возможно, потому что не пытались предлагать лодки, отвечающие современным требованиям к внешнему виду, практичности, сроку службы. Ведь деревянная лодка – это не обязательно архаичный баркас-«дощаник» или рыбацкий джонбот, сколоченный по образцу посылочного ящика. Современные технологии (которые, кстати, широко пользуются судостроители-любители) позволяют говорить о корпусе, построенном с применением деревянных деталей, не как о классической деревянной сборке, но скорее как о клееном дерево-пластиковом композите, чьи прочностные и ресурсные свойства гораздо выше, чем у традиционной конструкции, а трудоемкость и требуемая квалификация мастеров при постройке – существенно ниже.

И вот Донская Лодочная Компания



Директор ООО «Торговый Дом Скиф-Дон»
Яков Никитин



В магазине компании есть все, что нужно для лодки, ну разве кроме спиннингов-катушек. Такая у него идеология



Производство малых лодок поставлено на поток

«Скиф» из Ростова-на-Дону, которую мы впервые увидели в прошлом году на московской выставке «Охота и Рыболовство на Руси» в ВВЦ сделала «ход конем» и впервые представила народу моторные и гребные лодки, построенные с применением фанеры, которые внешне ничем не отличались от пластиковых – те же аккуратные скругленные кромки, радиусы в углах вырезов, ровная гляцевая поверхность. Цена сопоставима с той же «пластиковой». В чем новизна? Какое полезное свойство своего товара готов предложить новый игрок рынку, чтобы найти своего – и только своего верного клиента? Чтобы разизнать все получше, мы совершили визит в гостеприимный Ростов.

Вообще говоря, ДЛК «Скиф» – это семейство небольших предприятий, включающее помимо производства, расположенного на нескольких арендованных площадках, и небольшого собственного КБ, еще и магазин яхтенно-лодочных товаров, и сервисную группу, и небольшую лодочную стоянку на берегу Дона. Владелец всего «букета» крепкий предприниматель Яков Никитин убежден, что при грамотной технической политике и верной расстановке кадров такой комплексный подход обязательно даст положительный синергетический эффект, и его усилия можно только приветствовать. Многие ли решатся вкладывать средства не то чтобы в магазин и сервис-центр с сугубо сезонным характером загрузки – в труднопредсказуемое и хлопотное лодочное про-

изводство? Но приоритет в освоении нового типа продукции того стоит.

Основа уверенности Якова в том, что лодки композитной (читай – фанерно-пластиковой) конструкции смогут успешно конкурировать с чисто пластиковыми и металлическими корпусами, возникла не на пустом месте. Он сам – ростовский яхтсмен, давний участник местных регат и дальних крейсерских плаваний, и ядро созданной им компании образовали такие же увлеченные люди, проводящие на воде большую часть продолжительной донской навигации. Все построенные ими на протяжении 20 лет яхты имели деревянную реечно-фанерную конструкцию с пропиткой эпоксидной смолой и оклейкой обшивки стеклопластиком. Первая построенная по чертежам из «КиЯ» и с использованием подобной технологии яхта «Ольвия» находится

в строю с 1978 года и прекрасно себя чувствует – и это в теплом южнорусском климате, пребывая постоянно на полных жизни зеленых водах Дона. Первые проданные моторки уже были испытаны встречей с топляками и ударами с полного хода о причал; при этом ремонт корпусов не составил особого труда – его технология не выходит за рамки навыков, обычно получаемых в школьные годы.

«Дерево в составе корпуса способно прожить 100 лет, главное – не убивать его преждевременно, – без тени сомнения заявляет один из местных старейшин, владелец «Ольвии» Владимир Мухортов. – Все малое судостроение по идее должно быть деревянным, ведь человек должен жить в живом...». Возможно, это всего лишь его личное кредо, тем не менее, очевиден вывод: на Дону строить современные лодки





Стильный мотосейлер «Анапа 34»

из деревянно-пластикового композита хотя и умеют.

Для понимающих, но сомневающихся сделаем экскурс по производственным площадям «Скиф-Дона». Цехи серийной постройки небольших гребных и моторных лодок расположены в промзоне буквой «П» вокруг подъездного двора, в них на смежных участках организован поточный процесс, хорошо знакомый само-стройщикам, но поставленный на ка-

чественную индустриальную основу. Он начинается с заготовки листовых деталей на программируемом раскройном станке; длинные детали, превосходящие размеры стандартного листа, склеиваются «в замок». Разумеется, в деталях, раскраиваемых по отработанному проекту, уже предусмотрены все необходимые вырезы. На металлических кондукторах-кантовщиках выставляется фанерно-реечный набор и обшивка, детали

склеивают, и готовая сборка пропитывается жидкой смолой и оклеивается стеклотканью в несколько слоев на нетоксичном эпоксидном компаунде марки «Этал». Далее начинается самая трудоемкая и ненавидимая любителями часть работы: шпаклевка и доведение наружных поверхностей до товарной кондиции. Здесь работают наиболее добросовестные мастера, ведь это не стеклопластиковое производство, где идеальная по качеству внешность получается простым тиражированием. Зато не требуется дорогостоящая оснастка, и переход производства на новую модель – вопрос всего лишь внимательного изучения чертежей. Конечно, готовую лодку придется красить, и здесь ростовчане не экономят на спичках, применяя качественную систему от Hempel, включающую эпоксидный грунт и двухкомпонентный полиуретан снаружи. Результат радует глаз.

«При наличии современных материалов с деревом работать очень просто», – утверждает начальник производства и технолог Владимир Булгаков. Несмотря на то, что доводка поверхностей требует труда, ему удается поддерживать стоимость готовых изделий на конкурентном уровне. Но вот где сполна реализуются преимущества деревянного композита, так это на производстве более крупных моторных судов, чей цех расположен ближе к центру города, рядом с конструкторским бюро и офисом фирмы. Здесь при всех достоинствах автоматизирован-

ного проектирования, когда на сборку поступают согласованные по форме и размерам детали, вырезанные на том же станке с ЧПУ, в игру вступает другое очень важное преимущество.

Компании, производящие лодки из стеклопластика, очень неохотно идут навстречу особым пожеланиям клиента, обычно ограничиваясь готовым набором решений по оборудованию и комплектации. В случае деревянного «композита» все намного проще. Кроме оборудования и отделки вы сможете сообразно своим потребностям скорректировать общее расположение – добавить спальных мест, изолировать их от основного обитаемого пространства либо, наоборот, объединить для просторности, подвигать рубку ради увеличения уменьшения площади кокпита и даже слегка «подправить» главные разме-рения, если того потребуют, например, условия транспортировки и хранения судна. «Цену вопроса» составят не столько новая оснастка и дополнительные материалы, сколько некоторый добавочный труд конструктора по модификации проекта. С приходом компьютерных технологий он стал необременительным для конечной стоимости деревянно-пластикового судна. Достаточно иметь хорошо проработанные базовые проекты, а в компании «Скиф» они есть.

За короткое время КБ фирмы наработало широкий модельный ряд от малых гребных и гребно-моторных лодок до довольно крупных парусных

и моторных яхт. Часть из них оригинальные, часть – привлеченные, разработанные опытными конструкторами-профессионалами. В последующих номерах журнала мы детально рассмотрим некоторые из них, те, что удалось проверить на воде осеннего Дона. Здесь кратко их охарактеризуем (индекс при названии – длина корпуса в метрах либо футах):

«**Ерик 3.1**» – небольшая лодка, проходящая по массе (48 кг) в ряд «картопов». Корпус-дори достаточно легкий на ходу при гребле, а транец позволяет установить маленький 2-3-сильный подвесник;

«**Лиман 3.8**» – более серьезная лодка с узким корпусом характерной клиновидной формы, хорошо подходящим для движения в прибрежных зарослях. Под 5-сильным мотором ходит в переходном режиме с одним-двумя пассажирами;

«**Мурка 3.6**» – самая универсальная малая гребная лодка, выпускающаяся в разных исполнениях, от простейшей бюджетной до люксовой с отделкой лакированным деревом. При массе картопа вмещает до трех пассажиров;

«**Комбат 4.3**» – вместительная гребно-моторная лодка, остойчивая и довольно мореходная благодаря высокому борту. Наверняка заинтересует рыбаков;

«**Дончак 4.7**» и «**-4.7v**» – типичные моторки популярного размера с запалубленной и двухконсольной компоновками. Пригодны и для веселых

покатушек, и для рыбалки, и для путешествий в выходные;

«**Скиф 21**» – очень симпатичный катер переходного режима движения с подвесным мотором в колодце. Архитектурой напоминает голландские «канальные» лодки с низкой рубкой и открытым постом управления;

«**Сталкер 22**» – быстроходный катер под мощный подвесной мотор. Интерьеры тщательно проработаны и выполнены на высоком уровне. Ему под силу продолжительные путешествия в сложных погодных условиях;

«**Анапа 34**» – моторно-парусная яхта для круизов и прибрежных прогулок. Обладает высоким уровнем комфорта на борту, даже если в плавание отправляется большая группа туристов. Спроектирована с применением правил Германского Ллойда.

Это лишь часть проектов, реализованных сериями; в портфеле у компании найдется еще немало вариантов как моторных, так и парусных судов, которые могут быть выполнены под заказ, а значит с полной реализацией преимуществ «деревянного композита». ✖



ООО «Торговый Дом Скиф-Дон»
Ростов-на-Дону, ул. 1-я Майская, 15/16
тел. +7 (863) 291-4587
torg@skifdon, http://skifdon.ru

Листовые детали вырезаются на автоматическом фрезере. Для зашивок используется фанера ценных сортов дерева

Работа кипит на всех производственных площадках компании

